

# Conseil communal de Lausanne

---

|                         |                                                                                             |
|-------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Initiative :</b>     | Interpellation (ordinaire)                                                                  |
| <b>Titre :</b>          | <b>Pannes à répétition du m2 : comment tenir jusqu'au renouvellement des automatismes ?</b> |
| <b>Initiant-e(-s) :</b> | Paulraj KANTHIA                                                                             |

---

Le m2 connaît des pannes à répétition (février 2025, mai 2025, septembre 2025, septembre 2026), alors qu'il transporte aujourd'hui 36 millions de voyageurs par an contre 25 millions prévus à l'origine. Les autorités reconnaissent une obsolescence des automatismes dès 2028, alors que leur renouvellement n'est prévu qu'en 2031 (rames en 2033), laissant plusieurs années à couvrir avec une infrastructure vieillissante. L'interpellation pose sept questions à la Municipalité sur les causes des pannes, la maintenance transitoire, un plan de continuité, l'accélération possible du calendrier et la gestion des bus de remplacement.

Le m2 transporte aujourd'hui 36 millions de voyageurs par an, alors qu'il avait été conçu pour 25 millions. Il dessert le CHUV, la gare et les hauts de la ville. Chaque panne, ce sont des rendez-vous médicaux manqués, des retards au travail et des bus de remplacement saturés.

Or les pannes se répètent.

**26 février 2025** : ligne interrompue en fin de journée. L'application des tl annonçait encore une circulation normale, si bien que les applications d'itinéraire continuaient d'envoyer les usagers vers un métro à l'arrêt.<sup>1</sup>

**9 mai 2025** : interruptions à répétition du matin jusqu'à 21 heures, dues à une infiltration d'eau dans le dispositif de communication entre les trains et l'infrastructure.<sup>2</sup>

**29 septembre 2025** : toute la ligne à l'arrêt en pleine heure de pointe.<sup>3</sup>

**19 janvier 2026** : devant la commission du préavis N° 2025/41, l'État et les tl reconnaissent que la technologie de communication du m2 est « désormais obsolète », que les automatismes arrivent en fin de vie et que la transmission entre les trains et le sol est perturbée par les réseaux de téléphonie mobile. Leur présentation situe l'obsolescence en 2028 et parle d'urgence.<sup>4</sup>

**3 mars 2026** : notre Conseil accorde aux tl deux cautionnements, de CHF 121.4 millions pour renouveler les automatismes et de CHF 41.1 millions pour développer l'offre.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> « Incident technique : métro m2 à l'arrêt complet à Lausanne », 20 minutes, 26 février 2025.

<sup>2</sup> « Le métro lausannois a subi plusieurs grosses perturbations vendredi », RTS Info, 9 mai 2025.

<sup>3</sup> « Le métro m2 est en panne sur toute la ligne », 20 minutes, 29 septembre 2025.

<sup>4</sup> « Développement des métros m2 & m3 », présentation de l'État de Vaud et des tl à la commission chargée d'examiner le préavis N° 2025/41, 19 janvier 2026, diapositives 16 et 26.

<sup>5</sup> Extrait du procès-verbal du Conseil communal de Lausanne, séance du 3 mars 2026 (préavis N° 2025/41 du 20 novembre 2025).

# Conseil communal de Lausanne

---

**8 septembre 2026** : la ligne est de nouveau à l'arrêt sur tout le parcours. Sur les quais, les écrans affichent « information indisponible ».<sup>6</sup>

**17 septembre 2026** : à 8h00, en pleine heure de pointe et forte affluence, trafic bloqué sur l'ensemble de la ligne.

Deux constats en découlent.

Le premier est un problème de calendrier. Les autorités annoncent une obsolescence en 2028, mais le renouvellement des automatismes est prévu pour 2031 et la rénovation des rames pour 2033.<sup>7</sup> Ce sont donc plusieurs années à traverser avec une infrastructure vieillissante, sur une ligne dont la fréquentation augmente de 4 % par an. Il ne s'agit pas de remettre en cause le programme, que notre Conseil a soutenu, mais de savoir comment le service sera assuré d'ici là.

Le second concerne l'information aux voyageurs. C'est le point le plus facile à améliorer et le moins coûteux. Quand une rame s'arrête, ce que vivent les usagers dépend d'abord de la rapidité avec laquelle la panne est annoncée, des bus mis en place et des consignes données en station. Février 2025 et septembre 2026 montrent qu'il y a là une marge de progrès, sans attendre 2031.

Nous posons les questions suivantes à la Municipalité :

1. Combien d'interruptions le m2 a-t-il connues ces trois dernières années, pour quelle durée totale, et pour quelles causes ?
2. L'infiltration d'eau de mai 2025 a-t-elle été réparée durablement ? D'autres points de la ligne présentent-ils la même faiblesse ?
3. Quelles mesures de maintenance renforcée sont prévues entre aujourd'hui et la mise en service des nouveaux automatismes ?
4. Que se passe-t-il si les automatismes tombent en panne durablement avant 2031 ? Un plan de continuité existe-t-il ?
5. Le calendrier de renouvellement peut-il être accéléré, et à quelles conditions ?
6. En combien de temps les bus de remplacement doivent-ils être en place lors d'une panne, et ce délai est-il tenu ? Des moyens supplémentaires sont-ils nécessaires, sachant que des transports de substitution sont déjà budgétés pour la durée des travaux ?
7. La Municipalité, actionnaire principal des tl, a-t-elle saisi formellement le conseil d'administration de la question de la fiabilité du m2 ?

---

Lausanne, le 27 septembre 2026  
KANTHIA

M. Paulraj

Signataire(s) :

---

<sup>6</sup> « Le M2, le métro lausannois, à l'arrêt après un incident technique », 24 heures, 8 septembre 2026.

<sup>7</sup> Présentation précitée du 19 janvier 2026, diapositives 15 et 25 : renouvellement des automatismes à l'horizon 2031, rénovation des rames à l'horizon 2033.

