

Mobilité

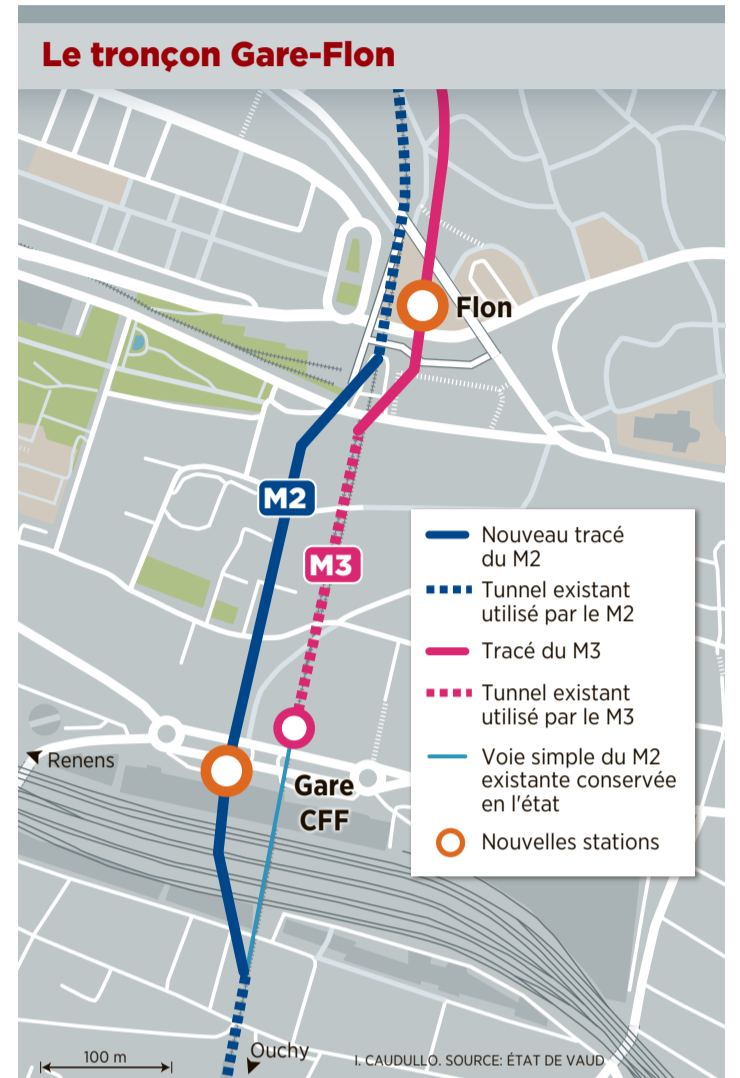
Les défis d'un M2 doublé et d'un M3 à créer

Le Canton demande les premiers crédits d'investissements pour développer le réseau des métros

Cindy Mendicino
Renaud Bournoud

«La gare est rarement la destination finale.» Les propos de la présidente socialiste du Conseil d'État Nuria Gorrite enfoncent une porte ouverte, mais ils ont le mérite de rappeler ce qui dicte le développement du réseau de métros lausannois. Présenté jeudi, le projet, devisé à 852 millions, doit permettre de répondre au défi lancé par l'explosion du nombre d'usagers. Au cours de la prochaine décennie, la gare de Lausanne subira une refonte complète. À partir de cet épice, les transports publics seront amenés à absorber le flux de voyageurs pour irriguer les différents points de l'agglomération.

Le Canton a attendu que les plans de la gare de Lausanne soient approuvés par l'Office fédéral des transports (ndlr: la semaine dernière) pour lancer cette étape capitale pour ses métros. Tous ces chantiers sont intimement liés.



1 Le besoin

Il y a beaucoup de monde aux heures de pointe à la gare de Lausanne? Préparez-vous à en voir le double d'ici à dix ans! Les grands travaux que réalisent les CFF dans le cadre de Léman 2030 visent en effet à multiplier par deux le nombre de voyageurs entre Lausanne et Genève. Cent mille d'entre eux sont attendus tous les jours. De quoi faire passer le nombre de personnes qui transiteront quotidiennement par la gare de Lausanne à 200 000. Les métros lausannois seront largement renforcés entre le Flon et la gare pour ventiler les passagers entre ces deux «plateformes multimodales de transports publics».

2 Les tracés

Le réseau de métros lausannois doit prendre la forme d'une étoile, avec une branche au sud (M2), une à l'ouest vers les hautes écoles (M1) et une au nord-est direction Épalinges (M2). La dernière branche pointera vers le nord. La future ligne du M3 partira de la gare pour se terminer à la Blécherette. Elle comptera sept stations (Gare, Flon, Chauderon, Beaulieu, Casernes, Plaines-du-Loup et Blécherette). Le plateau de la Blécherette est appelé à se développer dans le cadre du projet urbanistique Métamorphose. Mais la municipale chargée de la mobilité, Florence Germond (PS), était quand même présente à la présentation du projet cantonal «à l'ancrage local mais à vocation régionale et cantonale». Elle a dit «l'enthousiasme» de Lausanne pour ce développement des transports.

Ce dernier garde son parcours entre Ouchy et les Croisettes. Seule évolution: une déviation entre le Flon et Grancy avec une nouvelle halte sous la gare de Lausanne. Celle-ci sera en pente, mais seulement de 6%. L'actuelle, qui sera utilisée par le M3, a une déclivité de 12%. L'excavation



La future station du métro M3, à Chauderon. architrans

Lausanne met 40 millions

● Même si c'est le Canton qui est aux commandes du projet, c'est sur le territoire de Lausanne que se déploiera la nouvelle ligne de métro. Avec le M2, le M3 est un pur ascenseur nord-sud. La Ville ne participe pas directement au financement de l'infrastructure. Mais la municipale chargée de la mobilité, Florence Germond (PS), était quand même présente à la présentation du projet cantonal «à l'ancrage local mais à vocation régionale et cantonale». Elle a dit «l'enthousiasme» de Lausanne pour ce développement des transports. Elle a surtout annoncé que Lausanne mettra la main au porte-monnaie pour accompagner cette nouvelle infrastructure. Le plan des investissements prévoit en effet

que 40 millions de francs seront déboursés par la capitale. «Pour la Ville, l'enjeu est de favoriser l'accès à des sites de loisirs et d'activités, des lieux culturels ou économiques et pour des logements.» Tuilière, Plaines-du-Loup et Beaulieu: autant de secteurs que Lausanne est en train de transformer. Avec son investissement, le travail de Lausanne consistera à «requalifier» et à aménager les espaces publics liés à la nouvelle ligne. Un effort particulier sera fait à Chauderon et à la Blécherette. À noter que, du côté de la gare, Lausanne concèdera de grands investissements pour la réfection de la place principale, au nord, mais aussi pour aménager deux places au sud. Des crédits supplémentaires seront alloués.

complète de la place de la Gare permettra une liaison souterraine directe entre les quais CFF et les deux stations de métros. Une gare de rebroussement sera construite au terminus des Croisettes. Les aménagements sur la ligne du M2 devraient permettre une cadence sous la barre des deux minutes. Avec ce troisième métro, de nouveaux secteurs de Lausanne vont acquérir ou accentuer leur rôle de plateforme multimodale de transports publics. La gare, bien entendu. Mais aussi le Flon, qui verra se rencontrer le LEB, un jour aussi le tram, des bus et les trois métros du réseau. Chauderon deviendra aussi un nœud important, puisque le M3 s'y arrêtera, en plus des bus, du LEB et des bus à haut niveau de service. L'interface entre P+R et métro prendra, quant à elle, forme du côté de la Blécherette.

Gare-Flon

Un deuxième tube pour le M2

Le tronçon gare CCF de Lausanne-Flon verra les deux lignes de métro se frôler sans se toucher. Paradoxalement, c'est l'ancien M2 qui aura droit à un nouveau tube, situé à l'ouest de celui qu'il emprunte actuellement. Ce tunnel parallèle sera raccordé à la ligne existante au Flon et à Grancy. La grosse faiblesse du M2 est son goulet d'étranglement à une voie sous la gare. Avec ce nouveau segment, la ligne sera en double voie sur l'intégralité de son parcours. Permettant ainsi une augmentation de la cadence des rames.

Le tube sera percé en descente en direction de la gare. Et le chantier est en site propre. Il y aura néanmoins une interruption de la ligne de quelques mois (impossible d'obtenir une information plus précise pour le moment) pour permettre la réalisation des raccordements au tracé actuel. Le nouveau M3 passera, lui, par le tunnel qui a été foré à la fin du XIX^e siècle pour la Ficelle. Un décrochement sera alors réalisé juste avant le Flon pour attendre la future halte du M3. À noter que les deux stations du Flon seront au même niveau.

4 Le financement

Avoir des projets est une chose. Les financer en est une autre. Le développement du M2 devrait coûter 228 millions, selon le Canton. La réalisation du M3 s'élève, elle, à 582 millions. Il faut ajouter à cela quelque 40 millions pour la part cantonale dans l'infrastructure de la gare de Lausanne. L'ardoise finale est de 852 millions. «On arrive à des chiffres comparables à l'investissement consenti à l'époque pour la réalisation du M2», rappelle Nuria Gorrite. La Confédération mettra la main à la poche pour 161 millions dans le cadre des fonds d'agglomération. Il restera donc 690 millions à la charge du Canton. Dans un premier temps, un crédit d'ouvrages de 90 millions pour le M2 et un crédit d'étude de 57 millions pour le tracé du M3 seront étudiés par le Grand Conseil cet automne.

5 Le calendrier

Optimisme, c'est le maître mot

pour l'ensemble des acteurs du dossier. Le quasi-traumatisme que le retard du tram est en train de causer n'entame pas la volonté des autorités et des entreprises de transports. Mais on sent qu'au moment de se lancer dans le calendrier du projet, on prend tout de même des pincettes. «Si tout va bien», voilà comment se dérouleront les événements. Dans les semaines à venir, le Canton déposera auprès de l'Office fédéral des transports une demande d'approbation de ses plans pour le tronçon entre Grancy et le Flon. L'an prochain, ce sera au tour de celui entre le Flon et la Blécherette. Toute embûche judiciaire mise à part, les travaux pourraient commencer en 2022. Avec une mise en service du nouveau tracé du M2 «en même temps que les principaux aménagements de la gare de Lausanne» d'ici à 2025-2026. Il faudra attendre au mieux 2027 pour circuler en métro entre le centre de Lausanne et la Blécherette.

31,5 C'est, en millions, le nombre de voyageurs sur la ligne du M2 en 2018. En 2009, ils étaient 21,9 millions.

60 C'est, en milliers, le nombre de voyageurs quotidiens CFF entre Lausanne et Renens. Ils étaient 25 000 en 2000. Ils devraient être 100 000 en 2030.

5500 C'est le nombre de passagers à l'heure transportés entre la gare et le Flon. Ils seront entre 9500 et 11 500 avec le M2 et le M3.

582 C'est, en millions, le coût prévu du M3. Le développement du M2 est devisé à 228 millions. La Confédération mettra 161 millions.

86,6 C'est, en millions, ce que demande le Canton aux députés pour les travaux CFF liés au M2. Et 56,9 mios pour des études.