

Initiative : Postulat

Titre : Pour une extension nocturne du métro M2 afin de garantir la continuité des déplacements à Lausanne, compatible avec les besoins de la population et de la protection du personnel

Initiant·e·s : Christine GOUMAZ et Samuel DE VARGAS

Résumé : Lausanne investit depuis de nombreuses années dans le développement des transports publics dont la fréquentation ne fait que croître. Les correspondances nocturnes à Lausanne ne sont actuellement pas assurées entre les trains grandes lignes et le M2. Cette rupture contraint de nombreux usagers à recourir à des situations individuelles. Le présent postulat demande d'étudier une prolongation mesurée du M2 jusqu'au moins 1h30 afin d'améliorer l'accessibilité, la sécurité et l'équité des déplacements, tout en permettant par la même occasion de réduire la pression qui pèse sur le personnel des tl.

La Ville de Lausanne a fait des transports publics l'un des piliers de sa politique de mobilité, et affiche une réelle ambition de favoriser les déplacements collectifs face à la voiture individuelle, comme en atteste la fréquentation en constante augmentation. Cette ambition se heurte cependant à une limite concrète en termes d'offre. À Lausanne, il est aujourd'hui fréquent que les derniers trains en provenance de Genève ou d'autres grandes villes suisses arrivent après le départ du dernier métro M2 en direction de Croisettes. À titre d'exemple, un RE quittant Genève à 23h38 arrive à Lausanne à 00h29, alors que le dernier métro au départ de Lausanne-Gare en direction de Croisettes part à 00h28.

Cette absence de correspondances contraint les voyageurs à se débrouiller par leurs propres moyens. Dans une ville à la topographie exigeante comme Lausanne, cette situation pose des difficultés importantes et concerne plusieurs types de déplacements nocturnes.

Cette insuffisance d'offre touche les déplacements liés aux loisirs et à la vie nocturne. De nombreuses usagères et de nombreux usagers se déplacent entre villes ou fréquentent des établissements lausannois tout en vivant dans les hauts de Lausanne. L'offre actuelle de bus nocturnes, peu fréquente et plus lente, ne constitue pas une alternative satisfaisante au métro. Les déplacements touristiques sont également concernés puisque les personnes arrivant tardivement à Lausanne de l'aéroport de Genève ou de Zurich, souvent avec de nombreux bagages, doivent recourir à des taxis. Enfin, les déplacements essentiels sont aussi concernés : les personnes travaillant en horaires atypiques, commençant tôt le matin ou tard le soir, ainsi que celles devant se rendre dans des institutions comme le CHUV, ne disposent pas d'une offre de transport public adaptée. Dans de telles situations, l'absence de solutions rapides, lisibles et fiables conduit souvent à un report sur le taxi, sur la voiture individuelle, ou parfois à des trajets subis dans de mauvaises conditions.

Or, si l'on veut renforcer la cohérence de la chaîne de mobilité, il ne suffit pas d'améliorer l'offre en journée ; il faut aussi examiner les maillons faibles du réseau, notamment en fin de soirée. Une offre nocturne légère, ciblée et bien coordonnée peut produire des effets très concrets en matière d'accessibilité, de sécurité, d'attractivité des transports publics et de report modal. Déjà, d'autres agglomérations suisses disposent d'offres nocturnes renforcées, comme Genève avec le Léman Express – la L4 circulant à partir de l'horaire 2026 toute la nuit – ou Zurich avec son réseau de S-Bahn.

Dans ce contexte, il paraît pertinent d'étudier une extension de l'offre du métro M2 durant toute ou partie de la nuit, au moins sur l'axe Lausanne-Gare – Croisettes, afin d'assurer la continuité des déplacements. Le caractère automatique de la ligne constitue un avantage important. Avec un temps de parcours d'environ 15 minutes entre ces deux stations, une seule rame permettrait d'assurer une cadence de 30 minutes dans chaque sens. L'engagement de deux rames permettrait d'atteindre une cadence de 15 minutes, offrant un service nettement plus attractif que les bus nocturnes actuels. Une cadence allégée en fin de service permettrait de concilier les besoins de mobilité nocturne avec les contraintes d'exploitation, de maintenance et de ressources humaines. Cette réflexion devrait toutefois intégrer également les besoins de repos des riveraines et riverains, en particulier sur les tronçons où le passage du métro peut générer des nuisances sonores. Les différentes variantes devraient ainsi être examinées sous l'angle de la tranquillité nocturne, afin d'éviter que l'amélioration de l'accessibilité ne se fasse au détriment de la qualité de vie des habitantes et habitants concerné·e·s.

L'impact de cette évolution doit être également étudié sous le prisme des conditions de travail du personnel des tl. Il a été relevé que les travailleuses et travailleurs des tl connaissent déjà des conditions de travail exigeantes. Toute réflexion sur une extension des horaires doit donc intégrer, dès le départ, cet impératif : améliorer le service à la population sans dégrader les conditions de travail de celles et ceux qui le rendent possible. Dans ce cadre, il serait pertinent d'étudier dans quelle mesure le développement d'une offre de métro automatique avec un engagement moindre en personnel permettrait de réduire ou non la charge de travail des personnels des tl.

Une ville accessible doit l'être en tout temps et pour toutes et tous. Or, la mobilité nocturne demeure aujourd'hui un domaine où les inégalités se manifestent, notamment selon le genre, l'âge, l'état de santé ou les ressources économiques. Une extension ciblée de l'offre nocturne du M2 mérite donc d'être étudiée, à condition d'intégrer pleinement les contraintes d'exploitation, les conditions de travail du personnel et le besoin légitime de tranquillité nocturne des riveraines et riverains.

Conclusions :

Le présent postulat invite donc la municipalité à étudier l'opportunité :

1. Prolonger l'exploitation du métro M2 jusqu'à 1h30 voire au-delà, en particulier les nuits de fin de semaine.
2. D'étudier divers scénarios de fréquence (15 ou 30 minutes) et de desserte afin d'assurer une offre utile tout en restant proportionnée.
3. De coordonner cette offre avec les horaires des trains nationaux et régionaux afin de garantir une continuité des déplacements.
4. D'évaluer les effets d'une telle mesure en matière d'accessibilité, de sécurité, d'attractivité des transports publics et de report modal.
5. De veiller à ce que toute extension d'horaire soit conçue de manière compatible avec la protection de la santé, des conditions de travail et de charge du personnel des tl.
6. D'examiner, le cas échéant, dans quelles mesures organisationnelles ou de ressources seraient nécessaires pour éviter qu'une amélioration de l'offre ne repose sur une mise sous pression accrue des travailleuses et travailleurs.

Lausanne, le 12 mai 2026

Christine GOUMAZ

Samuel DE VARGAS