

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATIQUE DES INFRASTRUCTURES  
LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE  
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'État un crédit d'investissement de CHF 93'175'000.- pour l'octroi d'une subvention à fonds perdu aux Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) au titre du financement de la nouvelle station du m2 à la gare de Lausanne et de la participation cantonale à l'interface multimodale de la gare de Lausanne pour un montant de CHF 60'675'000.- et au titre du financement du nouveau tunnel du métro m2 sous la gare de Lausanne pour un montant de CHF 32'500'000.-**

**et**

**accordant au Conseil d'État un crédit d'études de CHF 60'600'000.- pour financer la poursuite des études**

- **du nouveau tracé du métro m2 entre la station de Grancy et la station de Lausanne-Flon et de la**
- **nouvelle station du métro m3 à Lausanne-Flon**
- **du tracé du m3 entre Lausanne-Flon et la Blécherette**
- **de la nouvelle arrière-gare des Croisettes sur la ligne du m2**
- **de l'extension du garage-atelier et du remisage de Vennes**
- **du fonctionnement futur du système des métros m2 et m3, des automatismes et de la gestion globale des chantiers**

**et pour le financement de l'équipe de projet**

**1. PRÉAMBULE**

La commission s'est réunie à deux reprises les jeudi 27 juin et vendredi 23 août 2019, à Salle du Bicentenaire, Place du Château 6, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Circé Fuchs, Carole Schelker, Muriel Thalmann (qui remplace M. Dessemontet le 23 août), de MM. Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, Pierre Dessemontet, Vincent Jaques, José Durussel, Alexandre Rydlo, Pierre Volet, Pierre-Alain Favrod, Stéphane Rezso, Christian van Singer, François Pointet, Jean-Marc Nicolet (qui remplace Mme Jungclaus Delarze) et de M. Jean-François Thuillard, président. Mme Suzanne Jungclaus Delarze était excusée aux deux séances, Mme Carole Schelker et MM. Pierre Dessemontet, Jean-Luc Bezençon, Christian van Singer étaient excusés à la séance du 23 août.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH : MM Pierre-Yves Gruaz (absent le 23 août), directeur général de la DGMR, Frederico Molina, chef de la division planification (DGMR), Yves Trottet, directeur du programme m2 et m3 (DGMR) et Jonas Anklin, responsable de la planification financière (DGMR).

MM. Cédric Aeschlimann et Yvan Cornu, secrétaire et secrétaire suppléant de la commission, ont établi les notes de séances, ce dont nous les remercions.

## **2. PRÉSENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ÉTAT**

D'emblée, la conseillère d'État souligne le moment historique que représentent pour le canton ces projets d'expansion du métro m2 et de construction du métro m3. L'arrivée du m2 a modifié le rapport à la mobilité à Lausanne, dans l'agglomération et finalement dans l'ensemble du canton, transformant l'efficacité, l'attractivité et l'image des transports publics.

### **L'ampleur du projet à la hauteur des chiffres présentés**

Le métro m2 est saturé et il est nécessaire de développer des stratégies pour y faire face. Les perspectives de croissance sont impressionnantes : le canton comptera plus de 1'000'000 d'habitants en 2040, l'agglomération Lausanne-Morges devrait accueillir 75'000 nouveaux habitants et 45'000 nouveaux emplois d'ici 2030 sachant qu'elle accueille déjà plus 50% des habitants vaudois et 60% des emplois.

Pour absorber cette croissance démographique et économique de manière qualitative, les infrastructures de transport public doivent être renforcées. Le taux de pendularité (actuellement de 75%) va encore se renforcer et, selon les indicateurs, 90% des habitants quitteront leur commune de domicile pour aller travailler dans une autre commune en 2040.

Le projet ferroviaire Léman 2030 va doubler le nombre de places dans les trains entre Genève et Lausanne. D'ici 2030, la fréquentation du carrefour ferroviaire de Lausanne va ainsi passer de 100'000 à 200'000 passagers quotidiennement. Comme la gare n'est pas leur destination finale, il est indispensable de prendre en charge les passagers lorsqu'ils arrivent à la gare CFF de Lausanne. Un des points d'attention concerne la fluidité des échanges piétonniers dans la gare avec la création de quais élargis et rallongés, permettant d'accueillir des trains à deux étages de 400m de long, susceptibles de transporter 1'400 voyageurs.

### **De nouvelles infrastructures pour les métros m2 et m3**

Les infrastructures devront être capables d'absorber le flux de voyageurs, et le m2 actuel ne suffira pas. Dans le cadre de ces développements, l'enjeu principal consiste à profiter des travaux de la gare de Lausanne pour les coordonner avec ceux du m2, c'est-à-dire la construction d'une nouvelle station à la gare CFF de Lausanne et un nouveau tunnel pour rejoindre la station Lausanne-Flon. Les travaux de construction de cette nouvelle station et la partie du tunnel sous la gare seront réalisés par les CFF par mandat.

Outre ces réalisations, pour atteindre l'objectif de la cadence en dessous de deux minutes, il sera également nécessaire de construire une arrière-gare aux Croisettes, permettant aux rames de changer de voie pour repartir dans l'autre direction bien plus rapidement qu'aujourd'hui, ce qui permettra une augmentation des cadences.

Entre la gare CFF et le Flon, le m3 circulera depuis la station gare CFF du m2 actuel et utilisera ensuite le tube existant du m2. Plus haut, un nouveau tunnel et une nouvelle gare seront construits pour le m3 au Flon. Le m3 sera prolongé au nord en direction de Chauderon, des Plaines-du-Loup et de la Blécherette.

Le tronçon le plus utilisé, entre les stations de la Gare CFF et du Flon, va ainsi être dédoublé. Le cumul d'un m2 circulant toutes les 1'50'' et d'un m3 cadencé à 3' environ permet d'offrir une capacité estimée à 12'200 personnes par heure et par sens, répartie de manière adéquate sur les deux lignes, à savoir à hauteur d'environ deux tiers sur le m2 et un tiers sur le m3, l'objectif étant de transporter 40 millions de passagers par an avec le m2 et 16 millions avec le m3.

Le m2, qui continuera d'être le plus utilisé, recevra une nouvelle station intégrée à la gare CFF accessible depuis les quais au moyen de trois passages sous-terrain élargis qui vont ainsi améliorer le flux piétonnier. Cette nouvelle station verra sa rampe d'accès améliorée, avec une pente ramenée à 6%, pour favoriser l'entier des circulations. Le projet prévoit des stations proches de la surface, facilement accessible par les utilisateurs, évitant les ruptures de charge que causent des dénivelés importants.

Le m3 va se construire en deux phases, d'abord avec le dédoublement du m2, et ensuite sa prolongation pour accompagner le développement du nord de la ville de Lausanne. Tenant compte des expériences acquises, le m3 sera entièrement sous-terrain, à double voie et desservi par 5 stations dont celle de Chauderon, qui va devenir une plateforme de mobilité des transports publics avec des connexions au LEB, au bus à haut niveau de service (BHNS) et aux tl. Plus au nord, le m3 mènera au futur quartier d'habitations Métamorphose et enfin à la Blécherette proche du stade et des infrastructures sportives de la Tuilière.

## **Financement du projet (canton de Vaud et Confédération)**

Ce projet majeur pour le canton bénéficiera d'un co-financement important de la Confédération. Les coûts totaux prévus pour les projets se montent à :

- CHF 228 millions pour le développement du m2 ;
- CHF 582 millions pour la réalisation du m3, et ;
- CHF 42 millions pour la participation cantonale à l'interface multimodale de la gare CFF de Lausanne.

Les cofinancements fédéraux suivants sont prévus, soit un total de contributions de la Confédération de CHF 161 millions :

- Ligne m3, première étape : CHF 52 millions
- Ligne m3, deuxième étape : CHF 97 millions
- Arrière-gare aux Croisettes : CHF 12 millions

La présente étape de financement consiste en deux décrets :

- Le premier est un crédit portant, d'une part, sur une subvention aux CFF dans le cadre du projet de la gare de Lausanne. Cette contribution, de CHF 60,7 millions concerne, à hauteur de CHF 15,2 millions la nouvelle station Lausanne-Gare du m2 qui sera réalisée en même temps que le chantier de la gare. Le solde, soit CHF 45,5 millions constitue une participation cantonale à l'interface multimodale, conformément à la stratégie cantonale de soutien aux interfaces d'importance stratégique.

D'autre part, ce crédit vise à financer, pour un montant de CHF 32,5 millions la réalisation par les CFF d'un nouveau tunnel pour le réseau des métros, sous la gare de Lausanne.

Additionnées, les deux parties du crédit portent sur un montant de CHF 93,2 millions TTC.

- Le second décret fait suite au premier crédit d'études adopté par le Grand Conseil en mars 2015 et vise à donner au Conseil d'État les moyens de poursuivre les études de projet des développements prévus sur la ligne actuelle du m2, ainsi que les études du nouveau tronçon du m3 entre Lausanne-Flon et la Blécherette. Enfin, le crédit permettra également de conduire différentes études sur les automatismes et le fonctionnement global du futur réseau des métros m2 et m3. Le crédit d'études pour cet EMPD est de CHF 60,6 millions.

La demande se compose donc d'un crédit d'investissement de (60,7 + 32,5) CHF 93,2 millions TTC et d'un crédit d'étude de CHF 60,6 millions TTC, soit un total de CHF 153,8 millions TTC.

## **Équipe de projet**

Le projet, mené actuellement par une équipe de 11 personnes, est dirigé par M. Yves Trottet. La conduite du projet intègre les CFF, la ville de Lausanne et le canton de Vaud (qui représente également les tl en tant que futur exploitant). La réalisation de l'infrastructure nécessitera une équipe projet de 23 personnes dès 2021.

Le directeur général de la DGMR souligne que l'organisation avec plusieurs partenaires est un gage d'avancement coordonné. Si ce n'est pas la plus simple, c'est la plus performante en termes de résultats. Par ailleurs, les intérêts des différents partenaires ne sont pas toujours les mêmes, avec les tl exploitants, la ville de Lausanne récipiendaire des infrastructures, et le canton qui finance.

Une des difficultés de ce projet réside dans la réalisation d'un chantier en ville, avec la particularité d'avoir des stations accessibles, proches de la surface. Les propriétaires ont été informés par le biais d'une commission d'information foncière. Le soutien des propriétaires au projet est bon, avec le m2 comme meilleur outil de promotion. Comme la ligne du métro est proche des infrastructures (habitations) existantes, il faut analyser quelles sont les possibilités de diminuer les nuisances au maximum.

## **Calendrier**

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

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

## **3. DISCUSSION GÉNÉRALE**

### **Articulation entre Flon et Chauderon**

Avec la nouvelle station du m3 on peut craindre une congestion de la plateforme du Flon qui comprend déjà le m2 et qui va encore accueillir un tram, voir des bus à haut niveau de service (BHNS). La conseillère d'Etat précise que les BHNS vont arriver à Chauderon, station également desservie par le futur m3 et par le LEB. Elle rappelle qu'à terme qu'il n'y aura plus de circulation sur le Grand Pont. Ce sont des éléments du projet des axes forts du PALM, articulés entre eux et cohérents en termes de desserte.

La DGMR précise que la station du Flon va évoluer avec une nouvelle gare à l'est, au même niveau que la station m2 actuelle. Les connexions par ascenseurs et escaliers seront possibles avec le futur tram, le LEB et les bus. Il est confirmé à la commission que le tronçon du LEB Flon-Chauderon ne verra pas de changement avec le m3.

Il est rappelé que les premières études pour améliorer la situation de rupture de charge entre la gare CFF et le Flon proposait une ligne directe, avec un tapis roulant urbain, ce qui au vu de l'affluence actuelle aurait pu s'avérer pertinent. La DGMR rétorque que la réalisation d'un tapis roulant en lieu et place du métro complexifierait l'interface du Flon.

### **Choix du tracé du m3**

Un député souligne que les décisions de l'époque ne doivent pas être oubliées dans le contexte de ce projet. En effet, lors du projet m2, la décision de ne pas construire une double voie entre la Gare et Grancy, a rapidement posé des problèmes d'exploitation. Le tracé du m3 dépend de manière évidente du projet Métamorphose et pour une fois, les infrastructures de transports publics vont être développées en même temps.

La station du m2 actuelle est conservée pour des raisons d'efficiences financières, afin de rationaliser les coûts, en profitant des infrastructures existantes.

Le tronçon du m3 pour desservir Casernes puis les Plaines-du-Loup n'est pas rectiligne et parcourt quelques dizaines de mètres supplémentaires car l'objectif est d'obtenir des temps de parcours les plus efficaces possibles. La pente a aussi un impact sur la vitesse, entre le moment où le véhicule s'arrête et l'ouverture des portes, il faut compter 7 secondes, ce qui peut encore être amélioré.

Certains promoteurs actifs dans le projet des Plaines-du-Loup souhaiteraient qu'il y ait deux arrêts du m3 entre Casernes et Blécherette.

Le grand défi est l'interfaçage et la rupture de charge entre différents modes de transports. Les choix du passé conditionnent les choix actuels, et le tube à voie unique sous la gare de Lausanne, qui était une erreur, a désormais une implication en termes de lien entre le m2 et le m3. La gare de Lausanne va être transformée dans le cadre de Léman 2030. Or l'horizon de planification des CFF pour 2050 et ultérieurement prévoit une gare de Lausanne supplémentaire, qui ne sera plus forcément à son emplacement actuel, et pas forcément souterraine. Le projet de gare de Sébeillon n'interviendra pas avant 2060, et le projet m3 est rendu nécessaire par le projet actuel de transformation de la gare CFF de Lausanne. C'est pourquoi la Conseillère d'Etat est d'avis qu'il ne faut pas attendre.

Des études vont aussi permettre d'affiner les questions de modification du réseau de bus. Les lignes régionales devraient se rabattre sur la Blécherette pour être connectées efficacement au centre-ville et à la gare de Lausanne.

## **Prolonger le m2 vers Moudon et le m3 vers Cheseaux**

Vu l'engorgement des routes qui desservent Lausanne, certains députés considèrent qu'il serait intéressant d'étudier la possibilité de prolonger le m2 jusqu'à Epalinges, voire en direction de Moudon, et le m3 vers Cheseaux ou Echallens.

La conseillère d'Etat répond que ce type de réflexions existe évidemment, mais que le métro reste 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. Concernant la planification et le développement de grosses infrastructures de transport, que ce soit le métro, le tram, ou le RER, les visions sont claires jusqu'en 2035. Elle souhaite se concentrer et engager ses forces sur la réalisation du m3 actuel, qui s'inscrivait déjà dans le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) déposé en 2012. Ce d'autant plus que la Confédération pénalise les agglomérations qui ne réalisent pas les projets planifiés dans les délais. Le tram et le métro constituent en effet l'essentiel des mesures des différents projets du PALM, on peut ainsi estimer que la 2ème étape du m3 va représenter plus de 50% du total des projets du PALM 2016.

La DGMR précise encore que l'arrière-gare des 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.

Afin d'éviter que les voitures n'arrivent aux portes de l'agglomération, la nouvelle stratégie consiste à développer les interfaces de transport (gares, stations, parkings d'échange) pour favoriser le report modal, l'autopartage, le covoiturage et la mobilité douce. L'objectif est d'utiliser la gare RER la plus proche, et il est important que les parkings d'échanges soient localisés à cet endroit, pour pouvoir ensuite aller directement au centre de Lausanne en train, puis en métro. Un député relève qu'il sera important de prévoir des parkings pour les vélos, et non seulement pour les voitures.

## **Croisement des tunnels m2 et m3 au niveau de St-Laurent**

L'effondrement du chantier du m2 à St-Laurent en 2005 est dans toutes les mémoires. C'est pourquoi il conviendra de s'assurer de la sécurité, notamment au niveau du croisement des lignes. La DGMR indique que 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.

Le chef de projet explique qu'en termes de profondeur, l'intérêt principal est d'avoir des stations accessibles. Celle du Flon est prévue à 8 m de profondeur. Ouverte, elle permettra notamment de visualiser le Grand Pont, ce qui est important pour que les usagers puissent se repérer en sortant du métro.

Un député demande que l'on se préoccupe de la question de l'exploitation énergétique des tunnels à ce niveau de planification. Le chef de projet évoque la stratégie 2050 de l'OFT pour les transports publics qui permettra d'obtenir une subvention de CHF 80'000 en complément du point géostructure énergétique.

A propos du tracé m2 et m3, la voie unique, située sous la gare, sera préservée comme voie technique pour déplacer les véhicules, mais pas pour les passagers.

## **Compatibilité du matériel roulant**

Le matériel roulant sera compatible avec celui du m2, pour des raisons logistiques et de coûts, notamment au niveau des dépôts de maintenance et d'entretien du matériel.

L'objectif du projet est d'avoir une interopérabilité entre le m2 et le m3. Cela signifie un matériel roulant de même nature et complètement compatible techniquement, avec les mêmes automatismes, des quais de 30 mètres et des rames de même longueur. Un dépôt pour le m3 est prévu à la Blécherette, dans la continuité du terminus. Par contre, l'atelier d'entretien sera le même que celui du m2 aux Croisettes et sera agrandi avec une voie supplémentaire.

L'ensemble des modes de transport et des véhicules sont sous gestion des tl. Le choix du véhicule intervient à la fin du processus d'analyse des besoins. La question de la modification du m1 en tram demeure ouverte.

## **Évacuation des gravats du chantier**

Concernant l'évacuation des matériaux de creuse, plusieurs membres de la commission sont intéressés par une solution équivalente à celle du chantier du LEB qui permet d'évacuer la quasi-totalité des déchets par le tunnel de Tridel.

Cette première phase de tunnel s'inscrit dans les travaux des CFF, qui ont eux-mêmes un concept d'évacuation des déchets. Pour la partie entre le bas du Petit Chêne et le Flon, le canton va gérer le chantier, avec une évacuation par le haut, pour limiter les interfaces de chantier. La conseillère d'Etat assure que les études portent également sur les aspects énergétiques et d'évacuation des matériaux.

Il est souhaité que les études apportent des réponses par rapport au gravats et à leur entreposage, en prenant en compte les oppositions contre la création de nouvelles décharges. Il est demandé que ces déchets soient traités localement et non exportés à l'étranger. La conseillère d'Etat indique que les études d'impact sur l'environnement prendront en compte ces éléments.

## **4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSÉ DES MOTIFS**

*(Seuls les chapitres ayant fait l'objet de remarques sont mentionnés)*

### ***Point 1.2.1 de l'EMPD : croissance de la demande***

Le chef de projet convient que l'augmentation du nombre de passagers sur le m2 a été nettement supérieure aux prévisions établies en 2008. Grâce à ce nouveau projet, il est planifié de faire circuler le m2 toutes les 1'50'' et de cadencer le m3 à 3'. S'il devait s'avérer nécessaire d'augmenter encore cette performance, il faudrait un plus grand nombre de véhicules, c'est pourquoi il est prévu de commander en option des rames supplémentaires qui permettraient de faire circuler aussi bien le m2 que le m3 à une cadence de 1'50''. Il existe une possibilité d'augmenter les cadences en mettant des véhicules additionnels.

La DGMR explique que les estimations ont notamment été dépassées du fait de nouveaux comportements des gens, bien plus favorables aux transports publics. Les estimations actuelles, qui tiennent notamment compte des nouveaux comportements et de l'évolution de la fréquentation sur le m2, ont amené à une réévaluation considérable de la demande, ce qui a conduit au choix d'un métro m3 pour desservir le secteur de la Blécherette.

La répartition m2 et m3 pourra se faire sur le tronçon commun des deux lignes entre la gare CFF et le Flon qui est effectivement le plus sollicité. La nouvelle station du m2 à la gare CFF sera directement desservie par les passages souterrains, alors que le m3 utilisera la station existante à l'est de la gare. La répartition des passagers devrait se faire naturellement en fonction de l'emplacement des deux stations de métro.

### ***Augmentation de la capacité***

Le chef de projet explique que le m2 a été conçu avec des quais de 30 mètres, ce qui limite la longueur des rames. Le rallongement des quais engendrerait des travaux disproportionnés. Pour le métro, on travaille sur la cadence pour réguler la capacité. On peut aussi gagner de la capacité en réduisant le nombre de sièges ou en modifiant l'aménagement intérieur des rames.

### ***Pentes des stations m2 et m3 au départ de la gare CFF***

Le chef de projet rappelle que la station du m2 actuelle sera utilisée pour en faire une station terminus du m3. Il n'est dès lors pas possible de changer, ni son emplacement, ni sa pente, qui est de presque 12%. Par contre, la pente au départ de la future station m2 qui sera construite dans la gare CFF sera de 6%. Cette nouvelle gare, plus facile d'accès, devrait être plus utilisée.

### ***Point 1.3.4.3. de l'EMPD : Estimation de la croissance de la subvention aux tl (indemnités d'exploitation) – répartition Canton-Communes***

Les communes de la région de transport 5 « Lausanne – Echallens – Oron » vont devoir prendre en charge 30% des indemnités annuelles versées à titre de subvention aux tl pour le métro m3 et les développements sur le métro m2. La région comprend 57 communes et la répartition des indemnités se fait en fonction de la qualité de desserte et de la population. Lausanne et les communes dites d'agglomération supportent une grande partie de ces charges.

Il n'y a pas eu d'information particulière aux communes à ce stade. Elles peuvent toutefois faire une projection sur la base de leur pourcentage de participation 2018 (en fonction de la population et de la qualité de desserte).

| Indemnités annuelles  | Méto m3      | Développement du méto m2 |
|-----------------------|--------------|--------------------------|
| A charge du Canton    | 14.40        | 3.49                     |
| A charge des Communes | 6.17         | 1.50                     |
| <b>Total</b>          | <b>20.57</b> | <b>4.99</b>              |

*Tableau 6 : estimation de l'évolution des indemnités aux tl (MCHF)*

Suite à la séance, la DGMR a adressé à la commission un tableau qui indique la répartition de la part des communes selon les articles 14 à 16 de la Loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP). Sur la base de la répartition 2018, les communes peuvent extrapoler leur future contribution en fonction de l'estimation de l'évolution des indemnités aux tl.

#### ***Point 2.1. de l'EMPD : Réalisation IMPG (interface multimodale de la place de la gare) et tunnel méto***

Les CFF sont maîtres d'ouvrage de l'ensemble du chantier de la gare de Lausanne et les infrastructures pour le m2 et le m3 viennent ainsi s'ajouter au projet Léman 2030. A ce sujet, la conseillère d'Etat souligne que l'Etat de Vaud est particulièrement satisfait que la Confédération et les CFF aient accepté de prendre en charge la réalisation de l'interface multimodale ainsi que le nouveau tunnel du méto sous la gare de Lausanne. cela permet la construction des infrastructures de méto en même temps que celles du chantier de la gare.

Le projet a été élaboré sous la coordination des CFF, en collaboration avec la ville de Lausanne et le canton de Vaud (représentant également les tl en tant que futur exploitant). Une convention règle notamment les modalités financières applicables.

#### ***Point 1.3.7.1.5. de l'EMPD : Équipe de projet***

Concernant la composition de l'actuelle et de la future équipe de projet qui passera à 23 ETP en 2021, les collaborateurs supplémentaires seront engagés une fois le présent EMPD adopté par le Grand Conseil. Le projet de nouveau méto est attractif et il génère régulièrement des candidatures spontanées. Pour des ingénieurs, un projet de cette dimension est très stimulant et formateur.

#### ***Matériel roulant compatible m2 et m3***

Comme déjà indiqué précédemment, il est prévu que les lignes de méto m2 et m3 disposent de matériel roulant compatible et puissent être gérées par le même centre de gestion du trafic, ce qui rendra possible des synergies d'exploitation. Le chef de projet explique qu'il faudra passer par un appel d'offres marché public auquel Alstom, fournisseur du m2, pourra participer. Le cahier des charges va préciser que le matériel roulant doit être interopérable sur les deux lignes m2 et m3, c'est-à-dire compatible avec la technologie existante. Ce type de véhicule est également utilisé par d'autres villes que Lausanne, même si à Lausanne, pour surmonter la pente, tous les essieux des rames sont tracteurs.

### **5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES**

Sur le projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit d'investissement de CHF 93'175'000.- pour l'octroi d'une subvention à fonds perdu aux Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) au titre du financement de la nouvelle station du m2 à la gare de Lausanne et de la participation cantonale à l'interface multimodale de la gare de Lausanne pour un montant de CHF 60'675'000.- et au titre du financement du nouveau tunnel du méto m2 sous la gare de Lausanne pour un montant de CHF 32'500'000.-

#### **5.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE**

L'art. 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

L'art. 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

## **5.2. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DÉCRET**

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

## **6. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET**

*La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.*

## **7. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES**

Sur le projet de décret accordant au Conseil d'État un crédit d'études de CHF 60'600'000.- pour financer la poursuite des études

- du nouveau tracé du métro m2 entre la station de Grancy et la station de Lausanne-Flon et de la
- nouvelle station du métro m3 à Lausanne-Flon
- du tracé du m3 entre Lausanne-Flon et la Blécherette
- de la nouvelle arrière-gare des Croisettes sur la ligne du m2
- de l'extension du garage-atelier et du remisage de Vennes
- du fonctionnement futur du système des métros m2 et m3, des automatismes et de la gestion globale des chantiers

et pour le financement de l'équipe de projet

### **7.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE**

L'art. 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

L'art. 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

### **7.2. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DÉCRET**

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

## **8. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET**

*La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.*

Froideville, le 30 septembre 2019

Le rapporteur :  
(signé) Jean-François Thuillard