

Questions fréquentes sur le développement des métros m2-m3

Organisation du projet

1. Conduite de projet

Qui conduit le projet de développement des métros m2-m3

Le Canton de Vaud, par sa Direction générale de la mobilité et des routes et sa cellule de développement des métros, conduit et finance le projet. Il collabore étroitement avec ses partenaires que sont la Ville de Lausanne et les TL. Le projet bénéficie du soutien financier de la Confédération dans le cadre du financement des projets d'agglomération.

La réalisation de l'interface multimodale de la place de la Gare de Lausanne incombe aux CFF, qui sont maîtres d'ouvrages de l'ensemble du chantier de la gare. Le Canton de Vaud, dans le cadre de sa stratégie des interfaces de transport, la Ville de Lausanne et la Confédération participent financièrement à cette réalisation.

Les CFF sont également responsables des travaux du nouveau tunnel des métros sous la gare de Lausanne coordonnés à l'ensemble du chantier de la gare.

2. Financement

Combien coûte le projet de développement des métros m2-m3 et qui le finance ?

Le Canton finance le projet de développement des métros m2-m3, avec le soutien financier de la Confédération au titre de subventionnement pour les projets d'agglomération.

Les coûts des projets se montent à 228 millions (HT) pour le développement du métro m2, à 582 millions (HT) pour la réalisation du métro m3. La participation cantonale à l'interface multimodale de la gare de Lausanne s'élève à 42 millions (HT).

Le Canton pourra compter sur des cofinancements fédéraux pour les métros d'un montant de 161 millions (HT).

Projet et infrastructures

3. Tracés

Pourquoi créer un nouveau tracé pour le m2 au lieu d'élargir le tunnel à simple voie sous la gare?

Le nouveau tracé présente l'avantage de permettre la création d'une nouvelle station mieux intégrée à la gare de Lausanne. Elle sera située plus près des quais CFF, ses espaces seront plus généreux et sa pente sera de seulement 6%, contre 12% pour l'actuelle, ce qui la rendra encore plus accessible et simplifiera l'exploitation.

Le tracé choisi est-il vraiment le meilleur ?

Faire circuler un métro dans un contexte densément construit et urbain exige de trouver des solutions à plusieurs contraintes, par exemple le positionnement des stations et leur émergence en surface, le passage du Grand-Pont, la rivière souterraine du Flon, la pente de 12% ou encore la géologie relativement complexe. Le choix du tracé répond au besoin de garantir une exploitation la plus efficace possible et la meilleure accessibilité aux stations pour les voyageurs.

N'est-ce pas dangereux de faire croiser les deux métros au niveau de Saint-Laurent?

Depuis le malheureux incident qui a eu lieu lors de la construction du m2, la géologie de ce lieu est mieux connue. Le tunnel du m3 sera creusé en dessous de celui du m2, dans une géologie plus favorable, à une profondeur située au-delà de la zone instable.

Pourquoi ne pas prolonger le m2 jusqu'au Chalet-à-Gobet ou Epalinges ?

Le métro est un mode de transport public qui a un coût de construction et d'exploitation élevé. Une telle infrastructure doit être en rapport avec le nombre de passagers transportés. Nous avons mené des études sur la densité d'habitants-emplois au Chalet-à-Gobet afin de savoir si un prolongement était nécessaire. Le résultat montrait que nous n'étions pas dans un ratio qui justifiait un métro, ni un tram, pas même un bus à haut niveau de service. Il s'avère que l'offre de desserte par bus est suffisante. D'ailleurs, si on déposait une demande de cofinancement auprès de la Confédération pour ce prolongement, il serait refusé. Toutefois, s'il devait y avoir une forte densification vers le nord, le projet pourrait être imaginable. En effet, l'arrière-gare Croisettes prévue dans le cadre du projet de développement actuel serait compatible avec un potentiel prolongement le moment venu, si la demande à long terme le justifiait.

Le prochain projet de développement des métros concernera le m1, dont il s'agira de faire évoluer l'infrastructure pour pouvoir augmenter sa capacité et ses fréquences. Le Canton va lancer une étude exploratoire en 2019.

Le m3 ira-t-il jusqu'à Ouchy?

Cette étape de développement du réseau des métros prévoit un terminus sud du m3 à la gare CFF. Dans une phase ultérieure, la voie entre la gare CFF et Grancy restant fonctionnelle, il serait techniquement possible d'envisager un prolongement du m3 jusqu'à Ouchy, si le besoin était avéré.

Un prolongement du m3 jusqu'au Mont-sur-Lausanne a-t-il été envisagé?

Actuellement la priorité du Canton va à la réalisation du m3 jusqu'à la Blécherette et un prolongement au-delà n'est pas prévu.

4. Les stations

Quels sont les avantages de la nouvelle station du m2 à la gare CFF?

Le m2 dispose à la gare de Lausanne d'une nouvelle station aux quais nettement plus spacieux. Elle s'intègre parfaitement aux futurs sous-sols de la gare de Lausanne et elle sera parfaitement connectée aux trains. Se situant plus à l'ouest, la nouvelle station répond également au déplacement du centre de gravité de la gare CFF, dont les quais seront prolongés en direction de Renens. La station sera par ailleurs plus facile d'accès, car elle aura une pente de seulement 6%, contre 12% pour l'actuelle. De plus, elle facilitera l'exploitation du métro.

Où sera construite la nouvelle station du m3 au Flon et comment s'est fait le choix de son positionnement?

La nouvelle station du m3 sera construite à l'est de la station actuelle du m2. Elle sera connectée avec le m2, le m1, le LEB et les bus urbains. Plusieurs variantes de stations pour le m3 au Flon ont été étudiées. Le choix s'est porté sur la construction d'une nouvelle station à l'est de la station du m2 actuelle, et au même niveau que celle-ci. Plusieurs critères ont conduit au choix de la meilleure solution, en particulier l'efficacité du réseau de métro à l'horizon 2030 et l'accessibilité pour les voyageurs.

Quelles sont les incidences de l'arrivée du m3 au Flon sur l'interface de transports publics et sur la Place de l'Europe ?

Le rôle de l'interface multimodale du Flon sera renforcé avec le projet m2-m3. La gare du Flon fera l'objet d'une extension vers l'est pour accueillir la nouvelle station du m3. Quant à la place de l'Europe, la Ville de Lausanne sera en charge de son réaménagement dans le contexte de l'arrivée du tram et des travaux du m2-m3, en vue d'en faire un espace public de qualité, notamment pour les manifestations, et en même temps une interface de transport public efficace, pour passer rapidement et facilement d'un mode à un autre. La Ville de Lausanne vient de lancer des études préliminaires qui concerneront les aspects fonciers, économiques et de mobilité.

Comment la localisation des stations du m3 a-t-elle été choisie ?

L'emplacement des stations a été choisi pour garantir leur accessibilité et leur confort, ainsi qu'un transbordement efficace entre un mode de transport et un autre. La localisation tient compte des sites en développement et des pôles d'échanges multimodaux, de la proximité immédiate d'arrêts d'autres lignes de transports publics ou encore des pentes en station, pour garantir une accessibilité pour tous les usagers.

Y aura-t-il deux métros au départ de Grancy et quel est l'impact du projet sur la station de Grancy?

La station actuelle de Grancy restera là où elle est aujourd'hui et ne sera pas modifiée. Par contre, en amont de la station Grancy, des travaux d'élargissement seront réalisés pour implanter une deuxième voie et la bifurcation du m2 sur sa nouvelle ligne à l'ouest.

La voie actuelle empruntée par le m2 entre Grancy et Lausanne-Gare restera en fonction uniquement à des fins d'exploitation. Cette liaison connecte les deux réseaux et permettra au m3 d'emprunter le tracé du m2 pour rejoindre l'atelier de maintenance et d'entretien à Vennes.

**5. Autres
infrastructures**

A quoi sert le garage-atelier ?

C'est un bâtiment dans lequel seront entreposées et entretenues les rames des métros.

Est-il prévu de construire un parking relais au niveau de la Blécherette ?

Oui, il est prévu de construire un parking relais en combinaison avec les transports publics, mais de taille réduite. L'objectif est surtout de favoriser les « petits » pendulaires plutôt que de favoriser une hyper-pendularité qui ne ferait que saturer le système de transport.

A quoi sert l'arrière-gare du m2 aux Croisettes ?

Elle permettra un rebroussement plus rapide des rames, ce qui permet d'améliorer la performance du m2 sur l'ensemble de la ligne

Construction

6. Travaux

Quels risques pour les bâtiments durant les travaux ?

Les impacts sur les bâtiments et les infrastructures existantes seront réduits au minimum. Aucun bâtiment ne sera détruit puisque le métro passera en sous-terrain. Toutefois, lorsque les travaux touchent en sous-sol un bâtiment ou ont un impact sur son exploitation, des solutions sont cherchées et négociées avec les propriétaires pour minimiser les nuisances durant le chantier et durant la phase d'exploitation.

Allez-vous faire de gros réaménagements au cœur de Lausanne ?

L'objectif du projet est d'avoir un métro proche de la surface et facilement accessible pour les voyageurs. L'entier du m3 sera en souterrain, contrairement au m2 qui est une succession de tunnels et de tronçons à l'air libre. L'intégration dans l'espace public est primordiale et les stations de Lausanne-Gare du Flon et Chauderon seront développées et aménagées en pôles multimodaux. Le pilotage des projets d'intégration des stations dans le contexte urbain est essentiellement du ressort de la Ville de Lausanne.

Pourquoi un puits et une galerie seront-ils construits à Montbenon ?

La construction d'un puits permet de réaliser l'excavation du tunnel entre la gare et le Flon. La gare de Lausanne subit déjà un chantier colossal, cette solution facilitera l'organisation des chantiers et évitera des nuisances supplémentaires. Aucun arbre ne sera coupé pour réaliser cette installation de chantier.

La construction du nouveau tracé du m2 et du m3 va-t-elle générer des perturbations sur la circulation en surface ?

Les perturbations sont inévitables, mais, dans un premier temps, seront surtout liées aux chantiers de la gare. L'expérience de la construction du m2 et du tunnel du LEB a démontré que les nuisances de tels grands chantiers peuvent être limitées. Des solutions sont à l'étude pour limiter les perturbations pour les transports publics, et l'ensemble des mobilités (voitures, piétons, vélos, livraisons)

Les travaux des métros m2-m3 vont-ils perturber la circulation du m2 actuel entre la gare et Flon ?

Durant la première phase des travaux, à savoir la creuse de la première partie du nouveau tunnel m2 pour rejoindre le tunnel CFF sous la gare, le m2 continuera de circuler. Les travaux de génie civil pour la construction du tunnel permettant le raccordement au tracé du m2 actuel à l'approche de la station Flon nécessiteront quant à eux d'interrompre l'exploitation du m2 sur une partie de son tronçon. L'effet des travaux sur le fonctionnement des réseaux de transport publics, dont le m2, sera anticipé. Le phasage du chantier sera optimisé pour réduire les impacts pour les voyageurs et les mesures d'accompagnement ou de substitution les plus efficaces possibles seront mises en place.

Mise en service et exploitation

**7. Rames,
fréquences,
capacités**

De nouvelles rames plus modernes seront-elles achetées ?

Pour augmenter la fréquence du m2 actuel et pour exploiter le m3, de nouvelles rames compatibles avec les rames actuelles seront commandées. Une nouvelle commande devra être passée, après un appel d'offres international selon les règles des marchés publics.

Les fréquences du m2 seront-elles augmentées et si oui, quand ?

Il sera possible d'augmenter les fréquences du m2 grâce au tracé à double voie continue entre Ouchy et Croisettes et à l'arrière-gare aux Croisettes qui permettront aux rames de changer de voie pour repartir dans l'autre direction bien plus rapidement qu'aujourd'hui. A la mise en service du nouveau tunnel, il est prévu de faire circuler le m2 à une cadence de 1'50".

Comment le m3 a-t-il été dimensionné et jusqu'à quand sa capacité est-elle garantie ?

Le système de métros nord-sud projeté permettra dans un premier temps de doubler la capacité des métros entre la Gare CFF et le Flon, en réponse aux prévisions d'augmentation de la demande. Le système tel qu'il a été conçu permet d'envisager sereinement l'avenir, et permettra des évolutions ultérieures, notamment par le biais d'augmentation de cadences, si le besoin est avéré

Calendrier

8. Mise à l'enquête

Quand les projets seront-ils mis à l'enquête et comment la population sera-t-elle informée ?

Le premier tronçon du m2-m3 entre Grancy et Flon sera mis à l'enquête dans le deuxième semestre 2019. La mise à l'enquête de la deuxième partie du tracé entre Flon et Blécherette ainsi que de l'arrière-gare des Croisettes suivra fin 2020. Une séance d'information publique sera organisée à Lausanne avant la mise à l'enquête du projet entre Grancy et Flon.

9. Travaux

Quand les travaux démarreront-ils ?

Le début des travaux du m2 et du m3 est souhaité à l'horizon 2022.

10. Mise en service

Quand le nouveau métro m2 sera-t-il mis en service ?

Le projet de développement du m2 est étroitement lié aux travaux d'agrandissement de la gare CFF de Lausanne. La mise en service est escomptée à l'horizon 2025-2026 en même temps que les aménagements principaux de la gare de Lausanne.

Quand le m3 jusqu'à la Blécherette sera-t-il mis en service ?

Le planning actuel permet d'envisager une mise en service du m3 jusqu'à la Blécherette à l'horizon 2027.