

Métros lausannois

Pourquoi le futur M3 change de trajectoire



Saturation

Le M3 devait permettre d'augmenter la capacité du métro entre la gare et le Flon. ARC/JEAN-BERNARD SIEBER

Les autorités vaudoises ont choisi de repenser le tracé de la future ligne Gare-Blécherette, remis en question à l'occasion de la revue de projet lancée l'an dernier.

Vincent Maendly
Renaud Bournoud

Les reports successifs du chantier de la plateforme ferroviaire de la gare de Lausanne auront au moins permis «d'optimiser» le développement des métros lausannois. Dans la nouvelle version présentée jeudi à la presse par les autorités cantonales et municipales, les tracés du M2 et du futur M3 sont déconnectés l'un de l'autre. Ces deux lignes seront donc développées séparément.

«Le désenchevêtrement des deux métros permet de simplifier les choses, de réduire certains risques géologiques et d'éviter une interruption de longue durée du M2», a expliqué la conseillère d'État Nuria Gorrite. Grande nouveauté: il est ainsi prévu que le tracé du M3 relie directement la gare de Lausanne à Chauderon sans passer par la station du Flon. Pour le reste, sa course jusqu'à la Blécherette reste inchangée. Quant au M2, il conserve exactement le même tracé. Mais il devrait bénéficier d'un nouveau «cerveau» afin d'augmenter sa cadence (*lire l'encadré*).

Le projet tel que présenté en 2019 visait à doubler la capacité des métros entre la gare et le Flon avec le percement d'un nouveau tube en parallèle à celui, historique, de la Ficelle. Les deux métros se seraient croisés au niveau du Flon avant de se retrouver au niveau de Grancy. À l'époque, le début des travaux était espéré pour 2022.

Trois experts, dix recommandations

En mars 2023, les CFF et l'Office fédéral des transports (OFT) ont annoncé leur volonté de revoir complètement les plans de la plateforme ferroviaire de la gare, reportant ainsi sa mise en service complète à 2037. Les autorités cantonales et communales ont peu goûté cette énième annonce de retard. Notamment parce que ce renvoi n'est pas sans conséquence sur le déploiement prévu du M2 et du M3. Le sous-sol de la place de la Gare doit accueillir une halte de métro. Et un deuxième tube de métro devait être intégré sous la gare pour rejoindre

Les tracés du métro M2 et M3 à Lausanne



Une «opportunité exceptionnelle»

Le changement de tracé du M3 est présenté par la Ville de Lausanne comme une «opportunité exceptionnelle». D'abord parce qu'il développe l'attractivité du chef-lieu autour de trois pôles de mobilité plutôt que deux, en faisant de Chauderon un hub à part entière. «Cela permettra une meilleure répartition des voyageurs dans la ville, tout en améliorant le temps de parcours et le confort de correspondance entre la Blécherette et la gare», développe la municipale Florence Germond. «Requalifier la place Chauderon est aussi un bel enjeu pour l'avenir. Elle est assez peu conviviale et ne



Florence Germond
Municipale chargée de la Mobilité

correspond plus aux attentes de la population, qui ont bien changé depuis les années 60-70. Cet espace est désormais appelé à devenir une plateforme d'échanges entre le M3, le LEB, le tram T1 et les futurs bus à haut niveau de service (BHNS).» Découpler les deux lignes et ne plus faire passer le M3 par le Flon, voilà qui ne manquera pas de susciter des interven-

Grancy. La nouvelle mouture ne conserve que le tunnel actuel du M2.

C'est dans ce contexte de reports successifs que le Canton a lancé une «démarche d'optimisation» pour ses projets de métro. Il a nommé trois experts externes, l'ex-sénateur Olivier Français, l'ex-patron de CFF Infrastructures Philippe Gauderon et l'ex-conseiller d'État genevois Serge Dal Busco.

Ce sont leurs dix recommandations qui ont amené les autorités cantonales et communales à revoir les plans. La première recommandation est de séparer le M2 et le M3. Les deux lignes doivent vivre leur vie chacune de son côté. «L'avantage de déconnecter les deux lignes est que la construction du M3 ne perturbera pas l'exploitation du M2», explique Olivier Français. Le gros problème dans le projet précédent, c'est que, durant les travaux d'interconnexion des deux métros, il aurait fallu arrêter le M2 durant de nombreux mois, voire des années.»

Le prérequis à tous ces changements était de ne pas affecter la mise à niveau de la gare qui est déjà à la peine. «Lors des discussions avec le Canton, les partenaires ont décidé que les modifications apportées aux projets du métro ne devaient pas avoir d'im-

pact sur celui de la gare de Lausanne, confirment les CFF. Il n'y a donc pas de modification du projet de la gare.» Un tube de métro a néanmoins disparu du sous-sol de la gare avec la nouvelle version.

Un nouveau pôle

Chauderon est donc appelé à devenir le troisième «pôle de transports publics», avec le Flon et la gare. Les usagers du M3 y trouveront le futur tram, le LEB et les bus. «Si aujourd'hui le M2 transporte plus de 100'000 personnes par jour, ce sont quelque 90'000 voyageurs par jour que les TL projettent à l'horizon 2035 sur l'interface de Chauderon», chiffre Nuria Gorrite.

Le calendrier est encore flou. La mise à l'enquête du M3 devrait se faire fin 2025, début 2026. «La date ultime de réalisation est 2036, mais on espère avant», indique Olivier Français. Les autorités tablent sur 2027-2030 pour la modernisation du M2.

Au niveau financier, le développement des métros lausannois était budgété à 1,1 milliard en 2018. Désormais, il frise les 2 milliards. «Six ans plus tard, le monde a changé», note Nuria Gorrite, estimant que l'optimisation du projet permet de limiter la hausse des coûts de 370 millions. Ce fort renchérissement est dû, notamment, à la complexité de ces chantiers, à l'évolution des normes et à la durée des procédures.

Pas de galerie piétonne Gare-Flon

Souhaitée par une majorité du Conseil communal de Lausanne, l'idée d'une galerie piétonne entre la gare et le Flon n'a pas été retenue. «Elle est techniquement réalisable, mais ne répond pas aux besoins, qui sont ceux d'un axe fort de transport public», explique Nuria Gorrite. «Devisé à environ 50 millions, son rapport coût-bénéfice n'est pas suffisant. Cela dit, s'il y a une ouverture et une volonté de la Ville de Lausanne de la réaliser, alors on ouvrira des négociations.»

Au début de l'année, le Grand Conseil avait renvoyé une motion du même acabit au Conseil d'État.

Modernisation

Le M2 va changer de cerveau

Déconnecté du M3, le M2 va bénéficier, de son côté, d'une «remise à niveau» sur son tracé initial, après quinze ans d'exploitation intensive. Il aura même droit «à un traitement prioritaire». Une demande de crédit sera rédigée sans attendre à l'intention du Grand Conseil pour «le maintien et le développement» du métro, a expliqué la conseillère d'État Nuria Gorrite. Il s'agira notamment de remplacer son «cerveau», soit le système informatique qui commande automatiquement les rames. Un logiciel plus performant doit permettre d'augmenter le



Nuria Gorrite
Conseillère d'État chargée des Infrastructures

nombre de voitures, mais aussi la cadence. Celle-ci pourrait atteindre 80 secondes: «C'est un espoir, mais il n'y a pas de garantie», a précisé Olivier Français. De nouvelles rames seront commandées. Même sans l'appui direct du M3 sur le tronçon Gare-Flon, l'objectif est bien de désengorger un métro saturé depuis des années.

«Conçu pour 25 millions de voyageurs par année, le M2 devrait en transporter près de 37 millions en 2024», a indiqué la présidente des Transports publics lausannois, Tinetta Maestre. Si on excepte 2020, année du Covid, le M2 était surchargé dès 2011, trois ans après sa mise en service. «À plus long terme, si on entend encore augmenter la capacité de la ligne, on devra être en mesure de doubler les voies dans le tunnel actuel passant sous la gare», a relevé Nuria Gorrite. «Raison pour laquelle, en collaboration avec les CFF, nous avons pris des mesures conservatoires afin de réserver la possibilité de mener ce chantier.»