

Avenir des pendulaires

Les métros cherchent à faire leur trou à Lausanne après le fiasco de la gare

Le Canton monte une task force dans l'espoir d'emmancher la modification du M2 et la création du M3 malgré les gros retards annoncés.

Lise Bourgeois,
Renaud Bournoud

«Nous ouvrons des questions et nous n'avons pas encore de réponse aujourd'hui.» La conseillère d'État Nuria Gorrite ne fait pas mystère de l'état d'incertitude dans lequel se trouvent désormais les projets de métros à Lausanne. Depuis l'annonce surprise de mars dernier sur le report de cinq ans au moins des travaux d'agrandissement de la gare, les autorités s'inquiètent pour le devenir de ces moyens de transport indispensables à des pendulaires appelés à devenir de plus en plus nombreux. Car l'agencement des travaux pour les deux métros est, même à des degrés divers, intimement lié au chantier CFF.

En conférence de presse, la magistrate chargée des Infrastructures a présenté jeudi un processus de «revue de projet» conduit par le Canton avec ses partenaires de la Ville de Lausanne et des Transports publics de la région lausannoise (TL). L'édifice sera piloté par l'ingénieur Samuel Barbou, qui a notamment conduit la construction du tunnel du LEB.

L'équipe s'adjoit les services d'experts bien connus du milieu des transports, voire du grand public. Le conseiller aux États et ancien municipal lausannois Olivier Français reprend ainsi du service après avoir été la cheville ouvrière du M2. Il sera accompagné de Philippe Gauderon, ancien chef des Infrastructures aux CFF et président du conseil d'administration du LEB.

Pour Nuria Gorrite, le Canton doit se donner une chance de réaliser les métros au plus vite, indépendamment du chantier de la gare. Cela implique de répondre à pas mal de questions.

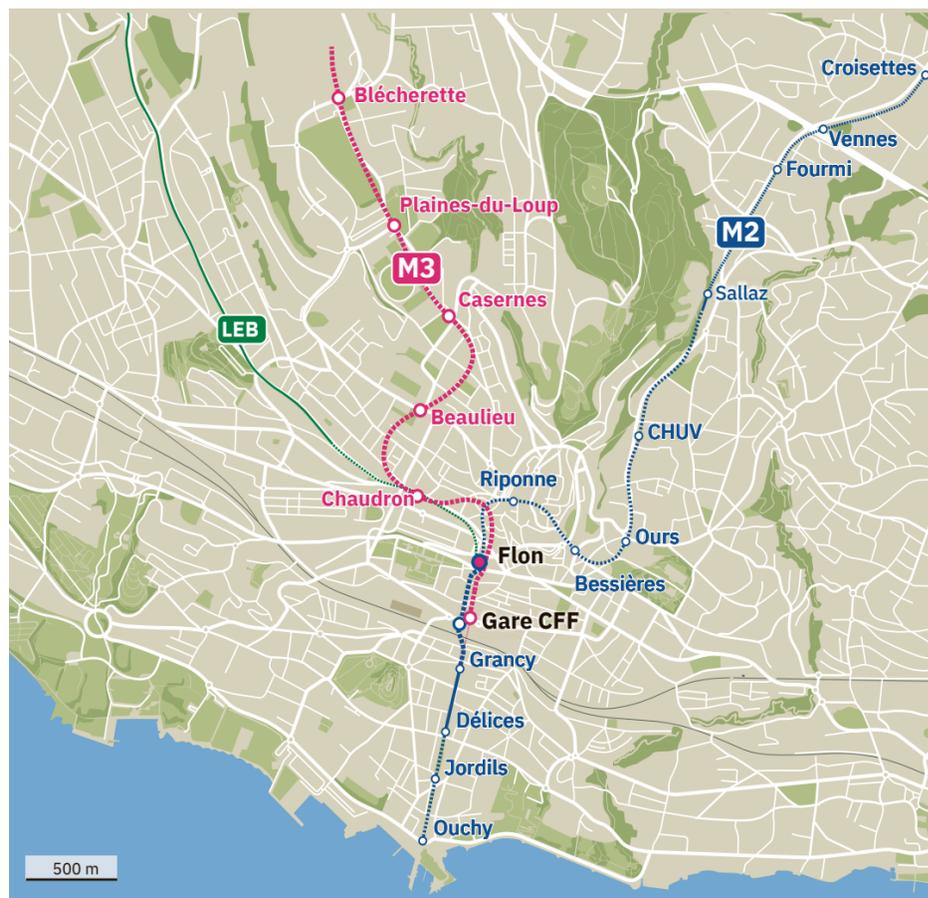
Comment limiter les retards?

En 2019, lorsque les autorités cantonales demandaient les premiers crédits d'investissement pour les métros, elles espéraient que le M3 relierait la gare à la Blécherette d'ici à 2027. Le début des travaux entre la gare et le Flon était même envisagé pour 2022.

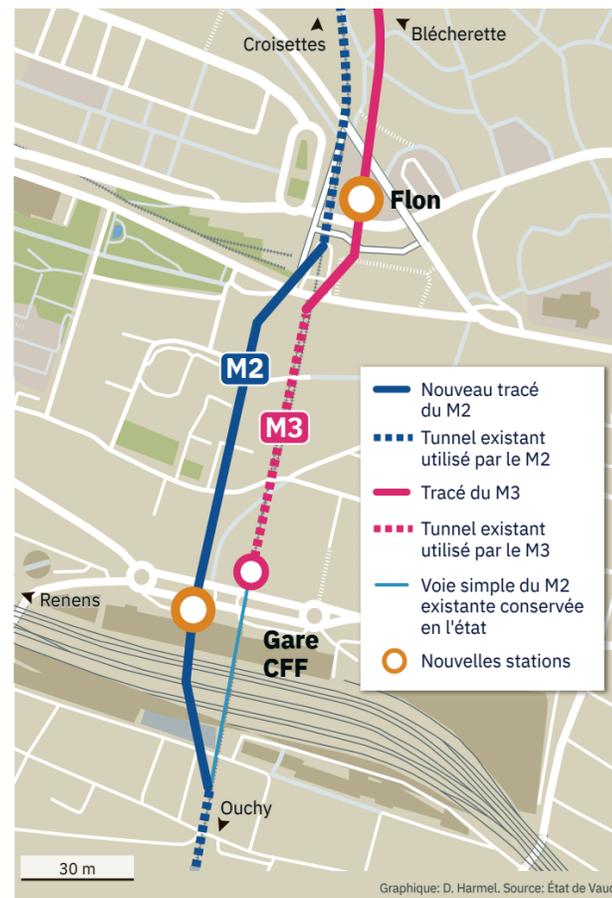
Si les immeubles poussent comme des champignons aux Plaines-du-Loup, à l'autre bout, le projet de modernisation de la gare est complètement embourbé. En mars, les CFF et l'Office fédéral des transports ont annoncé - après plus de dix ans d'études et de procédures - qu'ils allaient revoir tous leurs plans afin d'élargir les quais de quelques dizaines de centimètres. Le chantier de la gare n'a toujours pas commencé. La mise en service complète de la gare était annoncée pour 2025. Les derniers plannings présentés annoncent la fin des travaux pour 2037.

Le percement d'un nouveau tunnel entre la gare et le Flon, parallèle à l'actuel tube du M2, doit permettre de doubler la capacité des métros sur ce tronçon déjà saturé. Ces nouvelles infrastructures font partie intégrante de la modernisation de la gare.

Les tracés du métro M2 et du futur M3 à Lausanne



Le tronçon Gare-Flon



«Nous devons aujourd'hui faire en sorte de pouvoir réaliser le M3 indépendamment du chantier de la gare et de ses aléas.»

Nuria Gorrite, conseillère d'État

Le projet de développement des métros lausannois est donc fortement impacté par les atterrissements du projet de la gare. Ce qui amène le Canton, la Ville de Lausanne et les TL à lancer «une démarche d'optimisation et d'analyses afin de limiter au maximum les effets générés par les retards de la gare de Lausanne».

Comment réorganiser les chantiers?

L'imbrication des projets de la gare et des métros était une opportunité en termes de synergies pour les chantiers. Le futur M3 doit utiliser le tunnel actuel du M2 jusqu'au Flon avant de par-

tir vers Beaulieu et la Blécherette. Le M2 empruntera un nouveau tunnel entre la gare et le Flon pour ensuite reprendre son tracé en direction du CHUV et des Croisettes.

Un nouveau tube sera percé pour libérer le tunnel existant afin de faire circuler le M3 entre la gare et le Flon. Tout est lié. «Il faut mener une réflexion sur l'organisation des travaux et les mises en service du M2 sur son nouveau tracé, indique Nuria Gorrite. En clair, si la future station du M2 et son tunnel à double voie font partie de la procédure de la gare, nous devons aujourd'hui faire en sorte de pouvoir réaliser le M3 in-

dépendamment du chantier de la gare et de ses aléas.»

De leur côté, les CFF et la Confédération ont annoncé en mars un nouveau retard de quatre à cinq ans sur la mise en service finale de la gare et des passages sous-voies. «Ces derniers sont essentiels pour desservir la nouvelle station du M2 et pour absorber les nouveaux voyageurs qui sont attendus, rappelle la conseillère d'État. S'il est possible de mettre en service les métros avant les passages sous-voies, ce que prévoit actuellement le calendrier présenté par les CFF et la Confédération, la question des flux de passagers à travers une zone de chan-

tier n'est aujourd'hui pas résolue.» Cette perspective préoccupe «fortement» les autorités cantonales.

Combien tout cela va coûter?

Le coût final des métros est estimé à environ 1,1 milliard. «C'était en 2018, depuis, le monde a changé», note Nuria Gorrite. Il va falloir réviser cette estimation à la lumière du très fort renchérissement, mais également de l'importante évolution des normes, notamment de sécurité.

Le financement du projet des métros est prévu en quatre étapes successives. Le Grand Conseil a déjà donné son aval pour les trois premières, qui représentent un montant total de 490 millions. «Pour l'instant, il n'y a aucun dépassement, souligne la conseillère d'État. À ce jour, seuls 70 millions de francs ont été dépensés sur ces montants pour les différentes études du projet.»

Maintenant, l'idée est «d'ajuster le curseur» avant de retourner devant le parlement pour demander la dernière étape de financement.

«Il ne faut pas avoir de tabou»

Conseiller aux États PLR et ancien municipal lausannois, souvent appelé «père du M2», Olivier Français évoque le «challenge» qui s'offre à lui en tant qu'expert.

On ne sait plus très bien où l'on va avec la gare. Vous allez travailler en quelque sorte sur des sables mouvants, avec beaucoup d'incertitudes? N'est-il pas trop tôt?

Nous devons déjà reconnaître les points qui ne peuvent pas évoluer. Des mises à l'enquête ont été faites et des discussions ont eu lieu entre partenaires, qui ne sont sans aucun doute pas mouvantes! Cela n'empêchera pas de questionner les décisions, mais ce n'est pas encore d'actualité. Et il ne s'agit pas de toucher au projet de la gare de Lausanne, très complexe dans la gestion des flux, ce qui risquerait de retarder encore plus le projet. L'analyse doit être faite avec beaucoup d'humilité, mais aussi de la provocation. C'est notre rôle d'être provocants; cela dit, il faut



dra aussi accepter les réponses qui impliquent d'autres paramètres que les nôtres.

Est-il imaginable d'engager les travaux du M3 indépendamment de ceux de la gare?

C'est une décision à prendre. En tant qu'expert, je ne vais pas vous donner ma position. Elle est réservée au maître de l'ouvrage. C'est ma règle. J'avais déjà fonctionné comme ça lorsque j'ai été expert pour le CEVA (ndlr: la partie genevoise du Léman express) alors que j'étais municipal.

Avec ce mandat, vous revenez en quelque sorte à vos anciennes activités. Qu'est-ce que ça vous fait?

On est venu me chercher pour les compétences que j'ai acquises au

long de ma vie professionnelle. Je n'ai d'ailleurs pas arrêté, je gère actuellement un chantier privé à dix chiffres. Ici, ma mission n'est pas de me substituer au groupement d'ingénieurs, mais d'avoir un œil critique sur ce qui a été fait ces dernières années et de prendre en compte la réorganisation du projet de la gare de Lausanne. C'est peut-être une opportunité. Nous avons d'ailleurs aussi fait ce que l'on appelle une revue de projet pour le M2, à l'époque. De bonnes idées en sont ressorties! Il ne faut pas avoir de tabou dans un projet. Même les questions les plus sottes peuvent apporter une plus-value.

La retraite, ce n'est pas d'actualité?

J'aime bien les défis et j'aime bien les choses un peu compliquées. À titre personnel, c'est gratifiant et ça fait toujours plaisir. Je me réjouis aussi de travailler avec Philippe Gauderon. Nous n'avons pas toujours été de grands copains, mais il y a toujours eu le respect de la fonction et de la compétence. Et nos expériences respectives sont complémentaires. **LBO**

Transports publics incontournables

32,8 millions de passagers ont été décomptés en 2022 dans le M2, un record.

35% de la population vaudoise habite l'agglomération lausannoise et un emploi sur deux y est situé.

7 Vaudoises et Vaudois sur 10 quittent leur commune pour aller travailler.

49'000 pendulaires viennent à Lausanne chaque jour (chiffres de 2018), tandis que 45'000 emplois supplémentaires y sont prévus à l'horizon 2040.

75% des spectateurs au Théâtre de Beaulieu viennent de localités en dehors de Lausanne.