

Métro

À quoi pourra bien servir le tunnel fantôme sous la gare de Lausanne?

Le permis de construire de la gare, délivré en 2019, inclut un nouveau tunnel pour les métros. Le Canton a pourtant abandonné ce tronçon du M3.

Renaud Bournoud

Mardi, le permis de construire de la gare de Lausanne fêtera ses 5 ans. Hormis certains chantiers annexes, le gros des travaux n'a toujours pas débuté. Une demi-décennie qui a rendu obsolète la construction du tunnel de métro prévu dans la décision d'approbation des plans (DAP) délivrée par l'Office fédéral des transports (OFT) le 4 juin 2019.

À l'origine, la mise à niveau de la gare était vue comme une opportunité pour développer les métros lausannois. Mais le projet a pris tellement de retard qu'il plombe la construction du M3, dont le début des travaux était ini-

tialement espéré pour 2022. Le Canton a fini par se résoudre à détacher, autant que possible, ses métros de la modernisation de la gare.

La semaine dernière, l'État de Vaud a présenté une nouvelle version simplifiée des tracés des métros. L'idée directrice est de limiter au maximum leur impact sur le chantier de la plateforme ferroviaire. Et vice versa. Ainsi, le M2 ne bouge plus de son tube actuel. Quant au futur M3, il s'élançait d'une station sous la place de la Gare pour relier directement Chauderon, avant de poursuivre sa course en direction de la Blécherette.

Initialement, un nouveau tunnel devait être construit sous les voies CFF pour faire la jonction des

«L'avenir de la construction de ce tunnel appartient au Canton et ses partenaires, c'est donc à eux de statuer.»

Les CFF

Évolution du projet du métro M3 à la gare de Lausanne



deux métros à Grancy. Cette gallerie est intégrée à la refonte de la gare. Le gros œuvre de cette in-

frastructure fait donc partie du permis de construire délivré en 2019.

Mais ce tunnel fait-il encore partie des plans? En l'état des choses, les CFF répondent par l'affirmative. Actuellement, l'entreprise ferroviaire travaille toujours à «la levée des charges liées notamment à la sécurité», conformément au projet approuvé en 2019. Par «charges», il faut comprendre les améliorations techniques demandées par l'OFT pour pouvoir commencer les travaux.

«L'avenir de la construction de ce tunnel appartient au Canton et ses partenaires, c'est donc à eux de statuer», expliquent les CFF, qui sont «en maîtrise d'ouvrage déléguée». Du côté de l'État de Vaud, on précise que «des discussions sont en cours avec les CFF et l'Office fédéral des transports pour la suite des procédures et la coordination entre les projets».

Projet repris en profondeur

Depuis Berne, l'OFT indique que «les CFF doivent désormais examiner si le nouveau projet de métros voulu par le Canton de Vaud a des conséquences sur le projet Gare de Lausanne et ses divers volets. Ces études sont en cours, les résultats de ces vérifications ne sont donc pas encore connus.» De toute façon, vu «l'ampleur des lacunes

«Des discussions sont en cours avec les CFF et l'OFT pour la suite des procédures et la coordination entre les projets.»

L'État de Vaud

techniques», il a été décidé de «reprendre l'entier du projet Gare en profondeur», rappelle l'Office fédéral des transports.

En mars 2023, les CFF et l'OFT ont annoncé leur volonté de revoir complètement les plans de la plateforme ferroviaire. Un nouveau dossier devrait être déposé à l'Office fédéral des transports en 2025, pour pouvoir réellement attaquer le chantier en 2026. La mise en service complète de la gare de Lausanne est désormais attendue pour 2037.

Les CFF rencontrent passablement de difficultés techniques avec ce projet, notamment au niveau des ancrages de l'infrastructure dans un terrain lausannois de piètre qualité. Dans ces conditions, un tunnel de moins devrait représenter des soucis en moins.