

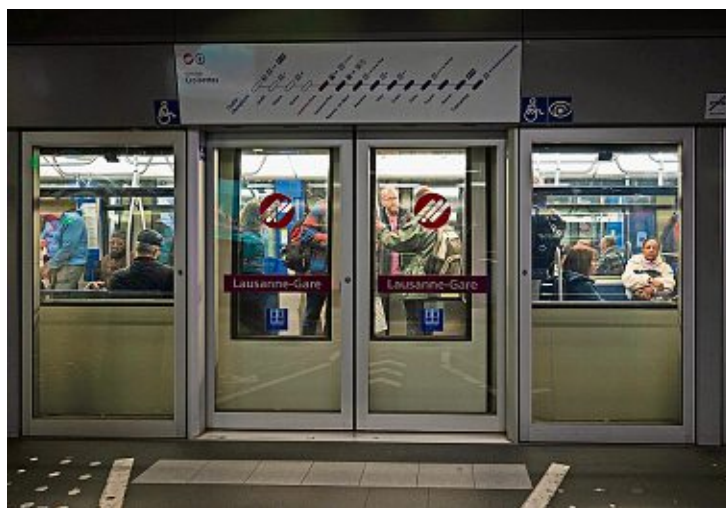
# Un tunnel piéton entre la gare de Lausanne et le Flon coûterait près de 50 millions

**Projet urbain** Un préavis municipal détaille la future galerie piétonne pour laquelle le Canton a déjà déposé un crédit d'étude de 2,3 millions de francs. L'ouvrage, évalué entre 280 et 350 m, serait équipé de quatre tapis roulants.

**Laurent Antonoff**

À Lausanne, c'est un serpent de mer depuis des années, ou plutôt un serpent des sous-sols: le projet de galerie piétonne entre la gare et le Flon. Un instant rangé dans les tiroirs, le tunnel refait surface après le dépôt par le Conseil d'État d'un crédit d'étude de 2,28 millions de francs. Et à la faveur d'un préavis lausannois sur la mobilité au centre-ville, qui vient d'être dévoilé, on en apprend davantage sur le futur ouvrage. À commencer par son coût: jusqu'à 50 millions de francs.

Le tracé du tunnel se situerait idéalement à l'est du M2, à titre indicatif entre le bas des escaliers de Sainte-Luce et la place de l'Europe. Il serait nécessaire de réaliser un tunnel de 8,5 mètres de diamètre et d'une longueur évaluée entre 280 et 350 mètres. Pour assurer un temps de parcours attractif, le tunnel devrait être équipé de quatre ta-



Marie-Lou Dumauthioz

Le futur tunnel pourra servir d'alternative lors de pannes du M2.

pis roulants, ainsi qu'un couloir pour la circulation à pied dans les deux sens. Le temps de parcours moyen serait en tout cas plus long que l'utilisation du métro: les personnes à mobilité réduite (PMR), immobiles sur le tapis roulant, mettraient environ

8 minutes, auxquels il faut ajouter 1 à 2 minutes pour l'attente et la montée en ascenseur au bout du tunnel.

Afin d'assurer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite précisément, la pente du tunnel devra être limitée à 6%. À titre de

comparaison, le tunnel du M2 présente une pente d'environ 12%. «Pour franchir les 15 derniers mètres de dénivelé, au sommet du tunnel, il sera nécessaire d'installer a minima deux ascenseurs. Idéalement, des escalators devraient compléter ce dispositif», poursuivent les autorités.

En raison des conditions de réalisation, de la géométrie de l'ouvrage et des contraintes imposées par la nécessité de rendre le tunnel accessible à tous, les coûts de génie civil sont identiques à ceux d'un métro. Le devis estimatif se situe entre 40 et 50 millions.

## Mise en service pas avant 2031

Qui paiera l'addition? La Municipalité préfère ne pas se prononcer à ce stade. Le projet est encore dans une phase initiale d'étude et de nombreuses questions doivent encore être clarifiées: tracé exact, méthode de construction, gestion des ma-

tériels, équipements de sécurité à prévoir (notamment pour la gestion d'incendie et des fumées), embellissements... «Les coûts de réalisation ne sont pas encore établis avec un degré de certitude suffisant et l'obtention d'un cofinancement fédéral n'est pas encore assurée. Il conviendra, le moment venu, d'évaluer l'insertion de cette liaison dans un futur programme d'agglomération», explique la Municipalité.

En ce qui concerne une réalisation rapide de l'ouvrage, selon les estimations effectuées par le Canton, il faudrait compter entre 7 à 10 ans. Sa mise en service interviendrait de toute façon après l'achèvement de la modernisation du M2, agendée à ce stade pour 2031.

## Une soupape lors de fortes surcharges

«En raison de l'abandon de la desserte du Flon par le M3, une liaison piétonnière présente tout de même des potentialités et

une complémentarité intéressante au système de métros: elle peut servir de soupape lors de fortes surcharges, d'alternative lors d'éventuelles pannes ou, notamment à la descente, d'alternative au métro pour les personnes qui souhaitent rejoindre à pied la gare depuis le Flon ou la rue Centrale», assurent les autorités. Cette liaison souterraine devra être aménagée avec soin, en la dotant d'un éclairage de qualité et d'une décoration des murs permettant d'inspirer un sentiment de sécurité et de rendre agréable son usage.

Enfin, il est estimé que cette liaison piétonnière ne représente pas une solution à la surcharge actuelle du M2: ses capacités et performances de transport restent plus faibles et moins attrayantes. «La réalisation de projets améliorant les performances du M2 et la réalisation du M3 restent les meilleures solutions pour répondre aux futurs besoins en mobilité.»