



De g. à dr.: Tinetta Maystre, présidente des TL, la municipale lausannoise Florence Germond, la conseillère d'État Nuria Gorrite et Olivier Français, président du Comité de pilotage du programme de développement des métros, présentent les projets liés au M2 et au futur M3. Keystone

## Le projet du métro M3 à Lausanne

— Le tracé du futur métro M3 — La ligne du M2



Carte: I. Caudullo; Source: État de Vaud

# La modernisation du M2 coûtera autant que la construction du métro neuf

**Grands projets** Le Conseil d'État soumet un crédit de 810 millions de francs au parlement vaudois. L'objectif est de prolonger la durée de vie du M2 et de préparer la future ligne M3.

**Marine Dupasquier**  
**Renaud Bournoud** Textes

À quelques jours du débat sur le budget déficitaire de l'État de Vaud, il était déjà question de gros sous, vendredi, lors de la présentation des projets de métros. À cette occasion, le Conseil d'État a annoncé qu'il allait soumettre au Grand Conseil sa troisième demande de crédit (sur quatre), d'un montant de 809,7 millions de francs. Cette enveloppe permettra en priorité de prolonger la durée de vie du M2 bientôt obsolète et de préparer la future ligne M3 (*lire ci-dessous*).

Inauguré en 2008, le M2, qui relie Ouchy à Épalinges, montre des signes de fatigue. Conçue pour transporter 25 millions de voyageurs par an, la ligne en accueille aujourd'hui 36 millions. Un nombre amené à bondir ces prochaines années. Par ailleurs, son système de conduite automatique, développé dans les années 1990, arrive en fin de vie. La modernisation de cette infrastructure nécessite désormais un investissement d'un demi-milliard de francs.

«Il ne s'agit pas d'une dépense de confort», souligne d'emblée Nuria Gorrite, conseillère d'État

responsable du Département des infrastructures (DICIRH). «Les projets M2 et M3 sont des investissements stratégiques pour l'avenir de Lausanne et du canton.»

«On le savait dès l'achat: toute électronique que l'on met dans une installation doit être remplacée à un moment», avance Olivier Français, président du Comité de pilotage du programme.

### Une modernisation à 852 millions

Le coût global estimé pour le renouvellement des automatismes

et des rames, ainsi que le développement de l'offre, s'élève à 852 millions. Au début des années 2000, l'investissement pour la réalisation du premier métro automatique de Suisse s'élevait à près de 800 millions. La modernisation du M2 coûte donc plus cher que sa construction.

Les temps ont changé et le M3, dont la mise en service est prévue pour 2034-2036, devrait, lui, coûter 1,5 milliard. Le coût final pour le développement des deux métros est annoncé à 2,34 milliards. La Confédération devrait mettre la main à la poche à

hauteur de 186 millions. Pour le reste, le Canton prend à sa charge 80% par des garanties d'emprunt. «Sous réserve de l'accord du Conseil communal, la Ville de Lausanne participera à hauteur de 20%», précise le communiqué de presse.

Une fois les travaux achevés, d'ici à 2032, le M2 sera doté d'un nouveau système de commande, de rames rénovées et de 18 véhicules supplémentaires. Ces améliorations permettront de réduire l'intervalle entre les rames, portant la capacité annuelle de 36 à 45 millions de voyageurs.

## Chronologie du M3, troisième ligne de métro à Lausanne

L'idée d'une troisième ligne de métro à Lausanne remonte aux années 2010, lorsque le M3 était encore imaginé comme une liaison entre la gare, le Flon et la Blécherette. Présenté en 2019 avec un budget de 1,1 milliard de francs, le projet prévoyait notamment de doubler la capacité entre la gare et le Flon grâce à un nouveau tunnel parallèle à celui de feu la «Ficelle», l'ancien métro entre Ouchy et le Flon.

En mai 2024, le projet bascule: une démarche d'optimisation a conduit les autorités à déconnecter

les lignes M2 et M3 afin, notamment, d'éviter une interruption prolongée du M2. Le tracé est repensé et il est décidé que le M3 ne passera plus par le Flon, mais reliera directement la gare à Chauderon, avant de poursuivre vers les arrêts Beaulieu, Casernes, Plaines-du-Loup et Blécherette. Cette configuration permettra en outre de créer à Chauderon un hub de mobilité, connecté au LEB, au tram et aux bus.

La troisième demande de financement, déposée vendredi,

prévoit 118,8 millions pour la poursuite des études et les travaux préparatoires indispensables avant le lancement du chantier principal. Une dernière étape de financement, attendue en 2027, couvrira la construction de la ligne, l'achat du système de conduite automatique, les équipements techniques et les quatorze rames.

Le M3 comptera six stations souterraines peu profondes, conçues pour faciliter l'accès. Il devra absorber une forte crois-

Au tournant du millénaire, c'est le groupe industriel français Alstom qui avait équipé ce moyen de transport innovant. C'est à cette même entreprise qu'échoit aujourd'hui le mandat pour le M2. «Il s'agit d'*upgrader* le système, c'est une négociation de gré à gré qui est exceptionnelle et qui se fait avec le fournisseur existant», précise Nuria Gorrite.

Pour le futur M3, rien n'empêche néanmoins de choisir un autre fournisseur, confirme Olivier Français. «En ce qui concerne le M2 on veut garantir le maintien de la substance

donc on doit aller chez le même fournisseur. On est un peu captif, c'est clair.»

«Nous sommes dans un système à l'obsolescence programmée, mais qui offre tout de même des avantages, pas que des inconvénients, ajoute Nuria Gorrite. Il y a une meilleure fiabilité et la possibilité d'injecter plus de débit sur une même infrastructure.» Actuellement, les discussions entre les TL et Alstom «sont à bout touchant», assure la conseillère d'État, sans donner plus de détails.

L'enveloppe globale demandée se répartit en trois autres volets majeurs. Le premier concerne l'augmentation de la capacité du M2, qui nécessite plus de 180 millions. Cette amélioration prévoit notamment le dédoublement du tunnel historique à voie unique sous la gare. L'objectif est de transporter 60 millions de voyageurs par an à l'horizon 2035-2040.

Le deuxième volet consacre 118 millions à la poursuite des études et aux travaux préparatoires du M3. Le troisième réserve, lui, 2,3 millions pour relancer les études autour d'un serpent de mer: une liaison piétonne entre la gare et le quartier du Flon.

sance du trafic, alimentée notamment par l'écoquartier des Plaines-du-Loup, qui accueillera à terme 8000 habitants et 3000 emplois.

Initialement envisagée pour 2027, la mise en service est désormais prévue entre 2034 et 2036. Aux heures de pointe, les métros circuleront toutes les deux minutes. Ensemble, les lignes M2 et M3 répondront à une demande cumulée qui devra atteindre les 100 millions de trajets par an à l'horizon 2040.