

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

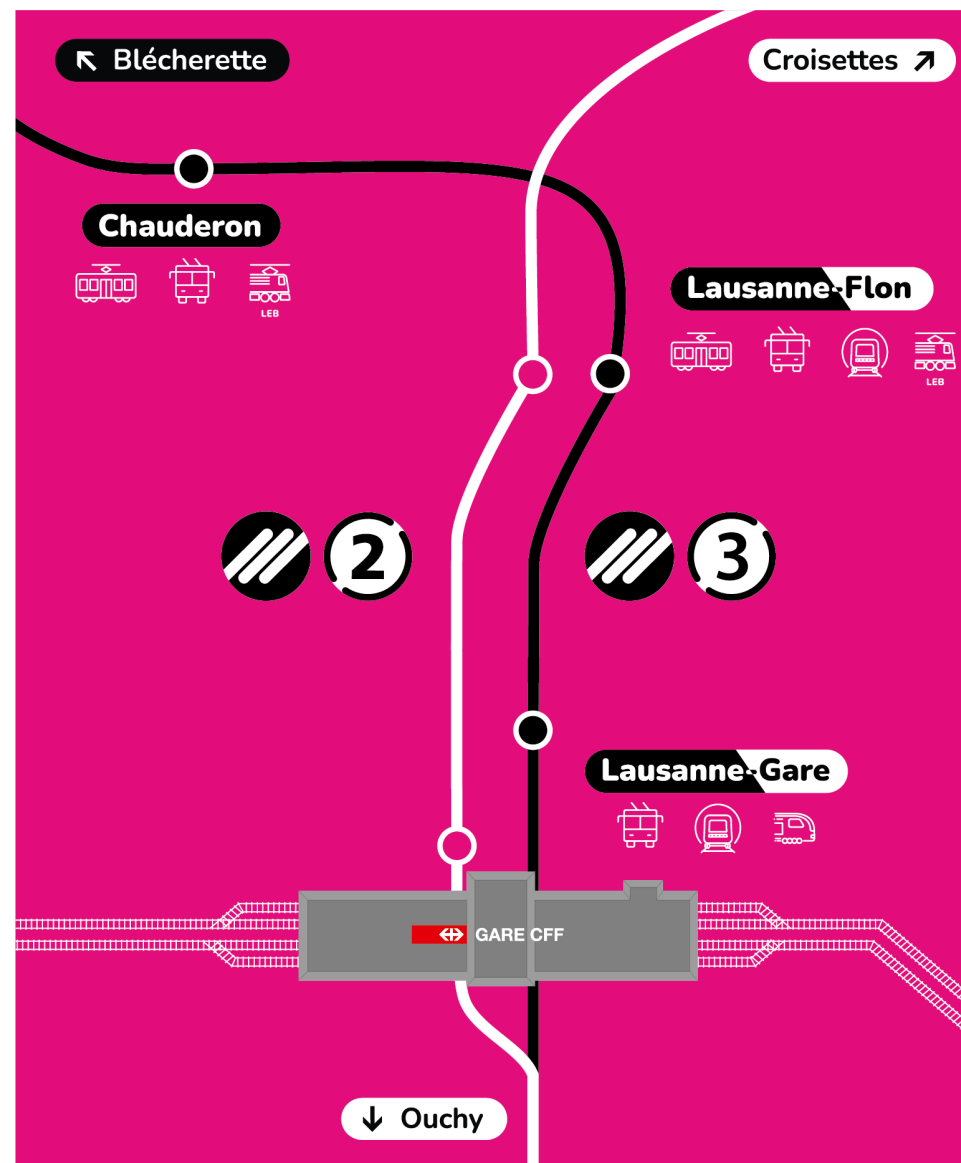
- **Démarche d'optimisation** ouverte le 27 avril 2023
 - Permettre le développement des métros **indépendamment de la gare**
 - Assurer la réalisation des métros **aux meilleurs coûts** et **dans les meilleurs délais**
 - Nouveau **directeur stratégique & trois experts**
- **Données de base**
 - Garantir 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**

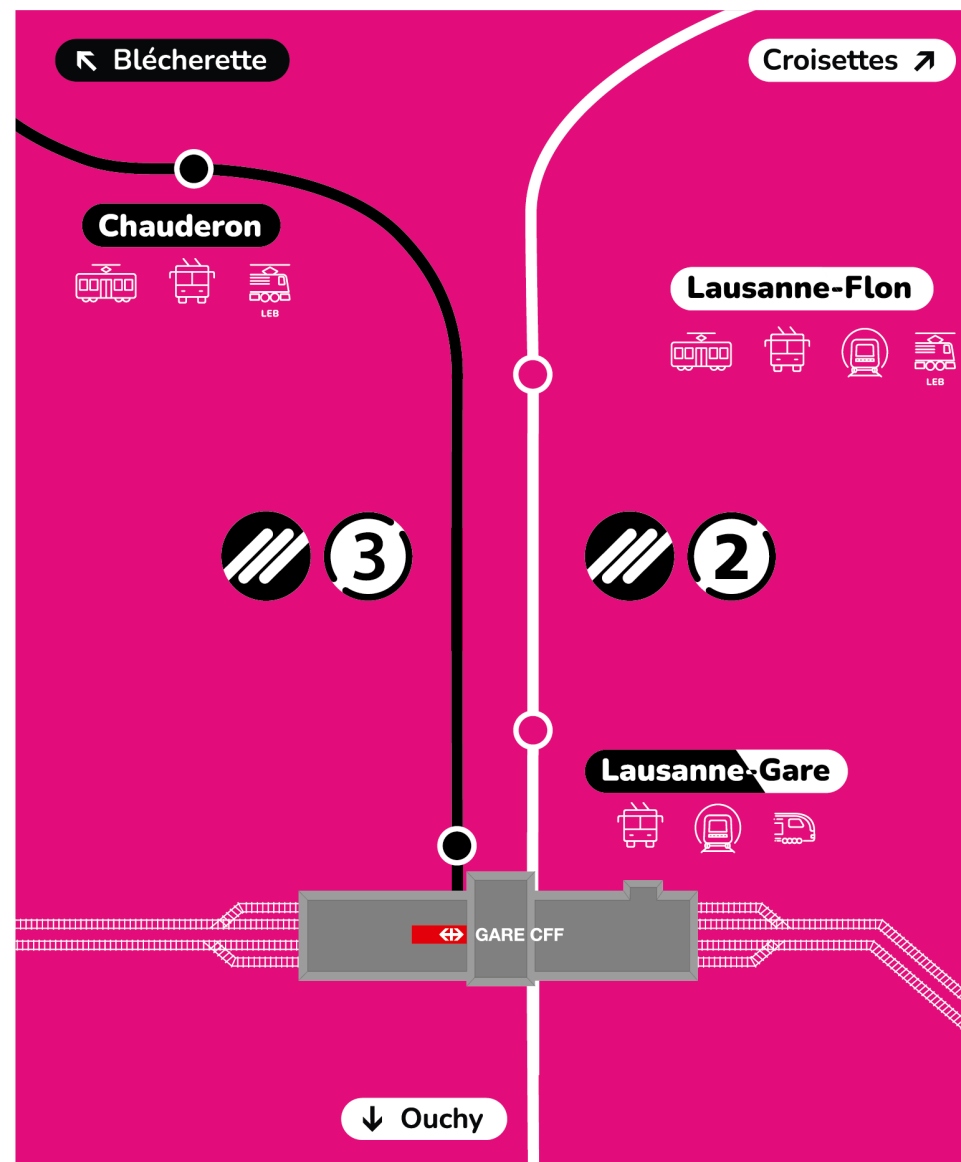
Modification des tracés

- **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



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**



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



Ville de Lausanne

Indispensable modernisation du m2

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**

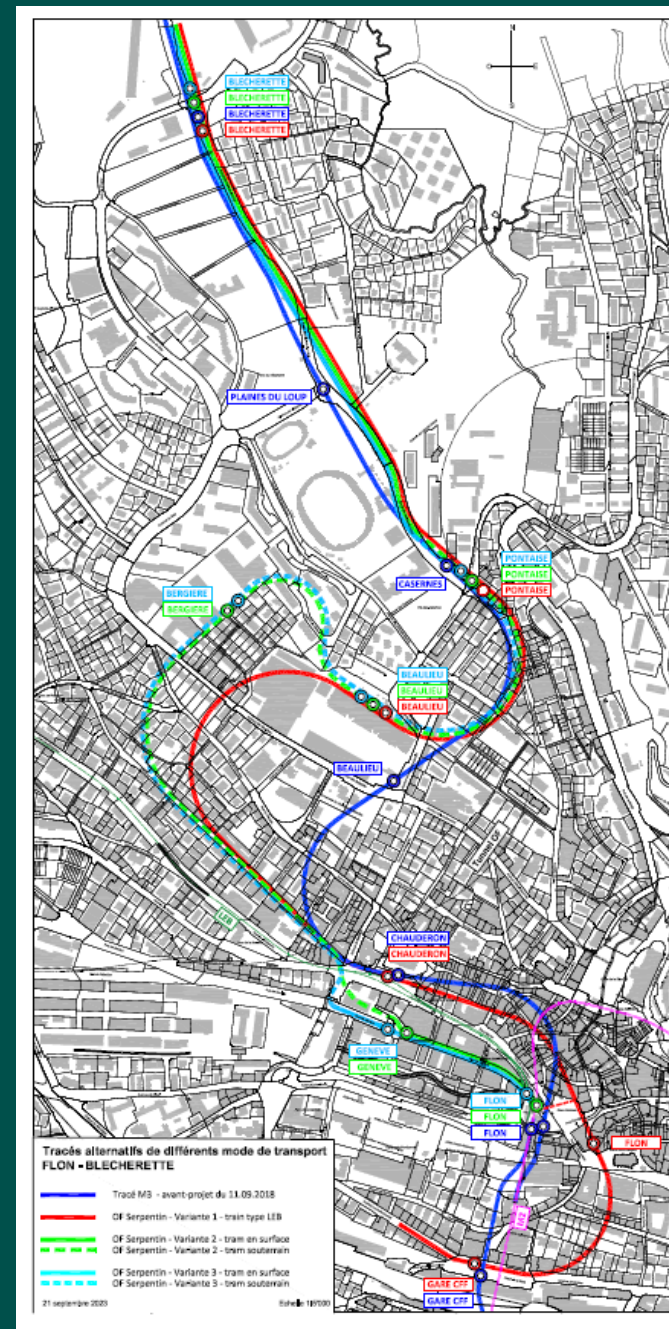
ti **Ville de Lausanne**

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



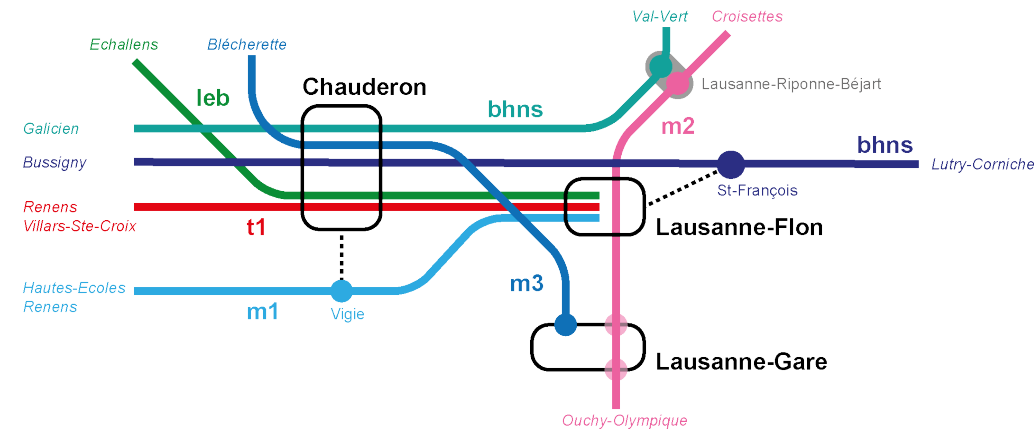
méto m2

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.

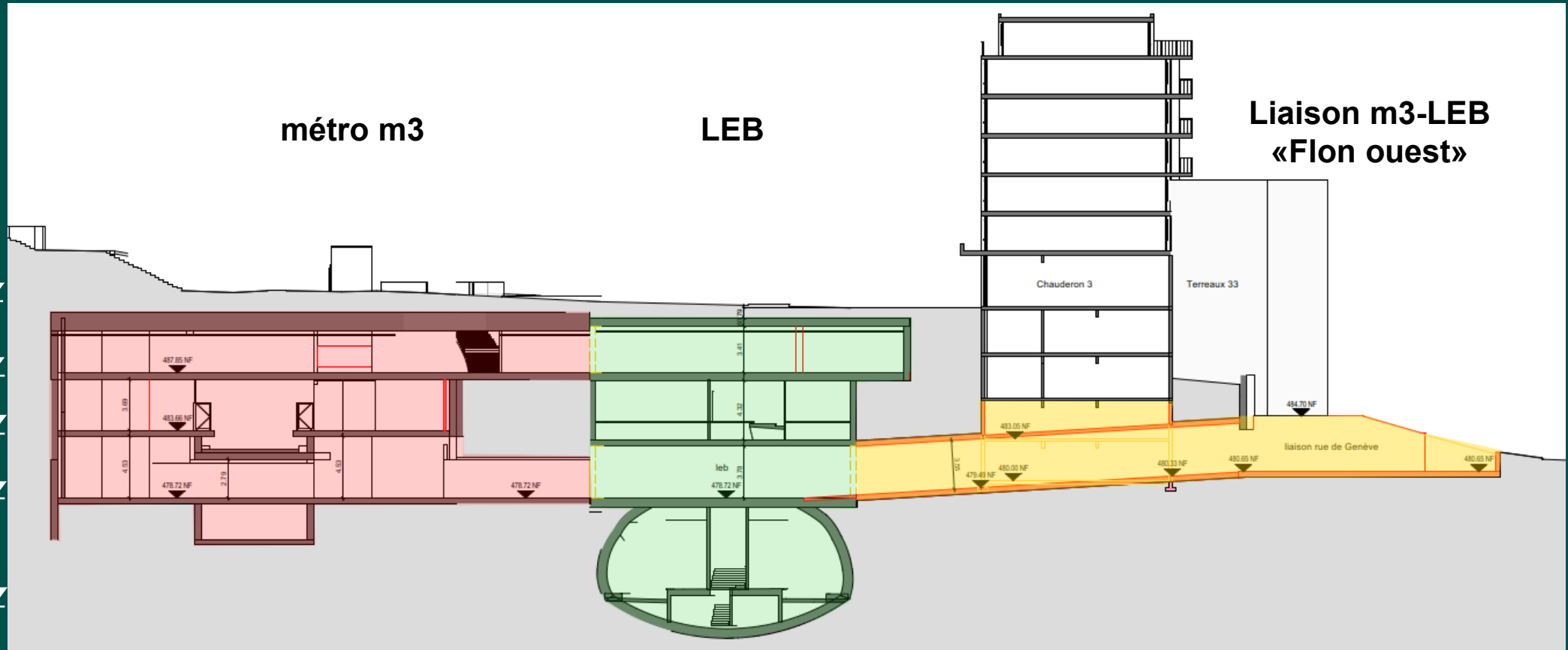
Propositions des experts

- 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



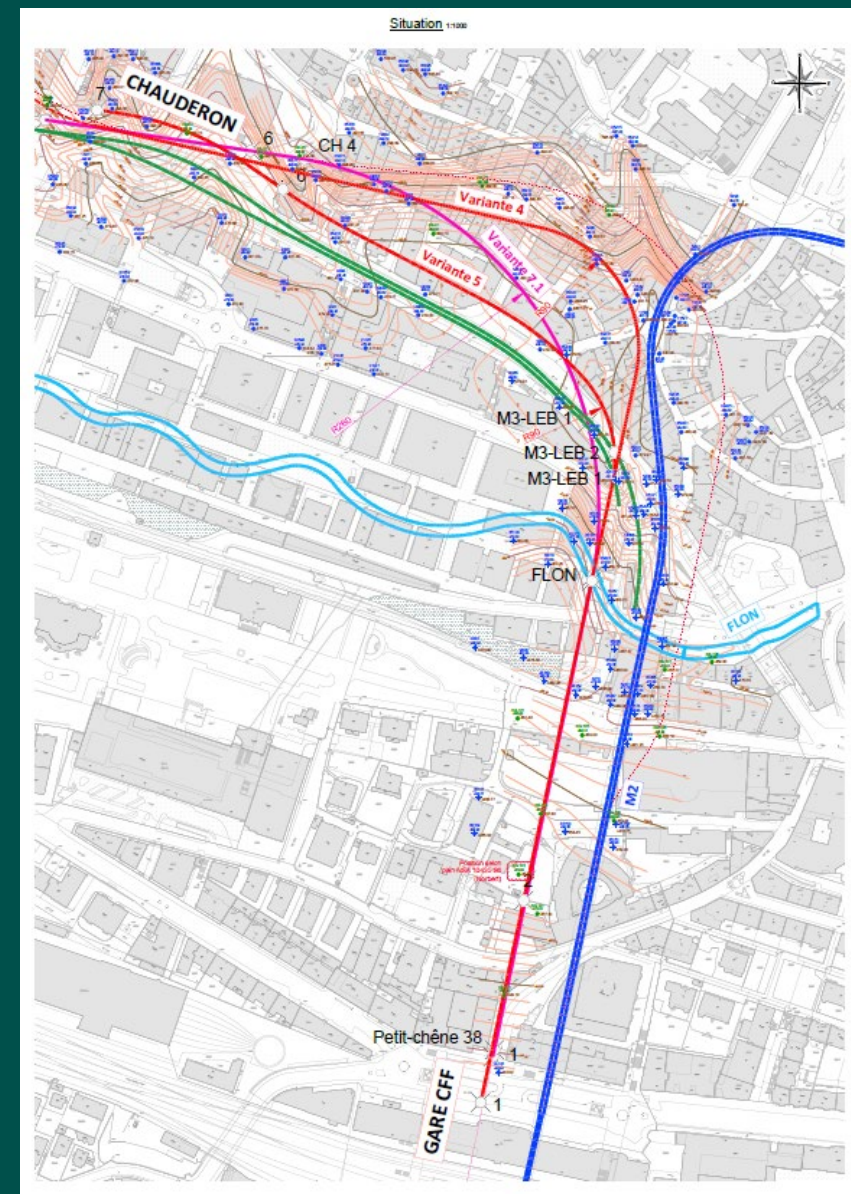
Proposition de liaison Chauderon-«Flon ouest»

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

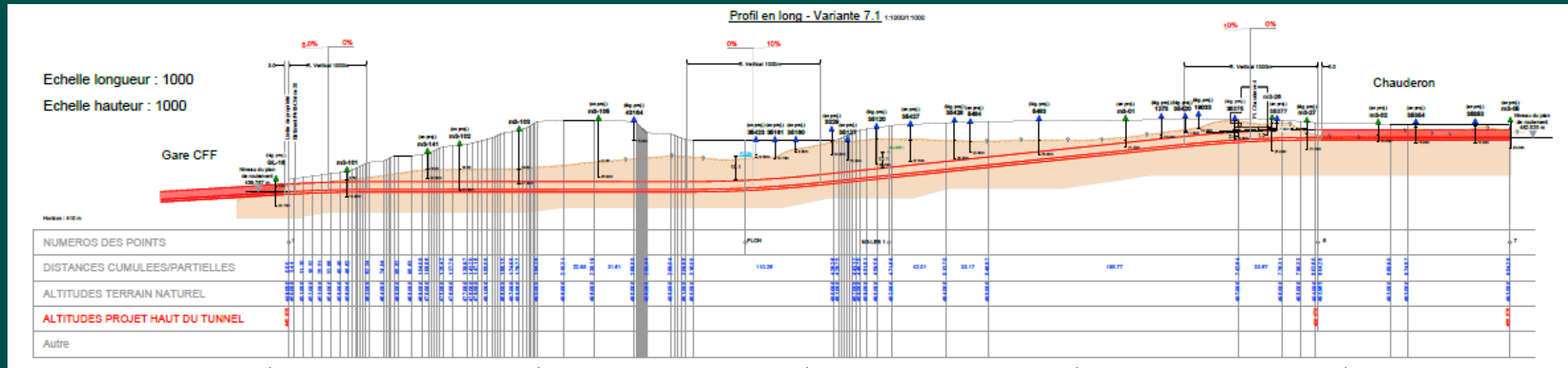


Proposition des experts

- m3 gare-Chauderon
 - Nouveau tracé
 - Tunnel profond



Proposition des experts





Ville de Lausanne

Florence Germond

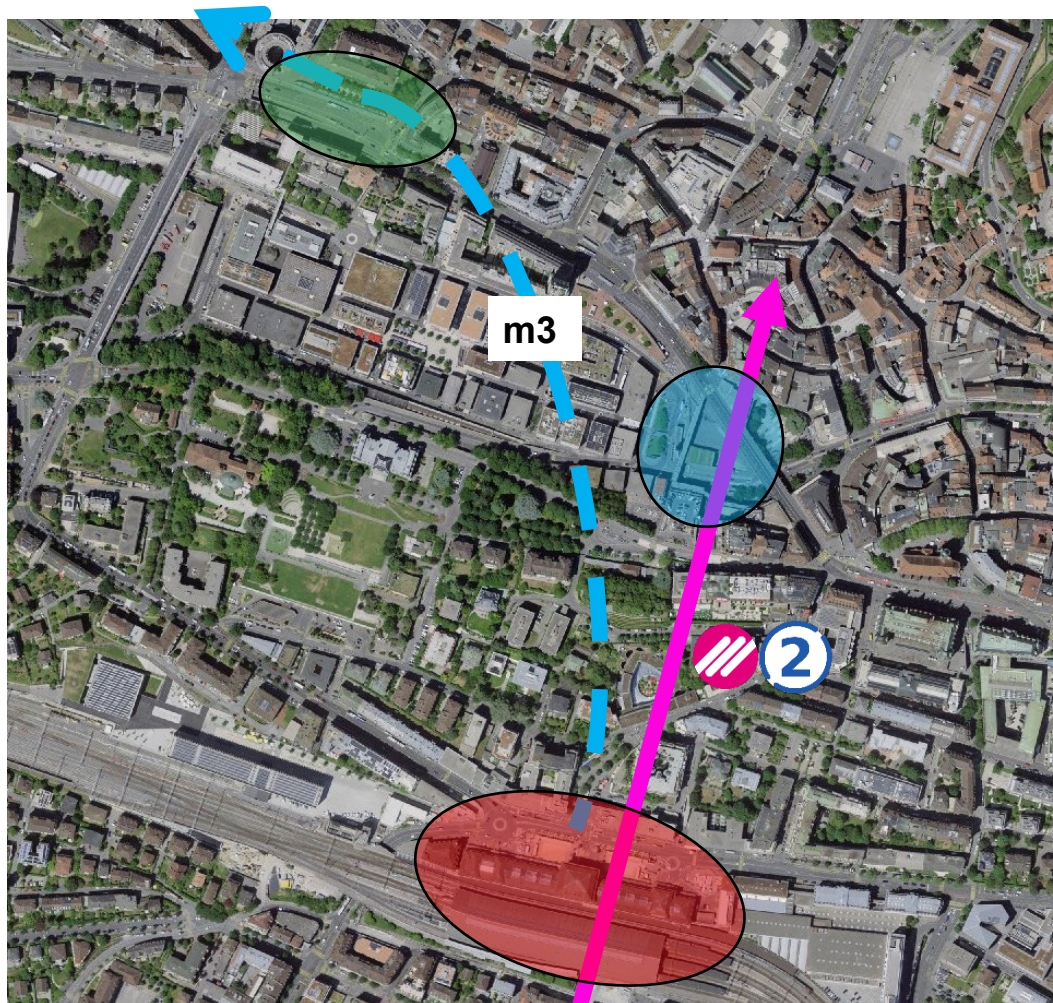
Conseillère municipale en charge des finances et de la mobilité
Ville de Lausanne

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**

CONFÉRENCE DE PRESSE DU 23.05.2024

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





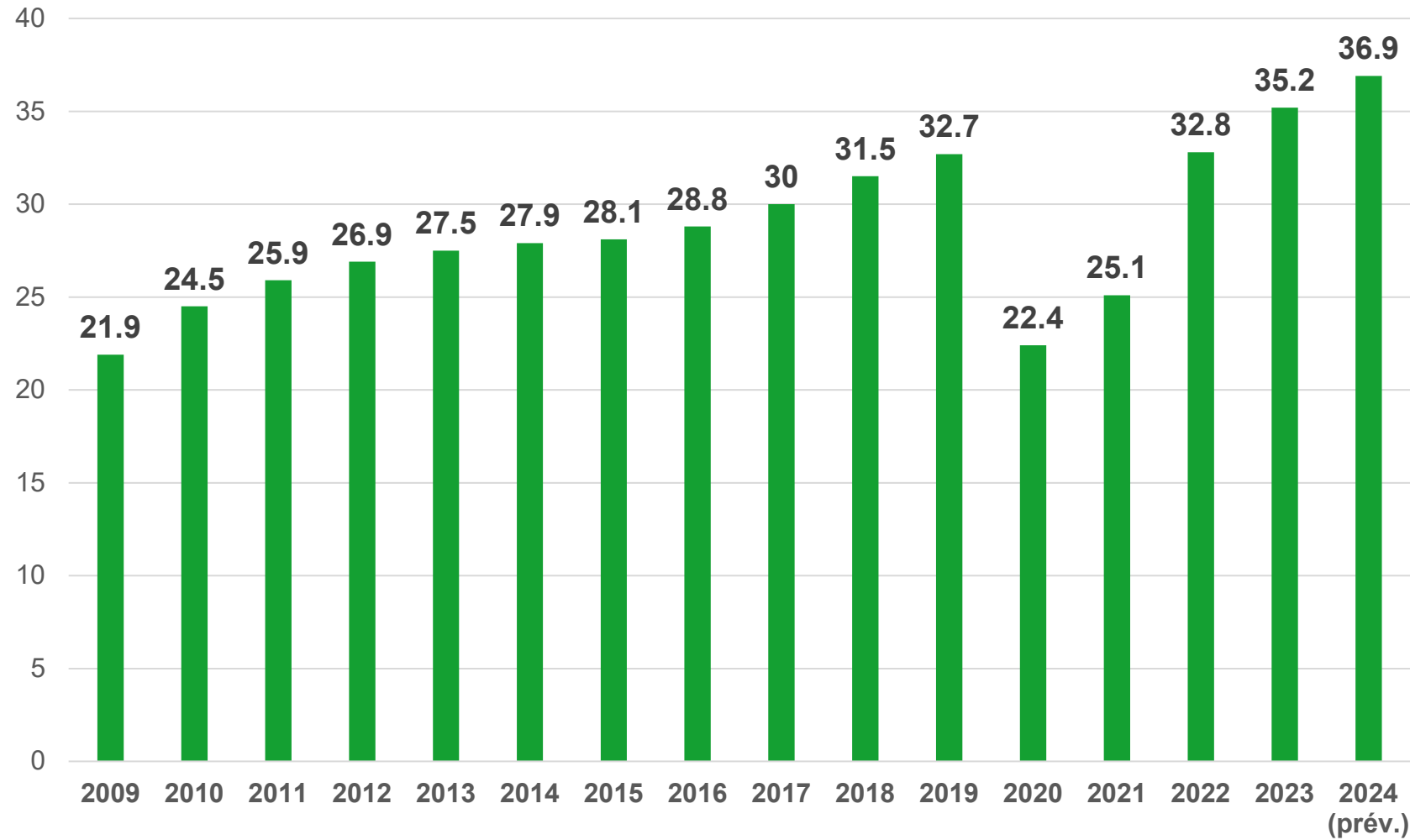
Tinetta Maystre

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



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^e 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^e 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