

**RAPPORT DE LA COMMISSION  
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Postulat Gérard Mojon et consorts - M3, la suite**

**1. PREAMBULE**

La commission s'est réunie le jeudi 24 mars 2022, à la salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Carole Schelker, Nathalie Jaccard (qui remplace Anne-Laure Métraux-Botteron), Graziella Schaller (qui remplace Cloé Pointet), Jean-Luc Benzençon, Yannick Maury (qui remplace Alice Genoud), Vincent Jaques, Pierre Volet, Jean-François Cachin, Jean-Claude Glardon (qui remplace Cédric Echenard), Pierre-Alain Favrod, José Durussel, et de M. Jean-François Thuillard, président. Anne-Laure Métraux-Botteron, Alice Genoud, Cloé Pointet, Jean-Christophe Birchler, Alexandre Rydlo, Cédric Echenard, Stéphane Rezzo étaient excusés.

Accompagnaient Mme Nuria Gorrite, présidente du Conseil d'Etat et cheffe du DIRH : MM Pierre- Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, Federico Molina, chef de la division planification (DGMR).

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séance.

**2. POSITION DU POSTULANT**

Monsieur le Postulant précise d'emblée que la DGMR et le CE n'ont certainement pas attendu le dépôt de son postulat pour travailler sur cette question. Il considère cependant nécessaire que le parlement marque des étapes, pour savoir dans quelle direction l'on souhaite aller. Au terminus du M3, les projets ne sont pas encore totalement bouclés, notamment au niveau des crédits. Cependant pour des projets de cette portée, il est souvent trop tard pour intervenir, ce qu'il souhaite éviter.

Cette zone du terminus constitue une importante zone de développement. Il y a 35 ans, Le Mont sur Lausanne a connu un important remaniement parcellaire, retenant de nombreux éléments. Son avancement est important et 14 plans de quartier peuvent démarrer d'un jour à l'autre, dont certains situés dans ce secteur.

Il est rappelé que le Schéma Directeur du Nord Lausannois (SDNL) a planché et validé le site stratégique Blécherette-Rionzi comme faisant partie du PALM, propice à des développements dynamiques de grande qualité, tant en termes de population que d'emplois. Il est évident que le développement d'une zone d'activité doit être équipé par des transports adéquats. Au niveau du PALM encore, le projet d'aménagement d'un espace de loisir à la Blécherette (Espace Blécherette) est en cours, avec des transports également nécessaires pour desservir ces activités. Ainsi, plusieurs développements et éléments amènent à se poser la question de la suite, même si celle-ci est relativement lointaine.

Ensuite, la seconde question concerne le rebroussement du M3. Dans de nombreuses gares, l'itinéraire se termine en cul-de-sac et les trains repartent dans l'autre sens. Dans le cas du M3, l'on pourrait imaginer un rebroussement par le biais d'une boucle, qui permettrait de desservir des zones en développement, en augmentant les cadences en fonction de l'évolution des besoins. À ce sujet, il a observé ce qui se passe

dans les aéroports, avec une desserte entre les terminaux, souvent circulaire, pour permettre les nombreux transferts. Les réflexions du département à ce sujet sont souhaitées.

Enfin, le plan de mobilité lausannois est actuellement en étoile. Un habitant du Mont qui veut aller à Epalinges doit descendre à Lausanne pour remonter à Epalinges. Des réflexions pour des liaisons transversales sont demandées. Pourquoi alors ne pas relier M2 et M3 dans cette perspective, même si le coût peut être élevé. Il s'agit de réflexions à ce stade.

### **3. POSITION DU CONSEIL D'ETAT**

Madame la Cheffe de Département évoque le traitement du récent postulat Cachin (21\_POS\_48) qui demandait les mêmes choses, concernant le M2. Les liaisons et les territoires sont différents, mais concernent la même problématique. Il est proposé dès lors d'étudier l'ensemble de ces questions si ce postulat devait être renvoyé.

En premier lieu, l'analyse pour la réalisation d'une infrastructure suit la logique suivante : quelle est la demande de transport, et ensuite quel est le mode de transport, au meilleur coût, qui permet de répondre efficacement à cette demande de transport ? En effet, après le train, le métro, construit en sous-terrain, est le mode de transport le plus cher. De plus, les agglomérations sont en forte concurrence, et pour justifier des financements fédéraux (FORTA), il faut respecter les règles, et en particulier pouvoir démontrer que l'investissement se justifie en fonction d'un ratio coût-efficacité. Le projet du M3 permet techniquement et matériellement des développements à futur, comme le permet aussi le M2. Cependant, les critères de l'OFT, de l'ARE et de la DGMR, il faut un certain nombre d'emplois et d'habitants autour de chaque station. Pour le M3, dans un rayon de 800 m autour de chaque station, l'on compte un total de 185'000 habitants-emplois et 26'000 habitants par arrêt. Une prolongation verrait le nombre d'habitants-emplois baisser à 24'000, soit le potentiel d'un seul arrêt entre Lausanne CFF et Blécherette. L'on est très loin du compte, ce qui ne permettrait pas de recevoir les subventions de la confédération. Le coût du M3 est de CHF 200 mio le km, dont la prolongation serait à la charge du canton et des communes, pour la construction et l'exploitation. La construction d'une boucle de métro entre Epalinges et Le Mont ne se justifie pas en termes de demande par rapport au coût d'une telle infrastructure.

Au vu des densifications annoncées et mentionnées dans le PDCn, il sera effectivement nécessaire de renforcer les capacités en transports publics. Le dernier EMPD concernant le M3 mentionnera les connexions au terminus, avec des bus qui desserviront les communes du Nord de Lausanne et en direction du Jorat. Ce sont des visions à court et à moyen terme. Et si le Nord de Lausanne devait connaître une densification majeure à l'avenir, il serait possible de prolonger le métro à long terme.

### **4. DISCUSSION GENERALE**

Le Postulant précise que la ligne envisagée ne devrait pas forcément être souterraine, ce qui serait moins onéreux. Ce qui l'intéresse à ce stade est de pouvoir disposer des planifications, des limites, de connaître les seuils, pour savoir ce qui est possible, aussi en termes de coût-efficacité. Cela permettra aussi de répondre aux questions des communes concernées. Une réponse en même temps que celle du postulat Cachin serait acceptable (21\_POS\_48).

Ces préoccupations sont partagées. En effet, les évolutions vont en s'accroissant et il est demandé où va se faire l'agglomération de 160'000 nouveaux habitants prévus ces 20 prochaines années dans le canton. Dans cette perspective, il est nécessaire de réserver les terrains pour pouvoir garantir que des voies, des sorties, des accès, des croisements pourront se construire, et c'est tout l'intérêt de ce postulat, pour le long terme. Le projet de gare à Leysin, qui a son importance pour la planification des constructions, est cité.

L'impossibilité de prolonger la ligne pour des questions de coûts est comprise. Le renvoi de ce postulat va-t-il cependant permettre de communiquer utilement sur les intéressantes questions posées?

En matière de planification des transports publics, on évalue d'abord la demande et ensuite on construit. Il est demandé si planifier des possibilités de se déplacer et attirer la demande une fois que les possibilités de desserte existent n'était pas aussi une manière de faire ? Cela permettrait de densifier la demande autour des transports existants. En effet, lorsque l'on répond aux demandes de transports, la réponse arrive

toujours trop tard ; cela permettrait d'anticiper. Un financement de ce type d'infrastructure pourrait également être financé par un fonds en lien avec la cause climatique, en plus des fonds d'infrastructure.

Plusieurs commissaires sont favorables au fait de lier les réponses aux deux postulats. Suite à la visite sur site, la voie située au terminus part bien en direction du Mont, ce qui devrait rassurer le Postulant.

A toutes ces interrogations, Madame la Cheffe de Département répond qu'il est nécessaire de planifier de telles infrastructures très en amont pour ne pas rater le coche. Mais il faut aussi éviter de se retrouver dans la situation d'avoir une gare au milieu de nulle part et personne pour monter dans le train. À cet effet, le PDCn est contraignant et est un des outils qui sert à identifier les zones dans lesquelles on va densifier. Il est planifié aujourd'hui pour définir le développement admissible. Mais il y a aussi un discours de personnes qui ne veulent plus de densification extrême. Pour Le Mont, il n'y a par exemple pas de perspective d'atteindre une population de 50'000 habitants. Ainsi, les outils de planification permettent d'anticiper les besoins, à 20-30 ans, et d'utiliser les investissements publics de manière rationnelle. Il n'est pour l'instant pas justifié de prévoir un métro pour desservir Le Mont, mais cela reste envisageable, car les possibilités seront réservées. A titre personnel, il est estimé que ce développement ne se fera pas, et qu'il n'est donc pas nécessaire de renvoyer ce postulat. Néanmoins si ces questions préoccupent les députés, une réponse documentée sérieusement sera possible le cas échéant.

Concernant la réalisation d'une boucle en surface, ce ne serait pas forcément plus simple, à cause des ruptures sur les routes. Les emprises sur les SDA seraient massives. Il faudrait par ailleurs fermer des routes à la circulation automobile dans des traversées de localité.

Pour la question du fonds, il s'agit de dépenses d'investissements, mais il ne permet pas de financer le fonctionnement, et notamment les déficits, qui peuvent être variables.

Concernant la planification, il est répété qu'il n'est pas possible de faire circuler des transports à vide. Il faut s'appuyer sur la planification des communes pour y amener la desserte nécessaire.

Un commissaire remarque que le postulat pose de bonnes questions, mais que les réponses ont été données et que le renvoi n'est pas forcément nécessaire. Concernant la densification et la planification à long terme, il est ressenti poindre une lassitude de la population à ce sujet, en particulier au niveau du rythme. Le rejet du plan de quartier qui était prévu à Tolochenaz par exemple, montre des limites. Ainsi, au lieu d'un éco quartier qui avait fait l'objet de réflexions intéressantes, il y aura en lieu et place un quartier de halles industrielles avec un trafic lourd. Forts de ce constat, les besoins en offre de transport vont donc devoir s'étaler dans le temps. Il est estimé aussi que la complémentarité des modes de transports est encore sous-exploitée à l'heure actuelle. Comme président des MBC, l'amélioration du taux de couverture des lignes urbaines et régionales en rabattant les usagers vers les bus est souhaitée. Mais les coûts des investissements nécessaires pour densifier le maillage sont importants, et les communes doivent aussi être d'accord. Et la décarbonation des véhicules, avec des bus circulant à l'hydrogène, va doubler le prix d'un bus.

Plusieurs commissaires trouvent intéressantes les réponses obtenues en termes de coût efficacité et en lien avec les aides fédérales. Une réponse aux deux postulats évoqués pour régler ce sujet sur le long terme est souhaitée.

Deux points intéressants sont relevés : le développement du réseau en étoile et l'idée de la boucle. Il est peut-être trop tôt pour cela, mais garder une trace de cette idée n'est pas inintéressant. Les communes doivent aussi prévoir de réserver les terrains nécessaires.

Documenter ces questions est utile, qui donneront une vision globale. La commune du Mont et les contradictions en termes de densification sont connues.

En conclusion à la discussion, Monsieur le Postulant remercie la commission pour avoir compris ses intentions. Un jour peut-être, ses arrière-petits-enfants habiteront un quartier de Lausanne qui s'appellera Le Mont, et qui pourrait être desservi par une station de métro. Il est favorable à la complémentarité des modes de transports et souhaite que cette question soit aussi traitée dans la réponse au postulat, avec l'analyse des seuils et de ce qu'ils permettent de planifier.

## **5. VOTE DE LA COMMISSION**

*Prise en considération du postulat*

*La commission recommande au Grand Conseil de prendre en considération ce postulat par 8 voix pour, 0 contre et 4 abstentions, et de le renvoyer au Conseil d'Etat.*

Froideville, le 8 avril 2022.

*Le rapporteur :  
(Signé) Jean-François Thuillard*