

Des bâtons dans les roues du M3

LAUSANNE Le projet titanesque du métro, initialement prévu pour 2027, accumule retards et surcoûts. Entre défis techniques, gouvernance complexe et tensions politiques, les autorités assurent que le projet reste prioritaire malgré les incertitudes

RAPHAËL JOTTERAND

C'est un chantier titanesque que le canton de Vaud a entrepris, et que d'aucuns qualifient déjà de projet du siècle pour la région lausannoise. L'arrivée d'une troisième ligne de métro, le M3, ainsi que la modernisation en profondeur de l'actuel M2, doivent répondre à une pression démographique et urbanistique sans précédent. Sans ignorer les ambitions climatiques tant cantonales que communales. Pourtant, six ans après l'annonce officielle du projet, l'enthousiasme des débuts se heurte désormais à la complexité sans précédent de sa mise en œuvre.

En 2019, le Conseil d'Etat vaudois obtenait les premiers crédits pour lancer les études et les préparatifs. A l'époque, l'objectif était clair: faire rouler les premières rames du M3 à l'horizon 2027. Aujourd'hui, cette échéance n'est plus tenable, mais aucun nouveau délai n'a été formellement annoncé par les autorités. Les prochaines prévisions sont attendues a priori pour les vacances d'octobre.

Initialement estimé à un peu plus d'un milliard de francs, le projet approche désormais les deux milliards, des chiffres encore provisoires. Le tracé, qui devait relier le nord de la ville à la gare en passant par des quartiers en développement comme les Plaines-du-Loup, a été modifié. La ligne ne passera finalement plus par Le Flon. En échange, la place Chauderon deviendra un nouveau nœud central du réseau lausannois.

Inquiétudes des milieux concernés

Cette refonte, motivée par des contraintes techniques et topographiques, permettrait aussi de réaligner certaines économies, conformément à la volonté du Conseil d'Etat, selon nos informations. Mais ces ajustements ont entraîné des retards importants dans la planification du projet.

Justement, depuis le début du printemps, la Commission des transports du Grand Conseil



Le 7 octobre 2021, les autorités présentaient le design des futures stations du M3. Depuis, les délais de réalisation se sont allongés. (LAUSANNE, 7 OCTOBRE 2021/LAURENT GILLIERON/KEYSTONE)

attend impatiemment de pouvoir se pencher sur les décrets en lien avec les projets de métro lausannois. Des séances ont été agendées en juin puis en septembre pour en débattre, dans le but que les Exposés des motifs et des projets de décisions (EMPD) puissent enfin être discutés au Grand Conseil. Par deux fois, ces réunions ont dû être reportées, faisant craindre le pire à certains députés et professionnels de la construction. «Au vu de l'avancée des travaux, la mise en service du M3 aura probablement lieu après l'inauguration de la gare de Lausanne en 2037, nous glisse un ingénieur proche du dossier. Personne ne croit aux délais actuels.»

Du côté des CFF, les travaux de la gare de Lausanne vont bon train et ne retardent pas les projets de métro, selon le directeur régional pour la Suisse romande, David Fattebert: «Nous collaborons étroitement avec le canton pour que les plans soient bien coordonnés entre le projet de la gare et les métros. Nous connaissons les intentions du canton et espérons que le Grand Conseil puisse voter rapidement ces décrets afin de mettre à jour les plans du sous-sol de la gare.»

De son côté, la classe politique s'inquiète de devoir patienter dans un climat où les finances cantonales sont serrées. Le député UDC Pierre-Alain Favrod, président de

la commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité, reconnaît ne pas être au courant de ce qui se passe. «La seule chose que je sais, c'est que le Conseil d'Etat trouve que certains prix sont trop élevés et qu'il négocie.» Pour le Vert libéral Jérôme De Benedictis, membre de la commission en question, l'inquiétude est de mise. «Nous avons été nantis de très peu d'informations. Pour l'instant, ça donne l'impression que ça traîne alors qu'il y a urgence, notamment pour la maintenance du M2.»

Un projet qui suit son cours

Face aux inquiétudes, la conseillère d'Etat chargée de la Mobilité, Nuria Gorrite, a accepté de nous recevoir. Elle est accompagnée d'Olivier Français, ancien conseiller aux Etats et ex-municipal lausannois, aujourd'hui chargé de piloter le projet. Tous deux se veulent rassurants. «Nous touchons au but. L'état d'avancement du dossier a déjà été présenté à plusieurs reprises à la délégation du Conseil d'Etat», affirme l'élue socialiste, documents à l'appui.

Une conférence de presse est prévue dans les prochaines semaines, en parallèle de la séance très attendue de la commission des transports du Grand Conseil. «C'est un dossier stratégique. Comme souvent dans ce type de projet, nous voulons que tout soit parfaitement ficelé. Il s'agit ici de chiffres consolidés», précise Nuria Gorrite. Prochaine étape: convaincre d'abord le gouvernement, puis le parlement, de débloquer les financements.

Sans entrer dans les détails, la conseillère d'Etat affirme que le projet «reste plus que jamais d'actualité». «Quand le M2 a été lancé, la situation financière du canton était bien pire. Nous nous sommes posés des questions en interne, mais il n'a jamais été question d'abandonner ce dossier prioritaire. La loi nous impose d'assainir nos finances, mais nous avons aussi la responsabilité de préparer l'avenir du canton.»

Mais alors, à quoi sont dus ces retards? En février dernier déjà, Nuria Gorrite assurait que le projet M3 était «à bout touchant» pour être présenté au Grand Conseil. Aujourd'hui encore, la ministre reste discrète sur les raisons précises, préférant réserver ses explications pour la conférence de presse à venir.

Pour y voir plus clair, nous avons contacté un expert connaissant bien le dossier. Selon lui, les délais et les surcoûts sont fréquents dans ce type de projet, mais ici, les discussions avec le fournisseur Alstom ont particulièrement ralenti le processus. L'enjeu principal étant la modernisation des systèmes d'automatisation du M2, un chantier technique complexe, ce d'autant plus qu'Alstom détient presque un monopole sur certains équipements.

«La mise en service du M3 aura probablement lieu après l'inauguration de la gare de Lausanne en 2037»

UN INGÉNIEUR PROCHE DU DOSSIER

Chargé du suivi du projet, Olivier Français insiste sur la nécessité de sécuriser les engagements: «Nous voulons éviter toute mauvaise surprise financière. Le gouvernement voulait des chiffres consolidés. On ne peut pas engager l'Etat sans avoir des accords solides. Il y va aussi de ma responsabilité.» Le mandat de l'ancien municipal PLR contient notamment la réduction des coûts mission et la réduction des risques. Par exemple, l'articulation entre le chantier du M3 et le LEB à Chauderon, qui sont aujourd'hui deux entités totalement indépendantes.

Autre difficulté: la gouvernance du projet. Plusieurs sources évoquent des tensions entre l'Etat et les Transports publics lausannois (TL), chargés de l'exploitation. Contactée, la directrice des TL, Patricia Solioz Mathys, n'a pas souhaité répondre à nos questions. A l'interne, on concède simplement: «Dans tout projet, il peut y avoir des divergences de vues, c'est normal. Nous gérons des projets complexes et de grande ampleur et sommes habitués à trouver des solutions.»

Nuria Gorrite confirme que des discussions sur la gouvernance ont eu lieu depuis le début de l'année. Une nouvelle structure de pilotage pourrait être proposée au Grand Conseil, ce qui impliquerait une redéfinition du rôle des TL. «Il est impensable de se passer des TL, qui resteront exploitants du M2 et du futur M3, insiste-t-elle. Mais il n'est pas raisonnable qu'ils portent seuls un projet de cette ampleur, alors qu'ils doivent aussi gérer les opérations courantes.»

Certaines critiques sont aussi orientées en direction d'Olivier Français. Des experts se questionnent sur la pertinence de ce choix pour diriger un tel projet et sur le fait qu'il centralise une bonne partie du pouvoir. «C'est un ingénieur et un politicien brillant mais qui est de la vieille école. Quand on lui parle de report modal ou de décarbonation, ce n'est pas la bonne personne. Il n'a pas cette vision novatrice. Par contre, c'est quelqu'un qui connaît ses dossiers et qui bénéficie d'un excellent carnet d'adresses.»

L'impatience de la ville

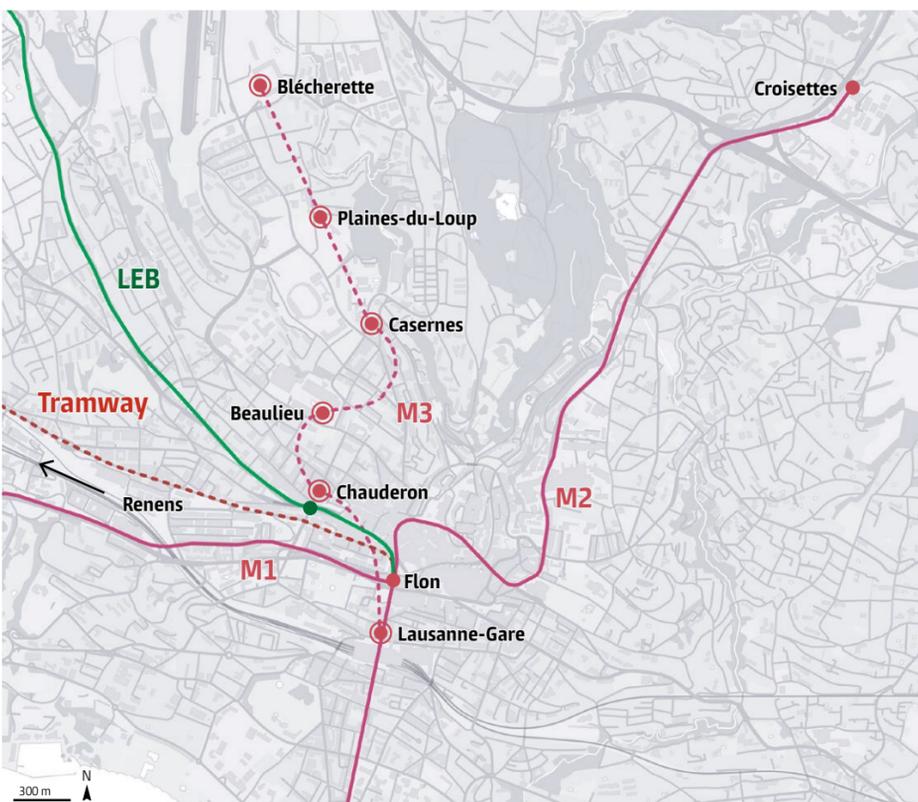
Autre partenaire clé du projet, la ville de Lausanne garde le silence. Officiellement, on respecte la stratégie de communication convenue. En coulisses, certains évoquent toutefois un certain malaise au sein de l'exécutif municipal. «Tout le monde est tendu. Pourquoi couper dans les pôles santé, mais pas dans les métros? Le Conseil d'Etat aurait dû organiser une grande conférence de presse il y a des mois pour annoncer clairement un crédit de plusieurs milliards», souffle une source interne.

Au sein de la municipalité, personne ne semble savoir précisément où en est le projet. Mais aucun signal négatif n'a été reçu jusqu'ici. «Les élus rongent leur frein, mais ils sont alignés: il ne faut surtout pas fragiliser le projet. C'est le plus gros dossier de la législature. Il est essentiel pour le développement de Beaulieu, du stade de la Tuilière, des Plaines-du-Loup, etc. Une fois lancé, il placera Lausanne sur orbite pour les cinquante prochaines années.»

Il faut dire que le M2 fait figure de modèle au sein de la majorité rose-verte. Avec près de 40 millions d'utilisateurs par an, il reste le moyen de transport le plus économique par voyageur. «Ce qui rassure, c'est que le projet fait consensus, à gauche comme à droite», poursuit notre interlocuteur.

Autre élément positif, les financements fédéraux sont garantis et ne sont pas remis en question par l'étude du professeur Weidmann, mandatée pour évaluer les priorités suisses en matière d'infrastructures. La trajectoire du M3 semble donc tracée. Prochaine étape majeure: la mise à l'enquête publique pour le permis de construire, attendue courant 2026. Mais difficile de dire quand le chantier débutera réellement. Tout dépendra du rythme des procédures administratives et d'éventuelles oppositions. ■

LE M3 VA REDESSINER LA MOBILITÉ EN VILLE DE LAUSANNE



Les tracés des futurs M3 et tramway sont approximatifs. Carte: Antoine Willemin (Le Temps), contributeurs OpenStreetMap | Source: Etat de Vaud