

CONFÉRENCE DE PRESSE DU 23.05.2024

DÉVELOPPEMENT DES MÉTROS M2 & M3

# Adaptation du m3 pour améliorer l'accès au centre-ville

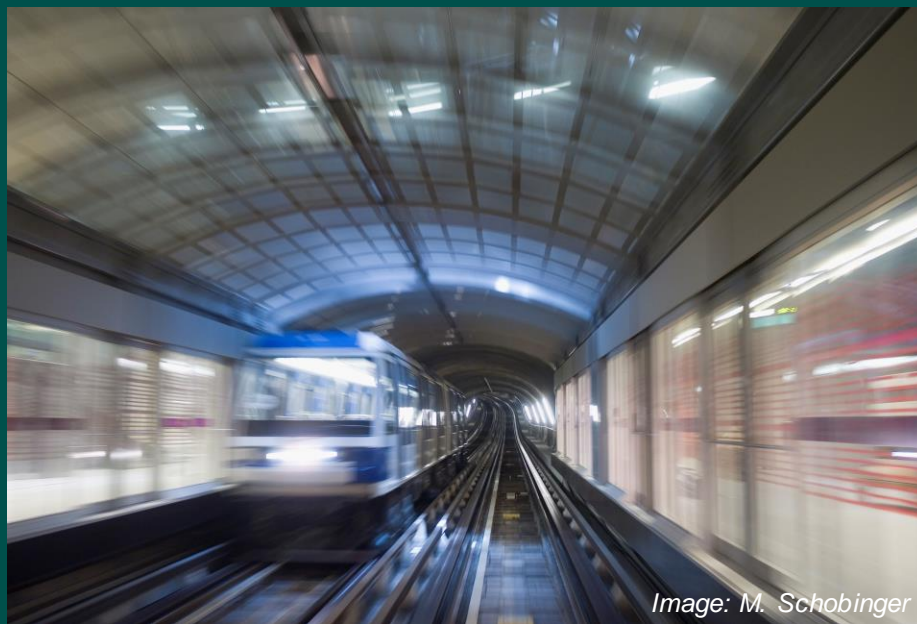


Image: M. Schobinger

# Nuria Gorrite

**Conseillère d'État, cheffe du Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines**  
État de Vaud

# Rappel de la démarche

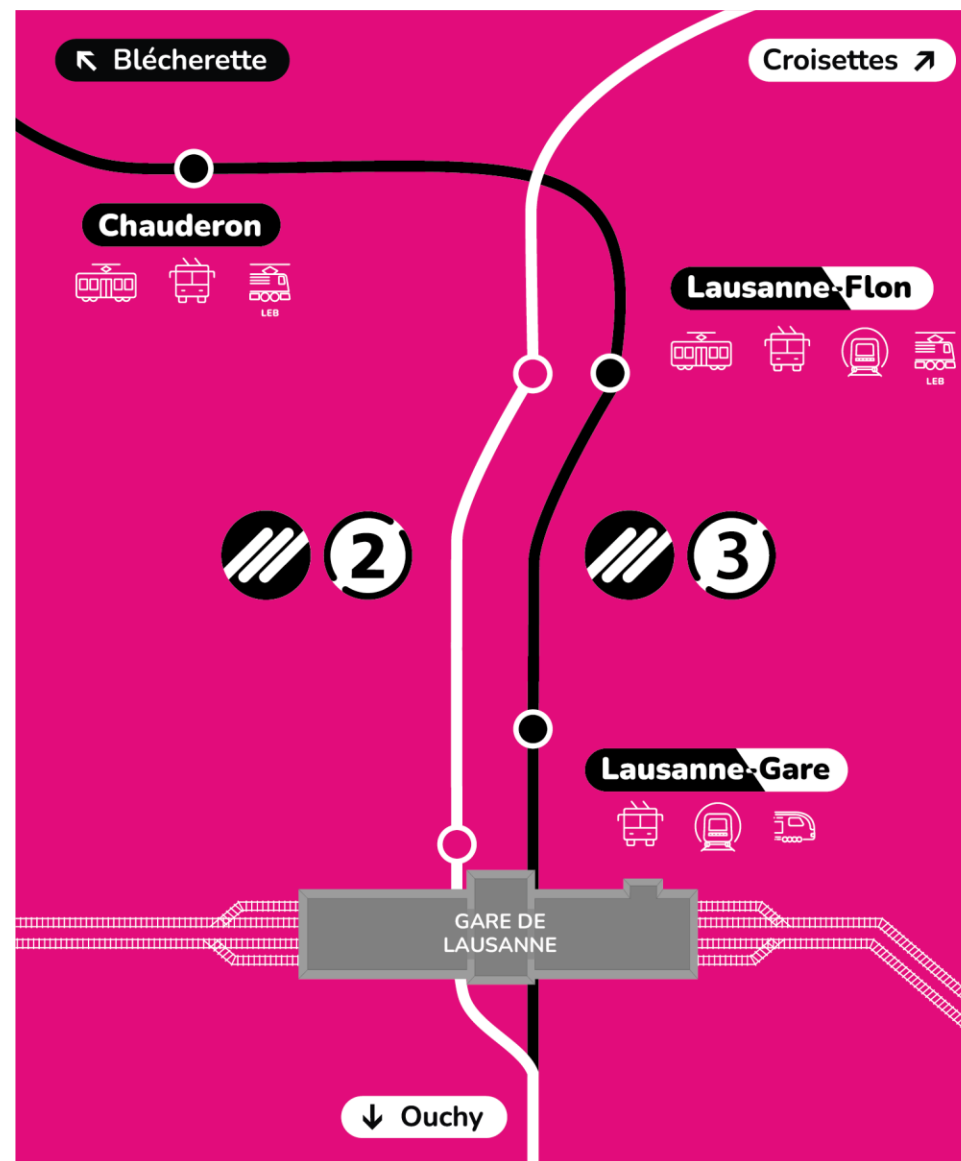
- **Démarche d'optimisation** ouverte le 27 avril 2023
  - Permettre le développement des métros **indépendamment de la gare**
  - Assurer la réalisation des métros **aux meilleurs coûts** et **dans les meilleurs délais**
  - Nouveau **directeur stratégique & trois experts**
- **Données de base**
  - Garantir l'**offre** entre la gare et la Blécherette
  - Rechercher des **économies**
  - **Limiter les impacts** sur les travaux de la gare
  - Renforcer le **m2** et permettre l'augmentation de sa capacité

# Revue de projet et décisions

- Le **m3** est la **solution la plus adaptée** pour répondre à la future demande
- **Déconnexion** physique des deux lignes m2 et m3
- **Deux projets** distincts
  - Modernisation du m2 prioritaire
  - Création d'une nouvelle ligne m3
- **Simplification** technique & réduction des **risques**

# Modification des tracés

- **Projet initial**
  - **m2 dévié à l'ouest** dans un nouveau tunnel
  - **Terminus du m3** dans l'actuelle station du m2
- **Projet modifié**
  - m2 maintenu sur son tracé
  - m3 à l'ouest
  - Connexion directe entre la gare et Chauderon en m3, sans arrêt au Flon





# Indispensable modernisation du m2

Un matin à la station Lausanne-  
Gare / J.-B. Sieber/ARC

# Hausse des coûts et optimisations

- **Révision de l'estimation du coût final** du programme
  - 2018: 1,1 milliard
  - 2024: environ 2 milliards
- **Importante hausse** des coûts
  - Complexité du projet
  - Évolution des normes
  - Allongement des procédures
- Optimisation: hausse des coûts limitée de **370 millions**



# Olivier Français

**Expert**

Développement des métros m2 & m3

# Cadre de la mission

- Revue des projets avec l'appui de la direction de projet afin d'**optimiser les coûts et les charges d'exploitation** du réseau urbain
- Les propositions des experts devaient être **validées et/ou contestées par les partenaires** CFF, Ville de Lausanne et État de Vaud, sous réserve de l'OFT
- Mission: **limiter les propositions pouvant impacter le projet de la gare de Lausanne connu à ce jour**, sauf si celles-ci améliorent le projet au niveau statique-coût et flux des personnes

# Constat général (1/2)

- Augmentation croissante de la **demande** en transports publics dans l'agglomération lausannoise et en particulier sur le m2
- **Procédure** en cours longue et fastidieuse due en partie à la complexité technique du projet en milieu urbain
- **Oppositions** occasionnées en partie par les risques de projet sur le tronçon Lausanne-Gare–Flon
- **Nature des sols** complexes
- **Normes** feu / protection incendie impactent le coût du projet

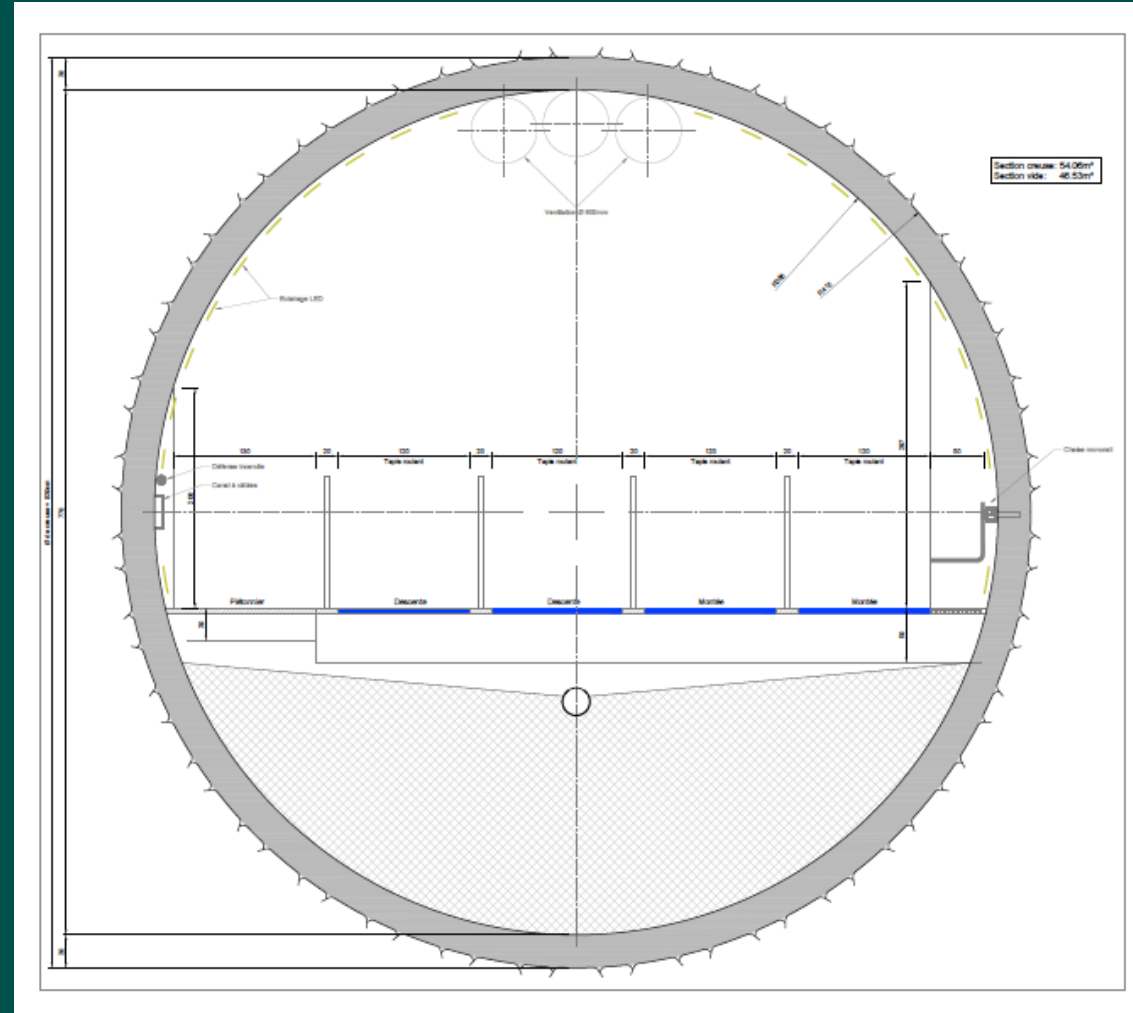
# Constat général (2/2)

- **Interactions** du projet avec celui de la place de la Gare et de la **gare**: incertitude sur le début des travaux
- **Financement fédéral** selon projet d'agglomération avec un début des travaux d'ici décembre 2025 pour le tronçon Flon–Blécherette, et d'ici décembre 2027 pour le tronçon Lausanne-Gare–Flon
- **Renouvellement des automatismes du m2** d'ici 2027-2030 et commande des nouvelles rames

# 4 variantes étudiées

1. **Galerie piétonne** gare-Flon
2. Tunnel **ferroviaire** gare-Blécherette
3. **Tram** Flon-Blécherette
4. **Métro**

# 1. Galerie piétonne

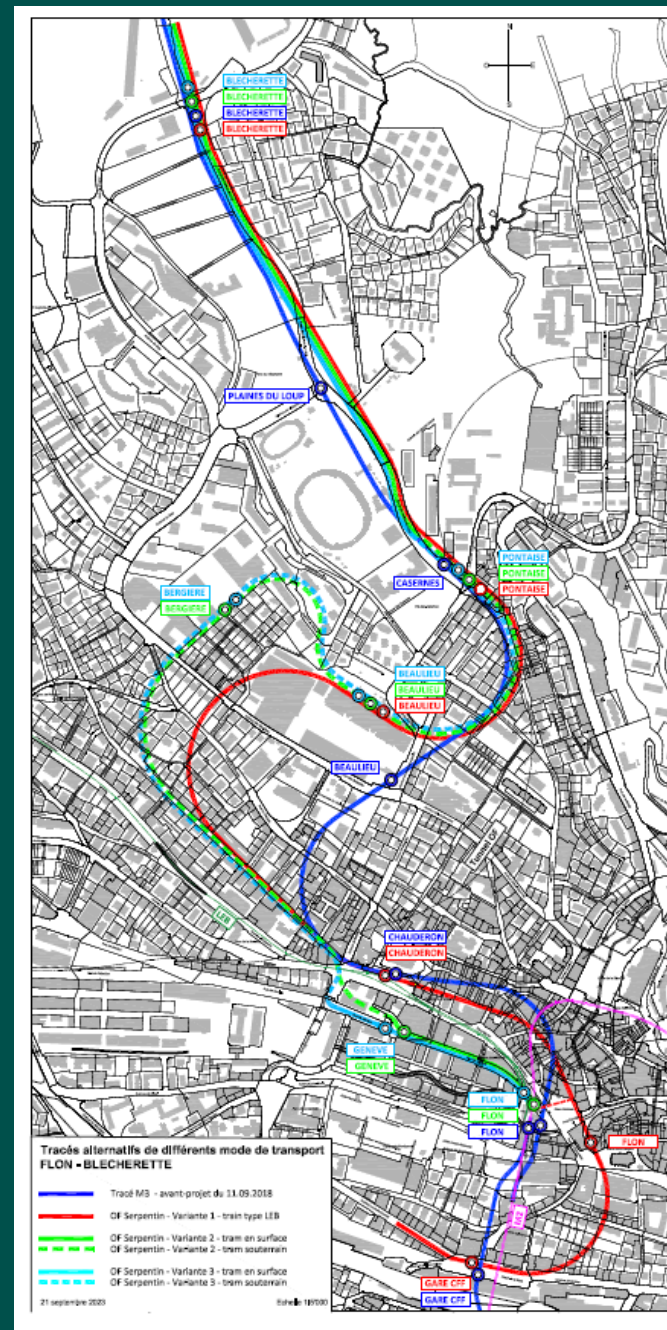


# Autres variantes

2. Tunnel ferroviaire ■

3. Tram ■

4. Métro m3 ■



# Propositions des experts

- **Déconnecter** le m2 et le m3
- **m2**: extension des capacités et diminution des charges d'exploitation
  - Infrastructure: **doubler à terme la voie** du m2 sous la gare de Lausanne
- **m3**
  - Développer le pôle de transports publics à **Chauderon**
  - Infrastructures
    - **supprimer la station du Flon pour le m3**
    - Ne pas impacter les assises des stations qui sont projetées **sous la place de la Gare**
    - Transformer la station m2 en **station terminale du m3**
    - Nouveau **tunnel m3 gare-Chauderon en profondeur**, majoritairement en molasse
    - Optimiser le **tracé entre Casernes et le garage atelier**

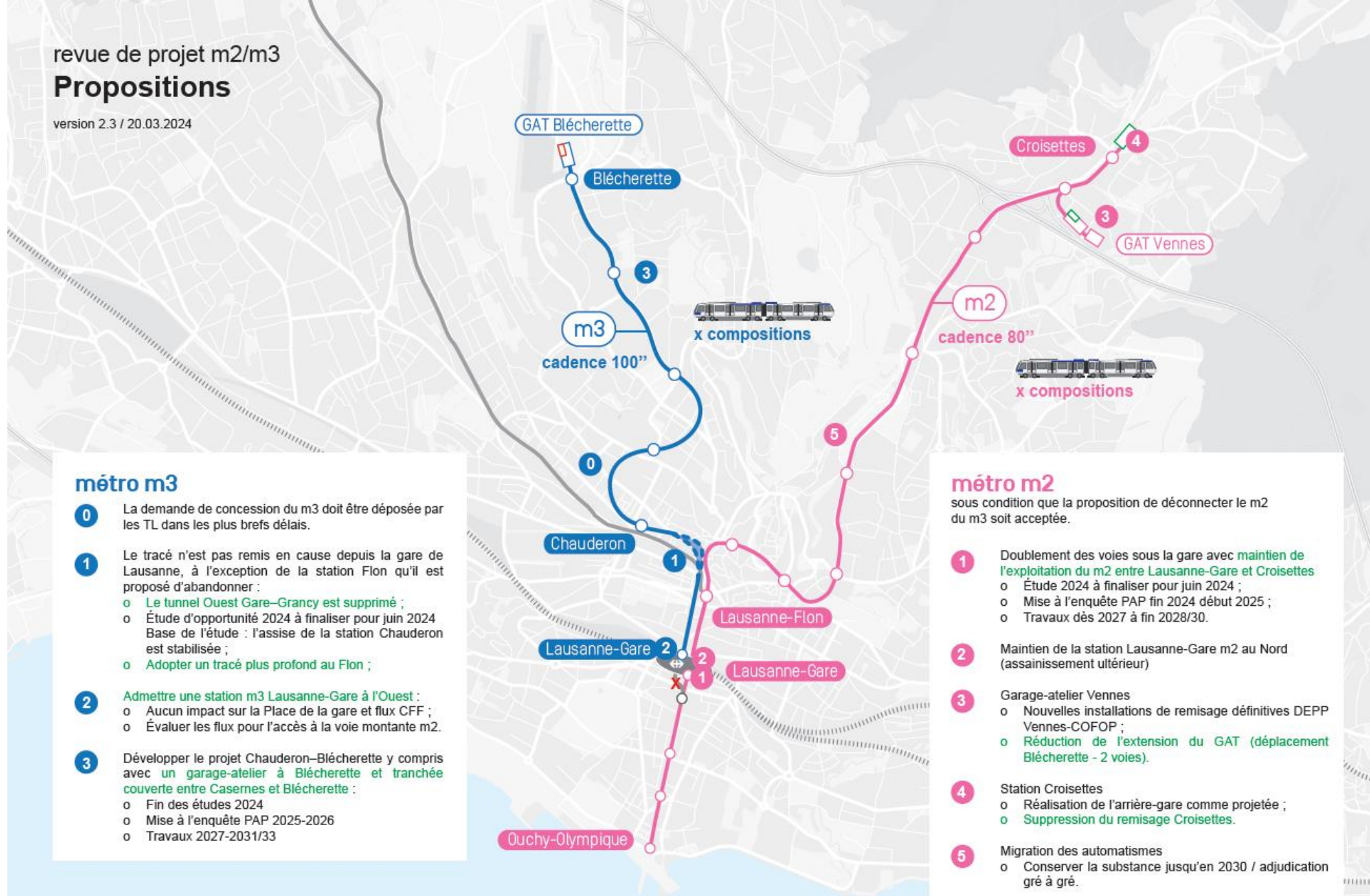


# Propositions des experts

- **10 recommandations**
  - **Recommandations principales**
    - **déconnexion** du m2 et du m3
    - **Doublement du tunnel** sous la gare
    - **Abandon de la desserte du Flon** par le m3
  - Le **m2** reste sur sa ligne et ses capacités sont développées
    - Réalisation d'une **arrière-gare** aux Croisettes
    - Renouvellement des **automatismes**
    - Acquisition de nouvelles **rames**
    - Agrandissement du **garage** de Vennes, sans extension de maintenance
    - **Abandon du tunnel ouest** entre la gare et Grancy et du **dépôt** prévu aux Croisettes

# revue de projet m2/m3 Propositions

version 2.3 / 20.03.2024



## méto m3

- 0 La demande de concession du m3 doit être déposée par les TL dans les plus brefs délais.
- 1 Le tracé n'est pas remis en cause depuis la gare de Lausanne, à l'exception de la station Flon qu'il est proposé d'abandonner :
  - o Le tunnel Ouest Gare-Grancy est supprimé ;
  - o Étude d'opportunité 2024 à finaliser pour juin 2024
 Base de l'étude : l'assise de la station Chauderon est stabilisée ;
  - o Adopter un tracé plus profond au Flon ;
- 2 Admettre une station m3 Lausanne-Gare à l'Ouest :
  - o Aucun impact sur la Place de la gare et flux CFF ;
  - o Évaluer les flux pour l'accès à la voie montante m2.
- 3 Développer le projet Chauderon-Blécherette y compris avec un garage-atelier à Blécherette et tranchée couverte entre Casernes et Blécherette :
  - o Fin des études 2024
  - o Mise à l'enquête PAP 2025-2026
  - o Travaux 2027-2031/33

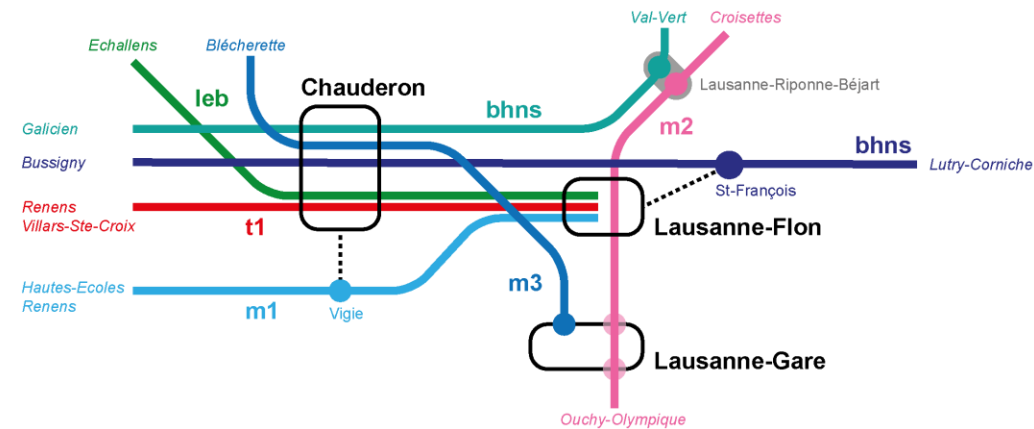
## méto m2

sous condition que la proposition de déconnecter le m2 du m3 soit acceptée.

- 1 Doublement des voies sous la gare avec **maintien de l'exploitation du m2 entre Lausanne-Gare et Croisettes**
  - o Étude 2024 à finaliser pour juin 2024 ;
  - o Mise à l'enquête PAP fin 2024 début 2025 ;
  - o Travaux dès 2027 à fin 2028/30.
- 2 Maintien de la station Lausanne-Gare m2 au Nord (assainissement ultérieur)
- 3 Garage-atelier Vennes
  - o Nouvelles installations de remisage définitives DEPP Vennes-COFOP ;
  - o Réduction de l'extension du GAT (déplacement Blécherette - 2 voies).
- 4 Station Croisettes
  - o Réalisation de l'arrière-gare comme projetée ;
  - o **Suppression du remisage Croisettes.**
- 5 Migration des automatismes
  - o Conserver la substance jusqu'en 2030 / adjudication gré à gré.

# Propositions des experts

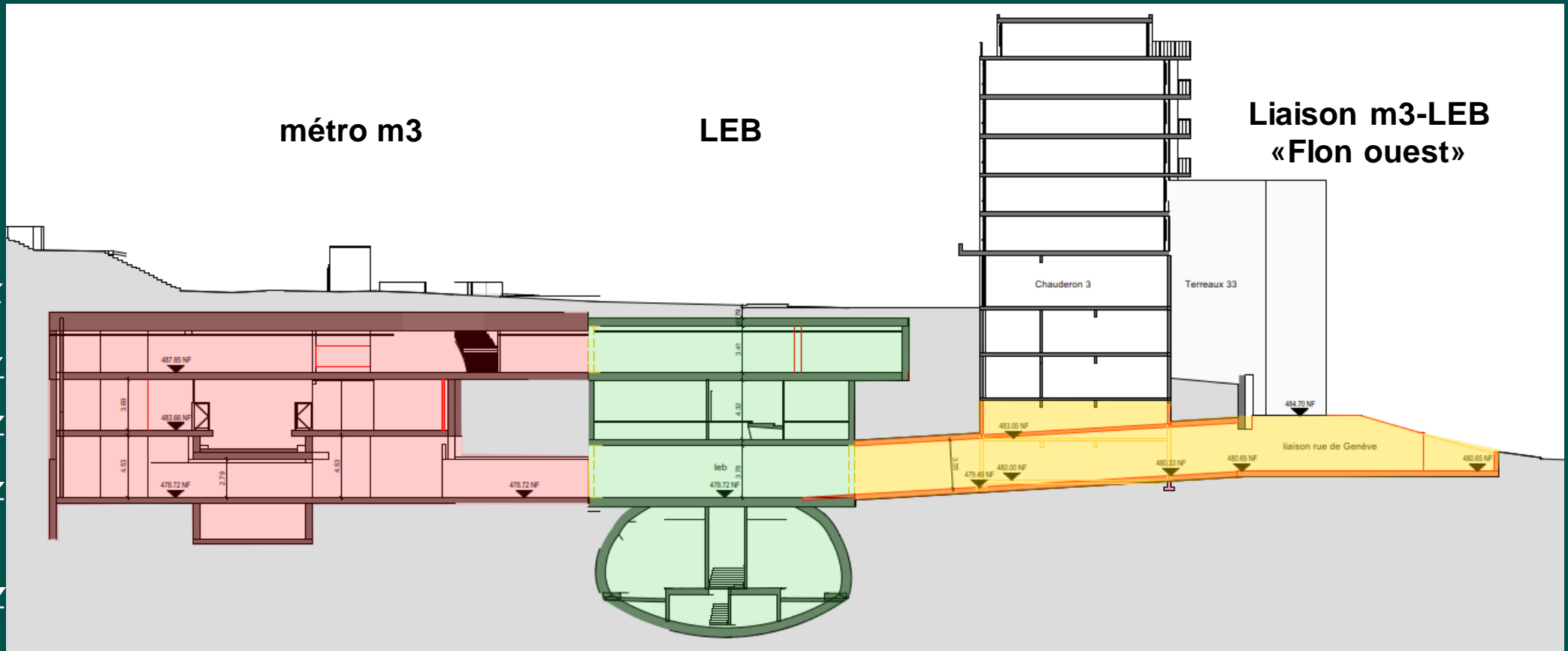
- Création d'un **pôle de « transports publics »** d'importance cantonale à Chauderon avec le m3
  - Tunnel **profond** dans la molasse entre la gare et Chauderon
  - **Optimisation du tracé** sur le plateau de la Blécherette
  - Optimisation des **installations de la Blécherette**
    - Profondeur de la ligne
    - Extension de l'atelier de maintenance
    - Nouveau positionnement de la halte pour le prolongement ultérieur sur Maillefer/Le Mont



# Proposition de liaison Chauderon-«Flon ouest»

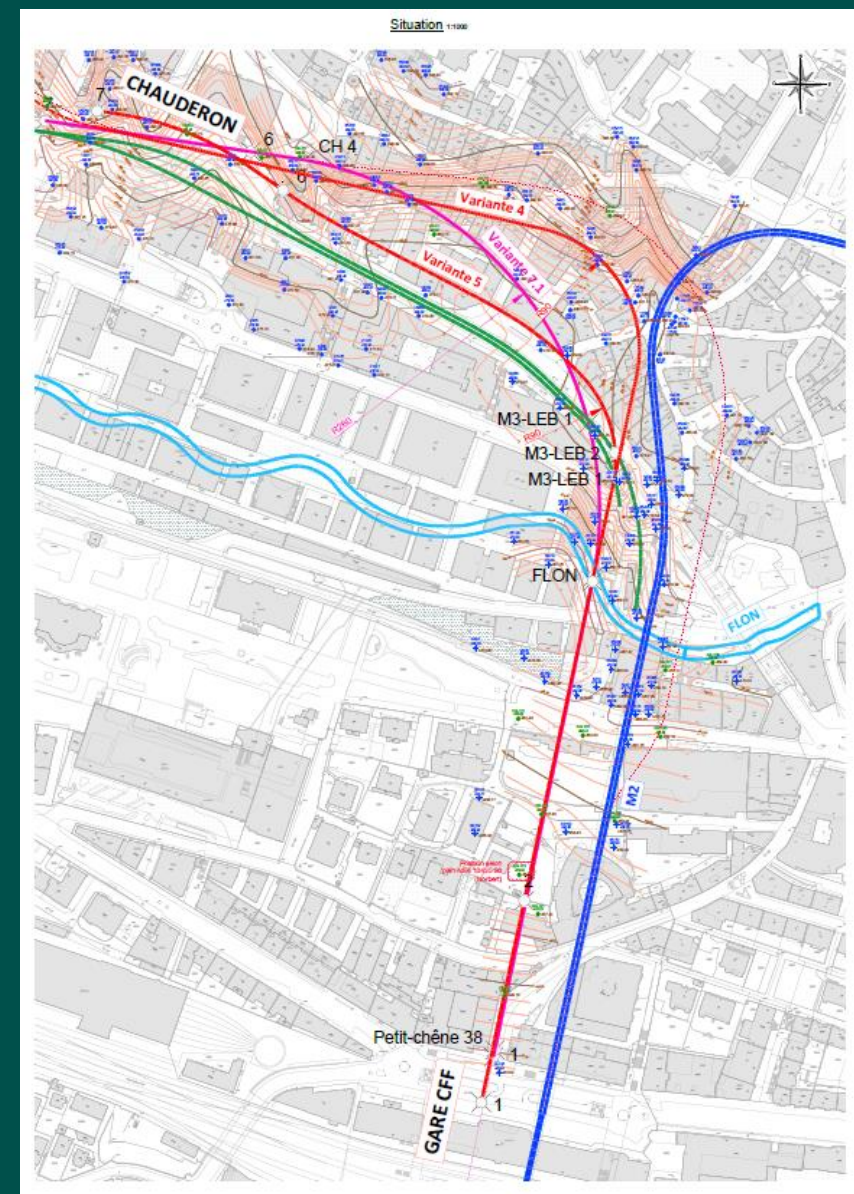
DÉVELOPPEMENT DES MÉTROS M2 & M3

- niveau 0 ▼  
rue
- niveau -1 ▼  
mezzanine
- niveau -2 ▼  
quai m3
- niveau -3 ▼  
liaison Flon
- niveau -4 ▼  
quais LEB

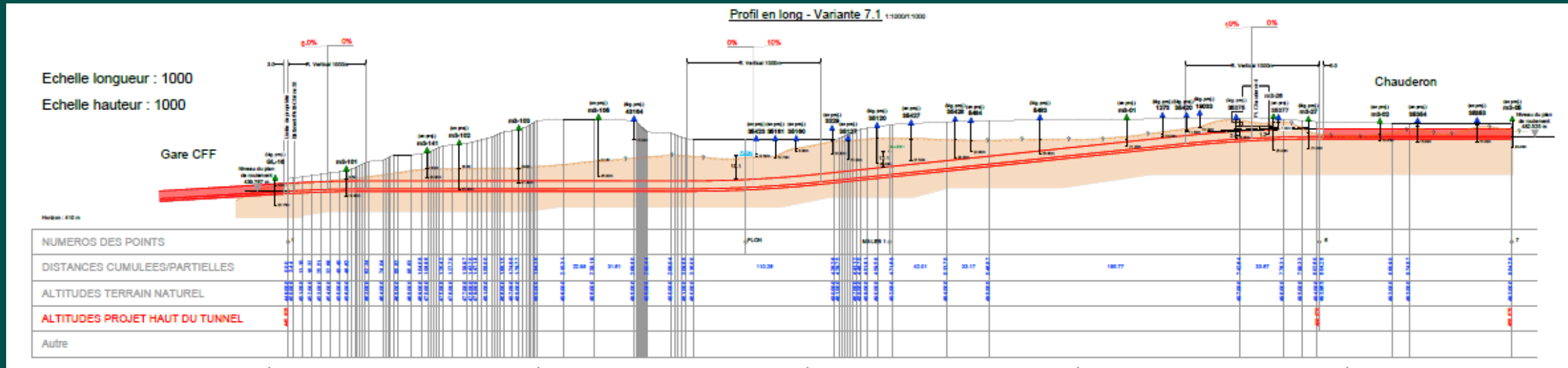


# Proposition des experts

- m3 gare-Chauderon
  - Nouveau tracé
  - Tunnel profond



# Proposition des experts





Ville de Lausanne

# Florence Germond

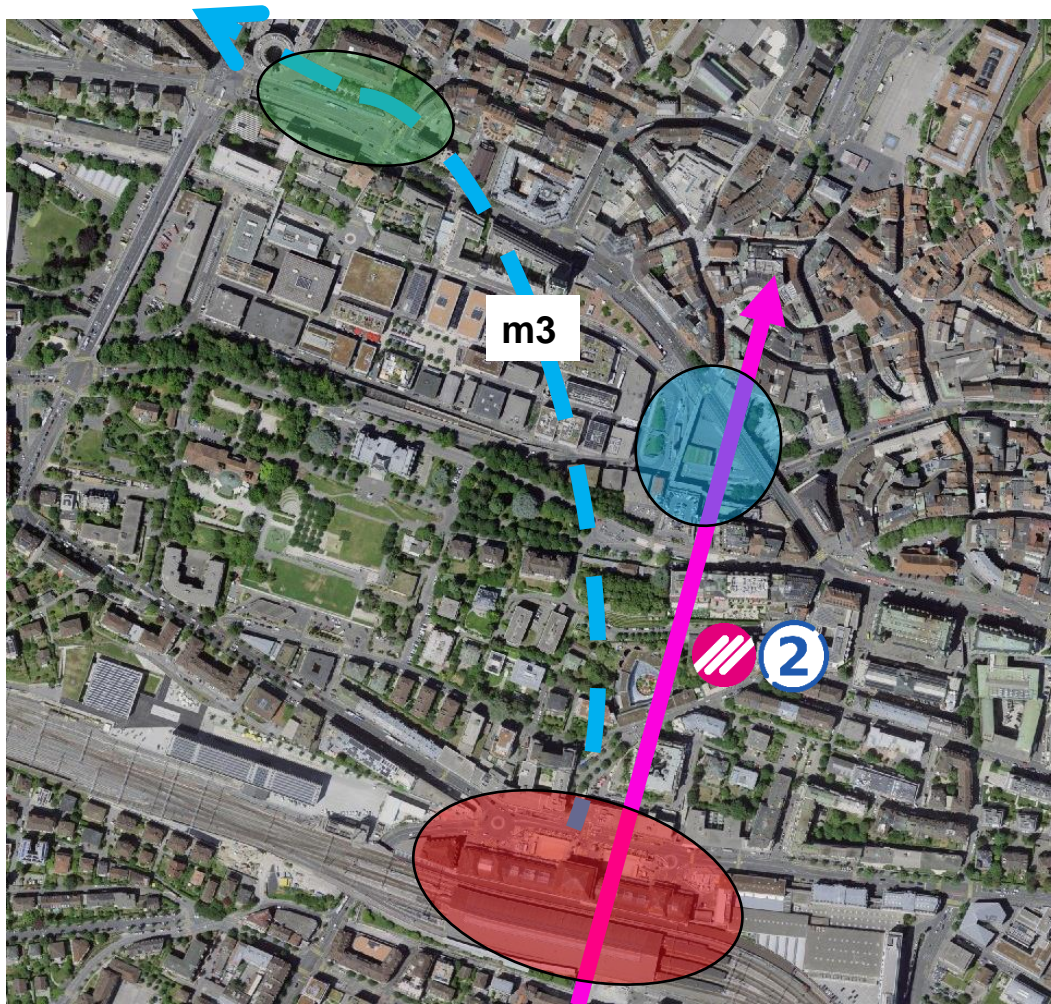
**Conseillère municipale en charge des finances et de la mobilité**  
Ville de Lausanne

# Une mesure phare pour l'attractivité de la région

- **Desserte efficace** de lieux d'importance régionale, tels que Beaulieu ou le stade de la Tuilière
- Réponse à **l'augmentation de la population** de la région
- Renforce **l'accessibilité et attractivité** de la région
- Une connexion **bonne pour la population, pour les emplois, les commerces et la planète**



# m3 : un nouveau tracé pour un nouveau centre-ville en 3 pôles



## Gare

Pôle d'échange majeur ferroviaire – m2 – m3 + réseau de bus (ex: ligne 1 vers EPFL)

## Flon

Pôle d'échange m1 – m2 – LEB – tram t1, connexions piétonnes avec Saint-François / Bel-Air / quartier du Flon / Rue Centrale

## Chauderon

Pôle d'échange m3 – LEB – tram t1 – BHNS – bus, connexions piétonnes avec les Terreaux – Ale, et avec le quartier du Flon (cinémas): 90'000 passagères et passagers quotidiens

- **une mobilité mieux répartie au centre-ville**
- **une réponse à la nécessité d'adapter nos comportements aux changements climatiques en facilitant le report modal grâce à:**
  - un meilleur maillage du réseau de transports publics
  - un temps de parcours réduit entre la Gare et la Blécherette
  - des cadences m3 à la mise en service inférieures à 3'

# Une opportunité de donner un nouveau souffle à la place Chauderon

- **Redonner vie** à l'espace public
- D'un lieu de passage à un **lieu de rencontre** et de flânerie
- **Redynamiser** les activités commerciales
- **Pôle d'échange** entre les BHNS, le LEB et le métro





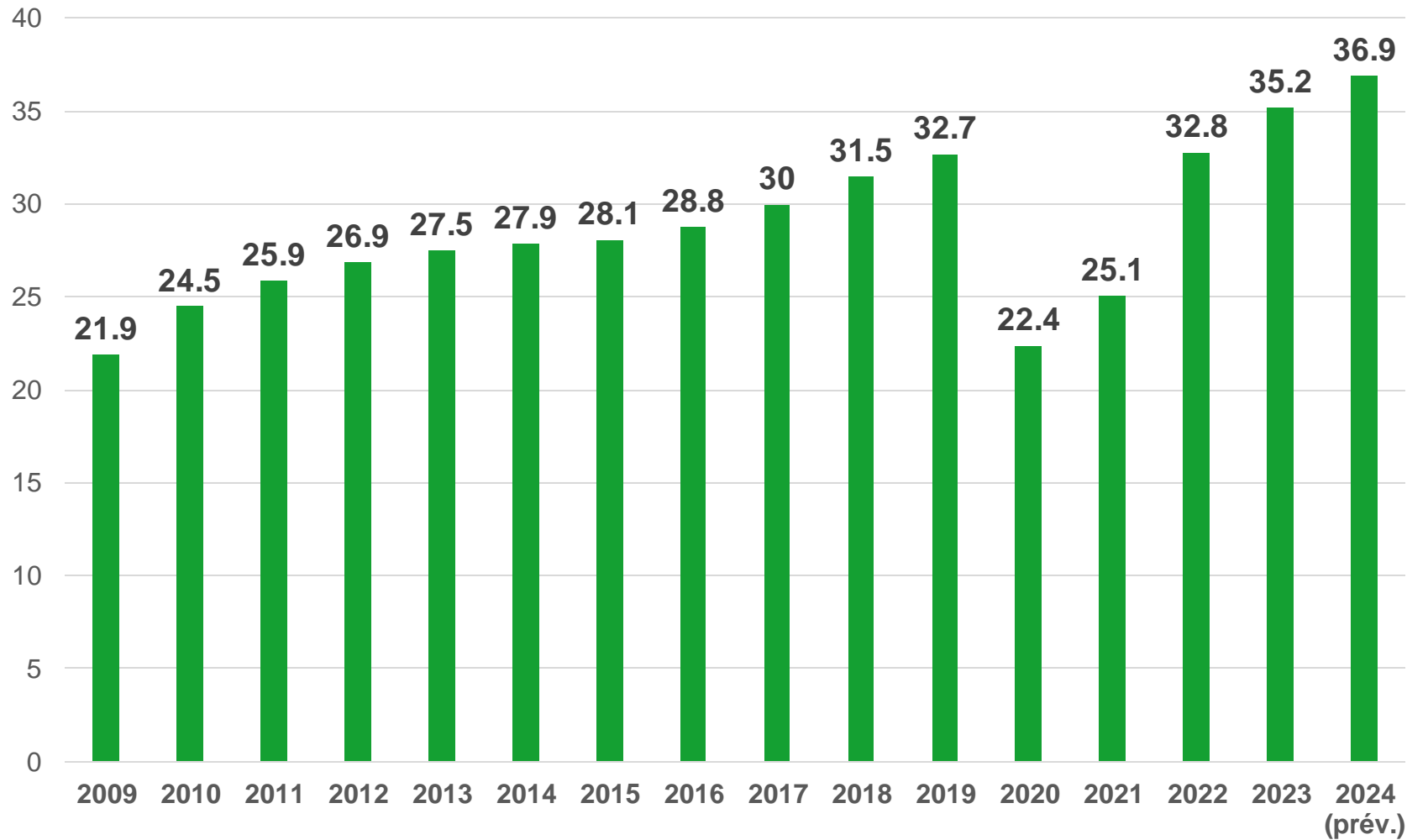
# Tinetta Maystre

**Présidente du Conseil d'administration**  
Transports publics de la région lausannoise (ti)



Notre priorité: renforcer le m2  
et lui permettre de grandir encore

# Un métro conçu pour 25 mios de voyageurs annuels



# Le m2 incontournable et prioritaire

- Des défis à la mesure **d'un succès extraordinaire**
  - Le m2 bat chaque année des records de fréquentation (actuellement 115'000 voy./jour)
  - Nous tirons le maximum de capacité du système actuel avec des cadences jusqu'à 2'10''
  - Le m2 est l'artère principale des transports publics dans l'agglomération
- Des signes de faiblesse **se font jour**
  - La sur sollicitation accélère l'usure alors que l'obsolescence approche
  - De plus en plus de situations inconfortables liées au bruit de freinage
  - Des pannes plus fréquentes et des client·e·s moins bien servi·e·s

# Moderniser et «augmenter» le m2

- Assurer **le renouvellement des automatismes** du m2 **en priorité** et **sans délai** pour assurer la disponibilité du service et offrir plus de capacité.
  - Matériel roulant existant modernisé et achat de nouveaux trains
  - Financement et calendrier seront précisés dans un EMPD spécifique
- L'opportunité d'une double-voie dans le secteur Gare CFF à **étudier/saisir** dans un 2<sup>e</sup> temps:
  - Renforcer l'exploitation
  - Augmenter encore les cadences (jusqu'à 1'20 potentiellement)
  - Doubler la capacité du m2 initial



# Nuria Gorrite

**Conseillère d'État, cheffe du Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines**  
État de Vaud

# Financements et gouvernance

- Olivier Français nommé **président du Comité de pilotage**
- **Trois étapes** de financement à ce jour
  - **18,9** millions en 2016
  - **153,9** millions en 2019 (études + réalisation)
  - **320** millions en 2022 (décrets **pas entamés** à ce jour)
- Demande de **financement prioritaire pour le m2** à venir
- Demande d'autorisation d'**engager des dépenses supplémentaires** au Grand Conseil: **28,9 millions** (2<sup>e</sup> financement)

# Nouvelle étape

- Le m3 et la gare resteront **liés**
  - Certaines **procédures** communes
- **Réorientation** du projet
  - Améliorations **techniques** et **financières**
  - Pour répondre **au besoin de demain**
  - En restant **compatibles** avec d'autres futurs projets

# Un projet essentiel à la mobilité de demain