

**RAPPORT DE LA COMMISSION THEMATHIQUE DES INFRASTRUCTURES
LIEES AUX TRANSPORTS ET A LA MOBILITE**

chargée d'examiner l'objet suivant :

Exposé des motifs et projets de décrets accordant

- **aux Transports publics de la région lausannoise SA (tl) une garantie d'emprunt de l'État de Vaud de CHF 485'800'000.- pour financer le renouvellement des automatismes du m2, la rénovation des rames actuelles et l'achat de 18 nouvelles rames, ainsi qu'un crédit d'investissement au Conseil d'État pour l'octroi d'une subvention à fonds perdus aux tl de CHF 18'978'000.- afin de financer des transports de substitution durant le renouvellement des automatismes du m2**
- **accordant aux Transports publics de la région lausannoise SA (tl) une garantie d'emprunt de l'État de Vaud de CHF 164'200'000.- pour financer l'augmentation de capacité du m2, un crédit d'investissement au Conseil d'État pour l'octroi d'une subvention à fonds perdus aux tl de CHF 15'292'000.- afin de financer des transports de substitution du m2 durant ces travaux d'infrastructure, ainsi qu'un crédit d'investissement au Conseil d'État de CHF 4'300'000.- pour financer la participation à l'achat d'un terrain aux Croisettes**
- **accordant au Conseil d'État un crédit d'investissement de CHF 77'400'000.- pour l'octroi d'une subvention à fonds perdus aux Transports publics de la région lausannoise SA (tl) afin de financer la poursuite des études du m3, la gouvernance du projet et des prestations liées au domaine foncier, un prêt remboursable de CHF 40'100'000.- aux tl pour financer les travaux préparatoires du m3, ainsi qu'un crédit d'investissement au Conseil d'État de CHF 1'280'000.- pour financer deux postes d'audit au sein de la Direction générale de la mobilité et des routes**
- **accordant au Conseil d'État un crédit d'études de CHF 2'281'000.- destiné aux études pour une liaison piétonne entre la gare et le Flon et**

Rapports du Conseil d'Etat au Grand Conseil

- **sur la motion Graziella Schaller et consorts - Pour une liaison piétonne entre la Gare de Lausanne et le Flon (23_MOT_5)**
- **sur le postulat Cachin et consorts - N'oublions pas la prolongation du métro m2 (21_POS_48)**
 - **sur le postulat Gérard Mojon et consorts - M3, la suite (21_POS_64**
- **sur le postulat Philippe Miauton et consorts - Démarrer les travaux pour que le métro ne devienne pas le m37 (23_POS_26).**

RÉSUMÉ

Le projet de modernisation et de développement du réseau de métro lausannois constitue une infrastructure stratégique pour la mobilité et le développement du Canton. Les décrets concernés s'inscrivent dans la troisième étape d'un programme planifié de longue date et intégré à la planification financière cantonale. Sa mise en œuvre par étapes permet d'adapter progressivement le projet à l'évolution des besoins et de consolider les décisions techniques et financières.

Le métro m2, conçu au début des années 2000 pour transporter environ 25 millions de voyageurs par an, a déjà atteint 36 millions de passagers en 2024, soit 44 % de plus que les prévisions initiales pour 2030. Cette croissance s'explique par la dynamique démographique du canton et par l'augmentation du recours aux transports publics. Le m2 est aujourd'hui saturé aux heures de pointe et ses systèmes d'automatisation arrivent à un stade d'obsolescence. Leur renouvellement permettra de prolonger la durée de vie de l'infrastructure et d'augmenter la fréquence des trains.

À l'horizon 2040, la fréquentation du m2 pourrait atteindre 60 millions de voyageurs par an. La future ligne m3 devrait accueillir environ 40 millions de passagers supplémentaires, portant la fréquentation totale du réseau à près de 100 millions de voyageurs par an.

Face à l'augmentation des coûts et aux risques techniques identifiés, une revue du projet a conduit en 2024 à une optimisation majeure : la séparation des tracés et de l'exploitation du m2 et du m3. Le m2 conservera son tracé actuel, avec la réalisation d'un double tunnel sous la gare de Lausanne afin d'augmenter la capacité et la robustesse de la ligne. Le m3 sera réalisé sur un tracé distinct vers l'ouest, entièrement à double voie, avec six stations entre Lausanne-Gare et la Blécherette, notamment à Chauderon et Beaulieu.

L'exposé des motifs présenté constitue la troisième étape de financement et comprend quatre volets : le renouvellement des automatismes du m2, l'augmentation de sa capacité, les crédits d'études du m3 jusqu'à la mise à l'enquête, ainsi qu'une étude pour une liaison piétonne entre la gare de Lausanne et le Flon. La Ville de Lausanne participera au financement des infrastructures à hauteur de 20 %, tandis que les Transports lausannois se financeront sur les marchés avec des garanties du Canton.

La mise à l'enquête du m3 est envisagée en 2026 et sa mise en service entre 2034 et 2036. L'augmentation significative de la capacité du m2 est attendue à l'horizon 2035–2040. Malgré l'ampleur de l'investissement, le métro demeure l'infrastructure de transport la plus efficiente en termes de coût par voyageur et constitue un élément central de la stratégie de mobilité cantonale à long terme.

TABLE DES MATIÈRES

1. Préambule.....	4
1.1. Séances	4
1.2. Présences	4
1.3. Documentation	4
2. Présentation de l'EMPD – position du conseil d'état.....	5
2.1. Contexte et projet	5
2.2 Aspects techniques du projet.....	7
2.3. Financement et gouvernance	9
3. Discussion générale.....	10
4. Examen point par point de l'exposé des motifs.....	14
5. Discussion sur les projets de décrets et votes	26
5.1.1. Discussion sur le projet de décret et votes (CHF 18'978'000.-)	26
5.2.1. Discussion sur le projet de décret et votes (CHF 164'200'000.- ; CHF 15'292'000.- et CHF 4'300'000.-).....	27
5.3.1. Discussion sur le projet de décret et votes (CHF 77'400'000.- et CHF 40'100'000).....	28
5.4.1 Discussion sur le projet de décret et votes (CHF 2'281'000.-)	28
6. Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la motion Graziella Schaller et consorts - Pour une liaison piétonne entre la Gare de Lausanne et le Flon (23_MOT_5)	28
7. Rapports du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Cachin et consorts - N'oublions pas la prolongation du métro m2 (21_POS_48)	31
8. Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Gérard Mojon et consorts - M3, la suite (21_POS_64).....	32
9. Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat Philippe Miauton et consorts - Démarrer les travaux pour que le métro ne devienne pas le m37 (23_POS_26).	34

1. PRÉAMBULE

1.1. Séances

La commission s'est réunie à 3 reprises, à Lausanne, soit les :

22 janvier 2026, salle du Bicentenaire, 9 février 2026, salle du Bulletin, 12 février 2026, salle Romane.

1.2. Présences

1.2.1. Députés

Présidée par Pierre-Alain Favrod, la commission était composée des députées Aude Billard et Nathalie Vez, ainsi que des députés Jerome de Benedictis, Jean-François Cachin, Xavier de Haller, Oleg Gafner, Philippe Germain, Vincent Jaques, Stéphane Jordan, Pierre Kaelin, Bernard Nicod, Romain Pilloud, David Readler et Fabrice Tanner.

1.2.2. Remplacement durant les séances

Séance du 22 janvier 2026 :

Cendrine Cachemaille remplace Romain Pilloud.

Séance du 9 février 2026 :

Yolanda Müller Chabloz remplace Oleg Gafner, Cédric Echenard remplace Vincent Jaques, Alexandre Rydlo remplace Aude Billard, Nicolas Suter remplace Pierre Kaelin.

12 février 2026 :

Pierre Zwahlen remplace Oleg Gafner, Didier Lohri remplace David Readler, Alexandre Rydlo remplace Aude Billard.

1.2.3. Département des institutions, de la culture, des infrastructures et des ressources humaines (DICIRH)

Le DICIRH était représenté par sa cheffe, la conseillère d'Etat Nuria Gorrite, accompagnée de Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la mobilité et des routes (DG-DGMR) et membre du Comité de pilotage du projet des métros (COPIL), Olivier Français, président du COPIL (P-COPIL) et directeur de projet, Federico Molina, chef de la division planification de la DGMR (12.02.2026), Jonas Anklin, responsable de la division finance et support de la DGMR (22.01 et 09.02.2026), Roman Weber, répondant cantonal métro à la DGMR.

1.2.4. Secrétariat général du Grand Conseil

Le Secrétariat du Grand Conseil était représenté par Monsieur Cédric Aeschlimann, secrétaire de la CTITM, avec l'appui de Mme Sylvie Chassot (22.01.2026) et de MM Yvan Cornu (09.02.2026) et Florian Ducommun (12.02.2026), secrétaires de commission, qui se sont chargés de réunir documents et informations utiles, d'organiser les séances de la commission, d'établir les notes des séances, de consigner les amendements proposés par la commission, d'assurer entre les séances le suivi des demandes émises par la commission et de rédiger au final une synthèse des travaux de la commission.

Un immense merci aux secrétaires de commissions, pour la rapidité du travail exécuté à obtenir les notes de séances ainsi qu'à l'élaboration du projet de rapport. Bravo.

1.3. Documentation

Dans le cadre de ses travaux, la commission a été nantie des documents suivants :

Exposé des motifs et projets de décrets (25_LEG_191) ;

Développement des métros m2 & m3 - Présentation du 22.01.2026 ;

Développement des métros m2 & m3 - Réponses aux questions des commissaires du 09.02.2026.

2. PRÉSENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

2.1. Contexte et projet

En préambule, la cheffe de Département souligne l'importance de ce projet de par son volume financier, sa complexité technique, mais surtout de par son caractère structurant pour le développement du Canton. Ce projet s'inscrit dans la 3^e étape d'un programme ambitieux, planifié de longue date et intégré à la planification financière de l'État, destiné à accompagner durablement les besoins de mobilité du Canton.

La mise en œuvre de ce projet au long cours est pensée par étapes ; ceci afin d'être en mesure de l'adapter à l'évolution permanente des besoins de mobilité et d'en renforcer progressivement la fiabilité financière et technique. En effet, vu la longueur du projet, les premières phases reposent forcément sur des connaissances encore partielles, qui s'affinent à chaque étape. L'approche par étapes permet dès lors d'affiner les décisions au fil de l'avancement des études.

Besoins - données quantitatives

La cheffe de Département indique que le m2 avait été conçu au début des années 2000 pour transporter, à terme, environ 25 millions de voyageurs par an. Or, en 2024, il a déjà transporté 36 millions de passagers, soit une fréquentation supérieure de 44 % à celle initialement prévue pour 2030. Elle explique cette évolution par la croissance démographique, particulièrement marquée dans les centres urbains et périurbains, mais aussi par le rôle central du périmètre du PALM, qui concentre près de la moitié de la population et des emplois du canton.

Elle souligne qu'il serait inconcevable d'absorber un tel volume de déplacements par la route, compte tenu de la saturation du réseau et des lignes de bus. La pression est également forte sur les infrastructures ferroviaires, en particulier sur l'arc lémanique et le nœud ferroviaire lausannois. La gare de Lausanne n'étant généralement pas la destination finale des voyageurs, il est indispensable de disposer de systèmes de transport capables de prendre le relais efficacement.

Elle relève par ailleurs que les habitudes de déplacement ont fortement évolué au cours des vingt dernières années, avec un recours accru aux transports publics, conséquence directe de leur développement dans l'ensemble du canton. Le m2 est aujourd'hui saturé aux heures de pointe, mais aussi très fortement sollicité tout au long de la journée, tout comme l'est le réseau de bus urbains.

Enfin, le m2 est un métro entièrement automatisé. Les systèmes de conduite arrivent aujourd'hui à un stade d'obsolescence : le fournisseur avait initialement indiqué qu'à partir de 2028, la solution actuelle ne serait plus maintenue. Un renouvellement des automatismes est donc indispensable. Cette mise à jour permettra non seulement de prolonger la durée de vie du m2, mais aussi d'en augmenter les cadences et la capacité, sans modification lourde des infrastructures existantes.

Besoins - prévisions de fréquentation

La fréquentation du m2 est estimée à environ 45 millions de voyageurs à l'horizon 2030 et 60 millions à l'horizon 2040. Le futur m3 devrait, quant à lui, être en mesure d'absorber environ 40 millions de voyageurs en 2040. À cet horizon, les deux lignes cumuleraient ainsi près de 100 millions de passagers par an.

La cheffe de Département indique que la fréquentation du m2 n'a connu qu'une baisse temporaire en 2020, liée à la pandémie, avant de reprendre une croissance soutenue dès 2022, tendance qui se poursuit et devrait encore s'accroître avec l'augmentation du trafic ferroviaire en gare de Lausanne.

Triple objectif du projet

L'objectif de l'EMPD est triple : prolonger la durée de vie du m2 par le renouvellement de ses automatismes et l'augmentation de sa capacité, construire le m3 et permettre, par cette troisième demande de crédit, de financer les études du m3 jusqu'à la mise en soumission, afin de disposer d'une estimation précise des coûts et du projet définitif. Le m3 vise notamment à desservir le nord-ouest de Lausanne, secteur en plein développement, appelé à accueillir environ 8'000 habitants et 3'000 emplois.

Révision du projet initial (optimisation de 2024)

La cheffe de Département revient ensuite sur la révision du projet initial. Face à l'augmentation importante des coûts et à l'identification de risques techniques et géologiques majeurs, notamment dans le secteur du Flon,

ainsi qu'aux risques d'exploitation liés à une interruption prolongée du m2, le Conseil d'État a décidé de reprendre l'ensemble des questions de fond. Une revue du projet a été menée sous la houlette d'Olivier Français, avec l'appui d'experts externes, afin de proposer une solution plus robuste sur les plans financier, technique et opérationnel.

Il en est ressorti qu'il était préférable de séparer les tracés et l'exploitation du m2 et du m3. Le m2 serait maintenu sur son tracé actuel, avec la réalisation d'un double tunnel sous la gare de Lausanne, prévu dans le projet historique, mais abandonné à l'époque pour des raisons financières. Cette infrastructure offrirait davantage de capacité, de robustesse et de perspectives de développement futur.

Le tracé du m3 serait quant à lui déplacé vers l'ouest et réalisé entièrement à double voie. Sa première émergence ne se ferait plus au Flon, mais à Chauderon, identifié comme un pôle majeur de mobilité, en connexion avec le LEB, les bus à haut niveau de service, le m1 et le tram. Un passage souterrain permettrait de relier les différents modes de transport et de renforcer la desserte du secteur dit « Flon Ouest ».

Enfin, elle précise que le m2 serait modernisé en priorité par le changement des automatismes, grâce à la nouvelle solution proposée par le fournisseur, permettant d'augmenter la capacité de la ligne. La solution retenue est caractérisée par la simplification du dispositif initial et la séparation claire des infrastructures du m2 et du m3 à partir de la gare de Lausanne.

3^e étape de financement

Le projet arrive aujourd'hui à sa 3^e étape de financement. Un premier exposé des motifs, en 2015, avait permis d'octroyer près de 19 millions afin de poser les bases du projet, d'esquisser un tracé et d'identifier les besoins de desserte. En 2019, un nouvel EMPD avait présenté une première vision structurée du tracé en Y, ainsi qu'une collaboration avec les CFF concernant certains éléments de maîtrise d'ouvrage liés aux travaux souterrains de la gare de Lausanne.

Un 3^e exposé des motifs avait ensuite été déposé en 2022, portant sur la poursuite des études ainsi que sur le financement des automatismes et des rames. Toutefois, à la suite de la revue complète du projet, il a été décidé de ne pas entamer cet EMPD 2022. L'autorisation a été demandée à la Cofin de procéder différemment, et le crédit voté en 2022, non consommé, sera intégralement restitué à l'État. Le présent EMPD remplace ainsi celui de 2022 et tient compte des modifications substantielles issues de la revue de projet.

Une quatrième étape, prévue à l'horizon 2027, concernera le financement de la réalisation du m3. L'EMPD actuel porte donc sur le renouvellement et l'augmentation de capacité du m2, sur les études et travaux préparatoires du m3 et pour les études pour une liaison piétonne gare - Flon.

4 volets distincts pour cette 3^e étape de financement

L'exposé des motifs comprend quatre volets distincts :

Le premier concerne le renouvellement du m2, en particulier le remplacement des automatismes, afin de maintenir la substance de l'infrastructure existante. La cheffe de Département avance un élément important de financement : pour les infrastructures du m2 et du m3, une discussion approfondie a eu lieu avec la Ville de Lausanne, qui a accepté de prendre en charge 20 % du financement de chacun des deux projets. Contrairement au modèle antérieur, fondé sur des prêts conditionnellement remboursables assumés par l'État, le choix a été fait, compte tenu de la situation financière cantonale, de recourir à un système de garanties d'emprunts. Les Transports lausannois (tl) devront ainsi se financer sur le marché, avec des garanties apportées à hauteur de 20 % par la Ville de Lausanne et, pour le solde, par le Canton.

Elle précise qu'une délégation du Conseil d'État au métro a été constituée pour suivre ce dossier stratégique, composée d'elle-même, de la cheffe du Département des finances et de Frédéric Borloz, conseiller d'Etat disposant d'une solide expérience dans le domaine ferroviaire de par ses activités antérieures. Elle relève encore que la Commission des finances du Conseil communal de Lausanne a approuvé à l'unanimité la garantie de 20 %, décision qui n'a dès lors pas été soumise au Conseil communal (en vertu d'une nouvelle règle en la matière : les décisions adoptées à l'unanimité par la Commission des finances ne sont plus soumises au Conseil).

Le deuxième volet porte sur l'augmentation de la capacité du m2, distincte du simple maintien de la substance, afin de répondre à la hausse de fréquentation.

Le troisième concerne les crédits d'études pour le m3, financés sous forme de subventions à fonds perdu, les études ne pouvant pas être couvertes par des garanties d'emprunts. Ces crédits visent à mener le projet jusqu'à la mise à l'enquête.

Enfin, le quatrième volet porte sur un crédit d'études spécifique d'environ CHF 2,3 millions, destiné à examiner la faisabilité et la pertinence d'une liaison piétonne entre la gare de Lausanne et le Flon, dans la perspective où le m3 ne desservira plus directement ce secteur.

Elle précise que ces quatre décrets ont volontairement été séparés afin de permettre au Grand Conseil de se prononcer librement sur chacun des éléments du programme.

2.2 Aspects techniques du projet

Evolution de la demande et capacité du système

La nouvelle mouture du projet repose sur une analyse approfondie des besoins, tant en matière d'urbanisation que d'exploitation. Le P-COPIL évoque à ce titre l'impact du développement des sites de Métamorphose, Beaulieu et Chauderon.

En effet, l'évolution des cadences a des conséquences directes sur le matériel roulant. La technique ferroviaire reste identique dans son principe, mais le nombre de rames évolue. À la suite d'un appel d'offres finalisé en juillet 2025, la stratégie d'achat a été revue afin d'éviter une phase transitoire risquée avec deux types d'équipement sur le m2. L'objectif est de passer directement à un équipement modernisé lors du changement technologique, tout en rééquipant les rames existantes pour leur exploitation future.

Il précise que les besoins s'élèvent à 18 rames pour le m2 et, à terme, à 40 rames au total pour les lignes m2 et m3. Pour le m2, le fournisseur devra garantir une cadence minimale de 90 secondes, avec la possibilité d'évaluer ultérieurement des cadences plus élevées. À l'horizon 2040, les besoins sont estimés à 26 rames pour le m2, dont une partie sera rétrofitée, et à 18 rames pour le m3. Les garages-ateliers sont dimensionnés en conséquence.

Il relève que des appels d'offres sont en cours ou à venir pour les équipements, et que les synergies potentielles entre m2 et m3 en matière d'exploitation pourront être évaluées une fois les résultats stabilisés, à l'horizon 2027.

Automatismes du m2

Concernant le renouvellement du m2, le P-COPIL insiste sur la nécessité de garantir la substance de l'infrastructure. Si les éléments mécaniques ont une durée de vie longue (jusqu'à 50 ans), l'électronique embarquée est plus sensible à l'obsolescence. Les automatismes du m2 reposent sur une technologie conçue à la fin des années 1980, dans un contexte très spécifique (fortes pentes, voie unique). Leur remplacement est indispensable. Le contrat en cours avec le fournisseur garantit la disponibilité des pièces critiques jusqu'en 2031–2032. Une mutation technologique similaire est en cours sur d'autres réseaux (Paris, Singapour), ce qui permet d'atteindre une taille critique pour la fabrication de composants.

Acquisition de 18 nouvelles rames

18 nouvelles rames seront acquises. Les rames existantes ont fait l'objet d'une évaluation à Villeneuve, laquelle a montré un vieillissement meilleur qu'attendu. Leur rééquipement complet fera l'objet d'un appel d'offres afin d'assurer des performances conformes aux exigences futures. Pour permettre l'augmentation des cadences, une extension du dépôt de Vennes est nécessaire ; un dossier de mise à l'enquête sera déposé d'ici la fin de l'année.

Augmentation de capacité du m2 : création d'une arrière-gare à Croisettes

S'agissant de l'augmentation de capacité du m2, le P-COPIL rappelle la correction d'un choix historique, à savoir la voie unique sous la gare de Lausanne et la création d'une arrière-gare à Croisettes, permettant de gagner du temps lors des changements de voie et ainsi d'augmenter la capacité et la régularité de la ligne. Le projet initial de dépôt à cet endroit a été abandonné ; seules quatre rames y seront stockées. Ces aménagements doivent garantir les performances visées, avec un dépôt des procédures d'approbation des plans prévu d'ici fin 2026.

Restrictions d'exploitation du m2 et transports de substitution

Les travaux sur le m2 entraîneront des restrictions d'exploitation, principalement de nuit et ponctuellement le week-end et nécessiteront des transports de substitution. Des interruptions plus importantes sont également envisagées lors des travaux sous la gare de Lausanne, notamment entre la gare et Ouchy. Toute interruption sera planifiée en période de faible fréquentation et réduite au strict minimum, même si l'objectif de « zéro interruption » n'est pas réaliste techniquement.

Travaux préparatoires et tracé du m3

Concernant le m3, le 3^e décret porte sur la poursuite des études et des travaux préparatoires entre la gare de Lausanne et la Blécherette. La ligne sera entièrement souterraine, à double voie, et comportera six stations : Lausanne-Gare, Chauderon, Beaulieu, Casernes, Plaine-du-Loup et Blécherette. La station de Chauderon est conçue en coordination étroite avec les travaux du LEB. Les quais sont dimensionnés en fonction des flux projetés et de l'évolution des normes.

A ce sujet, le P-COPIL insiste sur le renforcement des exigences normatives depuis la conception du m2, notamment en matière de sécurité incendie, de gestion des fumées, de temps d'évacuation, d'accessibilité PMR et de multiplication des chemins de fuite. Chaque station comptera ainsi plusieurs issues de secours, des ascenseurs spécifiques et des installations de ventilation lourdes, ce qui explique une augmentation significative des coûts par rapport aux standards antérieurs.

Un embranchement vers Maillefer entre la station Blécherette et le garage atelier est prévu en cas d'extension du tracé. Il précise toutefois qu'aucune décision d'extension n'est prise à ce stade, celle-ci dépendant de la planification territoriale et de la densification. Si les questions relatives à une desserte d'Épalinges du m2 ont été analysées, le Conseil d'Etat, en cohérence avec les critères de la Confédération (rapport coût – utilité), a considéré à ce stade les conditions actuelles ne permettaient pas de justifier un tel investissement.

Il indique enfin que la flotte du m3 comprendra 14 rames, avec une cadence de 2 minutes aux heures de pointe à l'horizon 2040, pour une fréquentation estimée à 40 millions de voyageurs par an et annonce que l'objectif stratégique est de déposer les demandes de permis de construire d'ici la fin de l'année.

Aspects financiers et risques

S'agissant des aspects financiers et des risques, le P-COPIL rappelle que les montants présentés reposent sur des analyses consolidées, bien qu'aucune soumission complète n'ait encore eu lieu. Une attention particulière est portée à l'identification et à la gestion des risques, avec des mécanismes de suivi renforcés, exigés par le Conseil d'Etat. Il évoque des expériences passées, notamment lors de la construction du m2, où certains risques s'étaient matérialisés là où on ne les attendait pas, d'où l'importance de prévoir une marge suffisante pour la prévision des risques.

Il rappelle enfin que la Confédération a accordé un cofinancement de CHF 186 millions sur la base des études initiales, et que des demandes de financement complémentaires sont en cours d'examen, en lien avec l'évolution du projet et le prochain projet d'agglomération, sans qu'aucun montant supplémentaire ne puisse être confirmé à ce stade.

Planning intentionnel

Concernant le planning intentionnel, les procédures prévues dès 2026 dépendront de leur déroulement effectif et des éventuelles oppositions. Une coordination étroite est assurée avec l'Office fédéral des transports et les CFF, avec comme invariant que les projets m2 et m3 ne doivent pas entraver le chantier de la gare de Lausanne. Pour le m3, une mise à l'enquête est envisagée en 2026 et une délivrance du permis de construire espérée fin 2028 ou début 2029, sous réserve des procédures.

S'agissant du projet m2, la réalisation de la double voie sous la gare de Lausanne est relativement plus simple, dans la mesure où les travaux se situent dans le même périmètre que ceux des CFF et font l'objet d'une coordination étroite. Il indique que les CFF intègrent déjà des travaux d'anticipation liés à la double voie, indépendamment même de la mise à l'enquête du projet m2.

Les procédures ont été séparées pour l'extension du dépôt de Vennes et pour l'arrière-gare de Croisettes, ce qui permet une plus grande indépendance et souplesse dans leur traitement.

Le P-COPIL identifie comme élément critique du calendrier l'extension du dépôt de Vennes, celle-ci devant impérativement être achevée avant l'arrivée des nouvelles rames. Un second point critique concerne la

coordination des études relatives à la double voie, afin d'éviter toute redondance ou dépense en doublon entre les travaux des CFF et les besoins spécifiques du projet m2.

Il conclut en indiquant que, selon les projections actuelles, la mise en service du m3 est envisagée entre 2034 et 2036, tandis que pour le m2, les adaptations majeures interviendraient à la fin de la décennie en cours ou au début de la suivante, avec une augmentation substantielle des cadences attendue à l'horizon 2035, puis 2040.

2.3. Financement et gouvernance

Financements fédéraux

La cheffe de Département rappelle que les cofinancements fédéraux ont déjà été octroyés tant pour le m2 que pour le m3. Elle précise qu'il est souvent demandé si la Confédération doit encore être sollicitée : ce n'est pas le cas, les financements ont été obtenus. En revanche, dans le cadre du PA5 (programme d'agglomération de 5e génération), une demande de complément de financement a été déposée, notamment pour le tunnel à double voie du m2 sous la gare de Lausanne, qui ne figurait pas dans le projet initial, ainsi que pour la liaison piétonne de Chauderon, considérée comme relevant d'une vision d'agglomération. Les décisions fédérales concernant ce complément aux 186 millions déjà accordés sont encore attendues.

Coût d'exploitation par voyageur

Elle replace ensuite l'investissement métros dans un contexte plus large. Si celui-ci est conséquent, les dépenses publiques annuelles par habitant dans le canton de Vaud restent globalement comparables, voire légèrement inférieures, à celles observées ailleurs pour des infrastructures similaires. En termes de coût d'exploitation par voyageur, le m2, le m1 et le futur m3 présentent un excellent rapport coût-efficacité, largement supérieur à d'autres infrastructures de transport dans le canton. Elle souligne que, si certaines infrastructures comme celles des TPC ou du LEB sont plus coûteuses par voyageur, elles demeurent néanmoins essentielles et structurantes pour les régions concernées. Le m2, bien que coûteux à l'investissement, se révèle être, et de très loin, le moins cher par utilisateur.

Mode de financement par garanties d'emprunt

S'agissant du mode de financement par garanties d'emprunt, elle rappelle que, dans le cadre de cet EMPD, les tl devront se financer sur les marchés à hauteur d'environ 650 millions de francs. Le SAGEFI accompagnera cette démarche. Les tl contracteront donc un emprunt ; si un financement de marché s'avérait impossible, le Canton pourrait intervenir par des prêts conditionnellement remboursables, sous réserve de l'aval de la Commission des finances. Le remboursement de cet emprunt se fera par le biais des indemnités d'exploitation, financées à 70 % par le Canton et 30 % par les communes, via les bassins de transport. Elle précise que ce changement de véhicule de financement ne signifie pas un surcoût d'exploitation par rapport au m2 initial, mais uniquement une modification du mécanisme financier.

Elle illustre cette soutenabilité par des ordres de grandeur : lors de la mise en service du m2, les indemnités représentaient environ 0,32 % du budget cantonal (alors à 8 milliards). En 2025, avec un budget cantonal d'environ 12,2 milliards, la part atteint 1,18 %. À l'horizon 2033–2037, avec un budget estimé entre 14 et 15 milliards, la charge combinée du m2 et du m3 représenterait environ 0,37 % du budget cantonal, soit un ratio comparable à celui de 2010. Elle souligne que l'État avait alors fait le choix d'une vision économique et de développement, et non strictement financière.

Elle précise que les charges d'exploitation augmenteront progressivement, avec environ 47 millions de francs supplémentaires dès 2033, puis 111 millions dès 2037, une fois le m3 en service. Ces montants, bien que conséquents en valeur absolue, restent proportionnés à la croissance globale du budget de l'État.

Gouvernance

Concernant la gouvernance, la cheffe de Département expose une organisation en trois niveaux.

- Une gouvernance politique, assurée par une délégation du Conseil d'État regroupant les départements concernés, chargée du pilotage stratégique, politique et financier, en lien étroit avec la Ville de Lausanne au sein d'un comité de pilotage commun.
- Un pilotage administratif, confié notamment à la DGMR, qui sera renforcée et restructurée afin d'assurer un suivi financier et un monitoring plus rigoureux du respect du périmètre des projets et de la volonté du législateur, tirant les enseignements de l'expérience acquise lors du projet du tram.

- Une structure de réalisation, avec la création envisagée d'une société fille des tl, la *Société des métros (SDM)*, distincte de l'exploitation courante, chargée de la modernisation du m2, de l'augmentation de sa capacité et de la réalisation du m3.

Elle indique enfin que, compte tenu de l'ampleur financière et de la durée du projet, un reporting régulier est envisagé, en particulier à la COFIN et à la COGES, éventuellement à la CTITM, selon des modalités encore à définir, sur le modèle du suivi des grands projets informatiques. L'objectif est de permettre au Grand Conseil de suivre non seulement l'octroi des crédits, mais également l'avancement, la réalisation et le respect des conditions financières sur la durée. Elle conclut en indiquant que cette gouvernance est désormais clairement définie, consolidée, et que sa mise en œuvre est en cours.

3. DISCUSSION GÉNÉRALE

Eléments de la séance du 22 janvier 2026.

Équipement des nouvelles rames du m2 et refus de la situation de double équipement

Un Député demande si les 18 nouvelles rames du m2 seront livrées déjà équipées des nouveaux automatismes (ou si ceux-ci devront être installés à réception), le P-COPIL explique que les rames seront entièrement équipées dès leur livraison. Ce choix vise à éviter une stratégie de double équipement, trop risquée et excessivement coûteuse. En effet, l'option du double équipement aurait impliqué une complexité technique et contractuelle très élevée, chaque entité du groupe Alstom intégrant ses propres risques, ce qui aurait conduit à une structure de coûts instable et difficilement maîtrisable. Il précise que les discussions avec Alstom à ce sujet ont été houleuses durant l'été 2025, discussions à la suite desquelles cette option de double équipement a été jugée par l'Etat comme étant inacceptable en raison de ses risques tant financiers que d'exploitation.

La cheffe de Département ajoute que ces négociations expliquent le report du dépôt de l'EMPD, alors que le tracé avait déjà été présenté à la députation. À toutes fins utiles, la cheffe de Département précise que le double équipement aurait consisté à moderniser les automatismes tout en maintenant l'exploitation quotidienne du m2, avec des interventions nocturnes, rame par rame, sur plusieurs années. Cette approche comportait des risques techniques majeurs, les automatismes étant des systèmes complexes, ainsi que des risques importants en matière de gouvernance et de responsabilités en cas d'incident, nécessitant une répartition extrêmement lourde des responsabilités entre les acteurs. De plus, ces risques ont également conduit le fournisseur à appliquer des surcoûts importants, afin de se prémunir contre ces incertitudes, ce qui a rendu l'option financièrement inacceptable.

En conclusion, elle précise que le choix s'est porté sur l'acquisition de rames neuves entièrement équipées, solution permettant de réduire significativement les risques techniques, opérationnels et juridiques liés à la transition des automatismes.

Méthode d'évaluation des coûts

Une Députée s'interroge à ce sujet, le P-COPIL indique que deux volets du projet doivent être distingués en matière d'évaluation :

S'agissant du système roulant (rames et équipements), des références existent, notamment grâce à un mandat d'études parallèles qui a été donné et qui fournit des ordres de grandeur des coûts. Compte tenu des discussions qui ont eu lieu durant l'été 2025 (avec Alstom au sujet des risques de la situation de double exploitation), une approche prudente a été retenue pour éviter une surcharge de plus-values inattendues, courantes dans le domaine industriel. Aussi, les coûts ont été évalués selon les méthodes d'analyse des risques utilisées par les CFF et exigées par l'OFT, avec intégration de réserves formalisées, bien codifiées.

Pour le génie civil, le cas est plus simple puisque l'évaluation repose sur des quantités relativement précises/connues (béton, pieux, armatures). Des réserves sont ajoutées pour les imprévus et les détails non encore définis, généralement de l'ordre de 5 à 7 % (réserves sur quantités et divers et imprévus, dans le respect des règles BIM *Building Information Modeling*) auxquelles s'ajoute encore une analyse spécifique des risques (par exemple liés aux sols et aux surprises qu'il peut révéler en cours de projet). L'ensemble conduit à une réserve globale de risque comprise entre 13 et 15 %, ce qui est conséquent, intégrée dans les montants présentés dans l'exposé des motifs.

Mise à double voie du tunnel historique du m2 ?

Un Député demande si la mise à double voie du tunnel historique du m2 nécessite un élargissement du tunnel existant, le P-COPIL répond que toute modification substantielle du tracé du m2 aurait des répercussions importantes sur l'ensemble de la planification technique et des systèmes du métro. À titre d'exemple, il rappelle qu'une adaptation ponctuelle du tracé, envisagée à l'époque pour éviter le passage sous la cathédrale, avait entraîné un retard d'environ six mois sur l'ensemble du projet.

Ceci étant, il confirme que la mise à double voie du tunnel historique du m2 est bien prévue dans le cadre du projet actuel. Cette mise à double voie concerne exclusivement le secteur de la gare de Lausanne et implique un élargissement latéral du tunnel existant, ainsi qu'une adaptation marginale du profil en long de la station, sans modification du tracé du métro sur le reste de la ligne.

Il précise par ailleurs que les CFF avaient déjà intégré, dans leurs études, des mesures conservatoires permettant une extension ultérieure. La situation actuelle permet de coordonner la finalisation de la procédure d'approbation des plans ferroviaires (PAP) du m2 avec les travaux de transformation de la gare de Lausanne, ce qui constitue un avantage en termes de délais et d'efficacité du chantier.

Procédure applicable au m3

Un Député s'interroge à ce sujet, le P-COPIL confirme que le projet relève d'une procédure PAP ferroviaire classique, avec toutes les contraintes que cela implique. Il ajoute que le dialogue l'OFT est étroit et anticipé, afin de tenir compte de la charge importante de l'OFT en matière de dossiers à examiner. Le dossier du m3 sera transmis en lecture préalable à l'OFT à la fin du premier trimestre 2026 ou au début du suivant, dans le but de gagner du temps dans la procédure. Les documents ont été remis par les mandataires ; ils sont actuellement en cours de relecture approfondie par les équipes techniques et architectes, avec l'objectif d'être prêts d'ici avril 2026 pour l'envoi complet du dossier à l'OFT.

Coordination projet métros et gare de Lausanne

Une Députée s'interroge à ce sujet, la cheffe de Département explique que le projet de la gare de Lausanne est piloté par les CFF, sur mandat de l'OFT, dans le cadre du programme Léman 2030, qui regroupe la réalisation de 11 projets stratégiques. La gare de Lausanne constitue un projet spécifique (avec chef de projet et équipe dédiée). Le pilotage politique s'effectue, par l'OFT et accompagné par une structure qui s'appelle le COSTRA (Comité stratégique Léman 2030), présidé alternativement par les conseillers d'État vaudois et genevois. Ce comité assure un pilotage au niveau stratégique et non opérationnel, de l'ensemble des projets sur l'axe Genève–Lausanne.

En complément, une plateforme dite « au plus haut niveau » réunit tous les trois mois le directeur des CFF, la directrice de l'OFT, la municipale lausannoise en charge de la gare et la cheffe de Département, pour le monitoring du respect des délais et des procédures.

À ces niveaux s'ajoutent des instances opérationnelles : un COPIL Gare de Lausanne, présidé par la vice-directrice de l'OFT, réunissant OFT, CFF, Canton et Ville, chargé du suivi des étapes au niveau stratégique de l'objet ; un CODIR Gare de Lausanne, ainsi qu'un CODIR restreint, pour le suivi des étapes au niveau technique.

La coordination avec les projets métros se fait dans ces instances, en particulier au COPIL Gare de Lausanne. M. Olivier Français y siège aux côtés de la cheffe de Département pour le Canton, ainsi qu'au CODIR gare de Lausanne et au CODIR restreint, qui coordonne les travaux avec les CFF puisqu'une partie de la maîtrise d'ouvrage, notamment pour la gare souterraine, a été déléguée aux CFF.

À la question de la même commissaire sur la communication entre ces différents partenaires, la cheffe de Département précise que la communication fonctionne très bien. Les difficultés ne relèvent pas d'un défaut de communication, mais de la complexité exceptionnelle du projet, représentant environ 2,7 milliards de francs (environ 1 milliard pour le métro et 1,7 milliard pour la gare).

Elle rappelle que les retards antérieurs provenaient d'un dossier CFF jugé incomplet par l'OFT, notamment sur les flux et la structure / la portance, ce qui a nécessité une reprise du projet. L'enjeu principal pour le Canton a été de s'assurer que les modifications apportées au projet métro, à la suite de la revue de projet, ne génèrent pas de retards additionnels pour la gare. Un travail colossal de coordination a dès lors été mené afin

que la modification du projet métro ne remette pas en cause la mise à l'enquête déjà réalisée pour la gare. Le projet est aujourd'hui consolidé et une coordination de procédure a été convenue avec les CFF et l'OFT : chaque partie connaît l'état d'avancement de l'autre. D'éventuels compléments de mise à l'enquête de rang cantonal pour le projet métro devront peut-être encore être réalisés après la délivrance de la DAP (décision d'approbation des plans), soit lorsque la levée des charges pour la mise en œuvre de la DAP sera faite et exécutoire, sans pour autant retarder les travaux de la gare puisqu'il s'agira de modifications mineures, à l'image de ce qui a été pratiqué pour le tram qui a nécessité des mises à l'enquête complémentaires sans remettre fondamentalement en question la procédure principale.

Insertion du projet métro à la gare de Lausanne

Un Député s'interroge sur l'actualité d'un ancien schéma illustrant l'enchevêtrement des projets métro à la gare de Lausanne, le P-COPIL confirme que ce schéma reste d'actualité. Des invariants ont été définis avec l'OFT et les CFF, notamment en matière de flux. Des ajustements marginaux restent possibles, mais les principes demeurent. Des études sont en cours pour analyser l'ensemble des scénarios de flux piétons entre les différents modes (m2, m3 et scénarios intermédiaires).

Multiplicité des acteurs impliqués et réorganisation de la DGMR

Un Député questionne la suffisance de la réorganisation de la DGMR, évoquant la multiplicité des acteurs impliqués (création d'une société ad hoc, sous-traitance des bus de substitution, etc.). A ce sujet, la cheffe de Département indique que cette organisation correspond aux pratiques usuelles pour des projets de cette ampleur. La substitution des bus est externalisée, ce qui est courant dans le domaine (les tl n'ont pas forcément de bus de réserve et délèguent la substitution à un tiers : les grandes compagnies de transport se prêtent fréquemment des lignes, des bus, etc., pour délivrer des prestations). Les responsabilités restent clairement définies : la gare relève d'un projet fédéral sous responsabilité de l'OFT, avec maîtrise d'ouvrage déléguée aux CFF ; pour les métros, la DGMR demeure porteuse du projet pour le Canton et délègue la maîtrise d'ouvrage aux tl.

Elle précise que, tirant les enseignements de l'expérience du tram, la section financière de la DGMR sera renforcée pour le suivi et le monitoring des grands projets. Elle précise en outre que le Contrôle cantonal des finances (CCF) accompagne le projet par des revues régulières.

Enfin, la réalisation des ouvrages métro sera sortie du « daily business » des tl par la création d'une société dédiée (la SDM), à l'image de la société du Lausanne-Ouchy à l'époque. Les ouvrages seront ensuite remis aux tl pour l'exploitation. Si l'objet paraît de prime abord complexe, il est porté par les mêmes partenaires qu'on identifie, mais vu la durée du projet, des structures plus robustes, qui nécessitent des compétences pointues, sont mises sur pied.

Le directeur général de la DGMR précise que ce modèle s'inspire largement de celui d'AlpTransit pour les NLFA (nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes), avec une société de réalisation distincte, un futur exploitant et un dispositif de surveillance politique, adapté au contexte vaudois.

La cheffe de Département conclut que cette organisation permet de clarifier les responsabilités et de sécuriser les flux financiers, point essentiel lorsque l'exploitant est également constructeur.

Desserte du Flon (-ouest) / Chauderon

Un Député relève à satisfaction que le m3 desservirait le Flon via une « porte ouest ». Il dit apprécier cette formulation, qui contredit un peu le texte de l'EMPD qui indique plutôt que le m3 ne desservira pas le Flon. Selon lui, le projet retenu dessert bien le Flon (mais pas par la station actuelle) ; il s'agit pour lui d'un élément important à mettre en lumière, notamment pour le reste de la députation.

La cheffe de Département retient la remarque : à l'avenir, il conviendrait de parler plus clairement d'une desserte Chauderon – Flon-Ouest, puisque c'est bien l'idée, notamment avec la connexion via la route de Genève et le tram ; il s'agit bien de Flon-Ouest.

Financement par garantie d'emprunt et regard du Grand Conseil

Un Député s'interroge : il comprend que le recours aux garanties d'emprunt donne une compétence au Grand Conseil pour ratifier le projet. Il demande dès lors : si les tl n'avaient pas besoin de ces garanties d'emprunt, existerait-il malgré tout un mécanisme permettant au Grand Conseil de valider les projets de métro, ou bien

cela passerait-il uniquement par les subventions aux entreprises de transport public, relevant du TRV (trafic régional voyageurs), sur lesquelles le Grand Conseil n'a pas réellement de prise.

Pour la cheffe de Département, cette question est très hypothétique : aucune entreprise de transport n'a, en pratique, les moyens de se passer d'une garantie d'emprunt des pouvoirs publics : elle voit mal quel institut bancaire prêterait de tels montants à une entreprise comme les tl sans garantie publique.

Le responsable de la division finance et support de la DGMR ajoute que la loi sur la mobilité et les transports publics prévoit que seuls les emprunts garantis par l'État peuvent être pris en compte (activés) dans le cadre des subventions. Par conséquent, si une entreprise de transport s'endettait sur le marché sans garantie de l'État, elle ne pourrait pas faire valoir les remboursements correspondants dans le cadre des subventions, ce qui rend la manœuvre très peu probable.

Impacts financiers sur les communes / sur le bassin n°5

Un Député estime que le recours à des garanties d'emprunt accordées par le Conseil d'État entraînerait une augmentation des frais d'exploitation, lesquels seront ensuite répercutés sur le bassin 5 et que, dès lors, un financement par des crédits d'investissement cantonaux aurait permis de répartir la charge sur l'ensemble de la population cantonale. Le responsable de la division finance et support de la DGMR explique que cette compréhension n'est pas correcte. Les frais refacturés aux communes correspondent systématiquement aux 30 % à charge des communes dans le cadre du trafic régional voyageurs (TRV). Que le projet soit financé par un investissement cantonal direct ou par des garanties d'emprunt, le mécanisme de refacturation est identique. La seule différence potentielle pourrait résider dans les taux d'intérêt, mais, sur le principe, les conséquences pour les communes sont les mêmes. Qu'il s'agisse d'une garantie d'emprunt, d'un financement à fonds perdu ou d'un prêt remboursable, la part refacturée aux communes (30 %) reste inchangée.

Ce même Député précise alors sa question : il se demande si seul le bassin 5 participe aux frais liés au métro. Il note que, pour le bassin 5, la contribution actuelle s'élève à environ 42 millions, et qu'à l'horizon 2037, 40 millions supplémentaires viendront s'y ajouter, ce qui reviendrait à un doublement de la charge.

La cheffe de Département répond que les 30 % à charge des communes sont répartis par bassin de desserte. Ainsi, le bassin 5 finance les infrastructures et prestations qui le concernent, de la même manière que le bassin du Chablais finance les TPC, et non le bassin 5. Elle renvoie aux documents annexés, notamment l'annexe page 70 (tableau des incidences de l'EMPD 3 des métros m2 et m3 sur les indemnités annuelles versées de la région de transport 5). Rapportées par habitant, les contributions des différents bassins sont globalement comparables. L'augmentation évoquée doit être mise en perspective avec la croissance démographique, qui entraînera également une augmentation proportionnelle des indemnités. Elle souligne par ailleurs que d'importants investissements sont aussi prévus dans d'autres régions du canton, notamment pour le MBC (Morges–Bière–Cossonnay) et le LEB, ce qui permet une répartition globale de l'effort entre les bassins. Elle rappelle que l'objectif est bien d'assurer un développement équilibré des transports publics sur tout le canton.

Le directeur général de la DGMR précise qu'à la page 70, le total des indemnités pour le bassin 5 s'élève à environ 36 millions en 2024, et qu'une augmentation d'environ 20 millions est prévue à l'horizon 2033, portant le total à 56 millions. Le député concerné complète en indiquant qu'une nouvelle augmentation d'environ 20 millions à l'horizon 2037 est liée au m3. Cet élément n'est pas encore inclus dans le tableau évoqué, qui ne se projette pas aussi loin.

Mécanismes de financement NPIV : qualification du métro (TU / TRV)

Un Député s'interroge sur la qualification du métro au regard des mécanismes de financement prévus par la NPIV. Il rappelle que, dans ce cadre, le canton participe à hauteur de 60 % aux charges du trafic urbain (TU). Or, les métros sont considérés comme du transport urbain, tout en étant financés selon les règles du trafic régional voyageurs (TRV), en raison d'une disposition légale prévoyant que les infrastructures en site propre relèvent du TRV.

Il demande dès lors si le métro entre dans les montants du trafic urbain (TU) pris en compte dans la NPIV ou s'il est exclu de ce périmètre. Il s'interroge également sur sa qualification au sens de la loi sur la mobilité et les transports publics, et se demande s'il doit être assimilé au trafic régional.

Pour la DGMR, le métro n'est pas intégré dans les montants du trafic urbain (TU) de la NPIV et confirme qu'il est traité, du point de vue du financement, comme du trafic régional voyageurs (TRV), conformément aux bases légales applicables aux infrastructures en site propre.

Le responsable de la division finance et support de la DGMR le confirme : le taux de 60 % ne s'applique pas aux subventions destinées aux métros, ceux-ci étant considérés comme du trafic urbain assimilé au TRV. Ces subventions n'entrent dès lors pas dans le mécanisme de péréquation.

Compléments de la séance du 9 février 2026.

Calcul des risques m3

Les risques sont calculés à hauteur de 139.7 millions ce qui représente environ 11.3% du montant global de l'EMPD 3 et du futur EMPD pour la construction du m3 (1.232 milliard). Ce calcul prend en compte des risques quantifiables (mesurables) et des risques non quantifiables qui reposent sur une estimation.

Modalités de financement des objets et incidence sur la participation des communes (30%) – Subventions accordées aux entreprises de transport public

La refacturation aux communes est à peu près identique quel que soit le mode de financement, prêts conditionnellement remboursables, prêts remboursables, à fonds perdus ou garantie d'emprunt.

L'art. 9 al. 1, lit. a) de la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP) prévoit les garanties d'emprunt comme une forme de subvention à l'investissement, cet article se réfère à l'art. 6 al. 2.

Les compensations (indemnités) versées par les communes du bassin 5 pour les métros m2 et m3 sont-elles soumises à péréquation à hauteur de 60% ?

Le responsable de la division finance et support de la DGMR clarifie que ce ne sont pas des charges soumises à la péréquation, étant donné qu'il ne s'agit pas de lignes de transport urbaines. Dès lors, le m2 et le m3 répondent aux principes de financement des lignes de trafic régional : 70% par l'État et 30% les communes du bassin concerné.

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

Point 1.3.1 Pourquoi développer le m2 et construire le m3 ?

e) Tendance au report modal et croissance démographique

Le président s'interroge sur les effets qu'aurait, à moyen ou long terme, une éventuelle acceptation de demandes visant à instaurer la gratuité des transports publics à l'échelle cantonale ou dans le secteur lausannois, en particulier sur les incidences financières pour le bassin n°5 en matière de coûts de transport.

La cheffe de Département rappelle qu'une gratuité généralisée des transports publics n'est constitutionnellement pas envisageable, la Constitution fédérale imposant qu'une part du financement soit supporté par les usagers. Seules des réductions ou mesures incitatives peuvent être mises en place, à l'échelle communale. Dans ce contexte, c'est la répartition des charges qui changerait : la part aujourd'hui assumée par les usagers devrait effectivement être prise en charge par les collectivités publiques concernées.

Point 1.3.2 Politique du Conseil d'Etat

c) Développement des transports publics dans tout le canton

Un Député se réfère au schéma figurant en page 12 de l'EMPD et souhaite confirmer que l'augmentation des coûts d'exploitation projetée à l'horizon 2030–2036 s'explique principalement par l'augmentation de l'offre, notamment liée à la mise en circulation de nouvelles rames et à l'extension des prestations.

La cheffe de Département précise que cette évolution résulte avant tout de l'augmentation de l'offre de transport, laquelle engendre mécaniquement des coûts d'exploitation plus élevés dans les premières phases. Elle indique toutefois qu'à mesure que l'offre se déploie et que la fréquentation augmente, les coûts unitaires tendent à diminuer, notamment grâce à l'amélioration du taux de couverture. À titre de comparaison, elle rappelle que lors de la mise en service du m2, les indemnités d'exploitation représentaient proportionnellement une charge plus élevée qu'aujourd'hui.

Elle souligne que, dans les phases initiales, les infrastructures et les moyens d'exploitation sont mobilisés à plein régime alors que la fréquentation n'a pas encore atteint son niveau de croisière. Par la suite, l'augmentation progressive de la demande permet une meilleure utilisation de l'offre. Elle relève enfin que l'augmentation de la capacité du m2, puis la mise en service du m3, entraîneront mécaniquement une hausse des coûts d'exploitation globaux, en cohérence avec le développement de l'offre à l'échelle cantonale.

Point 1.4.1 Evolution du programme de développement des métros m2 et m3 et de son financement : Description du programme et de l'offre

m3 : construction et exploitation (horizon 2034-36) ; c) Projection de la demande et future capacité du système

Une Députée relève que le projet se veut évolutif à long terme : elle s'interroge sur la capacité future des lignes m2 et m3 ainsi que sur les garanties concrètes permettant d'envisager des développements ultérieurs.

Le P-COPIL indique que deux aspects principaux doivent être distingués. D'une part, la technologie retenue permet d'atteindre une cadence de 90 secondes. Il précise que, bien qu'une cadence de 75 secondes soit technologiquement possible, celle-ci n'a pas été contractualisée afin d'éviter un engagement financier supplémentaire lié aux risques assumés par le fournisseur. Les rames nécessaires à une telle cadence n'ont pas été acquises à ce stade, étant rappelé que des compléments de matériel roulant ont déjà pu être intégrés par le passé en fonction des besoins.

D'autre part, il précise que le dépôt a été dimensionné avec une réserve permettant d'anticiper les besoins jusqu'à l'horizon 2050. Il évoque enfin la possibilité d'extensions ultérieures, dépendantes notamment de l'évolution de l'urbanisation, en particulier du côté des Croisettes.

Le P-COPIL ajoute que l'aménagement de l'arrière-gare des Croisettes permet le stockage d'au moins deux rames de réserve, ce qui facilite la gestion de l'exploitation en cas de panne. Bien que le taux de fiabilité du système soit très élevé (il avance le chiffre de 99,7), la possibilité de stocker des rames hors du réseau principal permet une réimplantation plus rapide et limite les impacts sur l'exploitation.

Le directeur général de la DGMR précise enfin que le projet ne préteint aucune extension future de ligne, que ce soit du côté des Croisettes ou en direction du Mont-sur-Lausanne. Si le Conseil d'État estime à ce stade qu'une telle extension ne serait pas proportionnée, aucune contrainte technique n'en empêchera la réalisation le moment venu, les mesures prévues facilitant même ces développements sans interruption de l'exploitation.

Point 1.4.2. Financement du programme des métros et prévision du coût final

Point Financement du programme

La cheffe de Département souhaite apporter un complément d'information en lien avec les éléments figurant en page 25. Elle précise que la 3^e étape mentionnée dans le document ne correspond pas à celle qui avait été défendue initialement puis retirée au profit de la révision du projet, mais constitue une « nouvelle 3^e étape ». Elle invite dès lors à ne pas comparer les coûts entre ces deux versions, celles-ci n'étant pas comparables puisqu'il ne s'agit pas d'un simple renchérissement de l'objet initial, mais bien d'un projet différent, reposant sur un périmètre élargi. À titre d'exemple, elle mentionne que le tunnel à double voie ainsi que l'acquisition de 18 rames n'étaient pas inclus dans le projet initial présenté à la Commission des finances.

Questions sur la valorisation du terrain des Croisettes

Un Député s'interroge à ce sujet, le P-COPIL précise que cette acquisition n'est pas liée aux tl ni à la station en tant que telle. Il explique qu'un terrain situé en surface aux Croisettes était nécessaire pour les besoins du chantier des métros. Celui-ci a été acquis par l'État au moyen du fonds FAIR (Fonds pour l'acquisition de droits réels et d'immeubles de réserve). Le montant de CHF 4,3 millions correspond au remboursement par le projet métros de la moitié du coût de la parcelle, l'autre moitié étant prise en charge par la DGIP en vue de la valorisation future du site après les travaux.

Le directeur général de la DGMR confirme que la parcelle demeure propriété de l'État et que les tl ne sont pas propriétaires du terrain. Il relève que le montant de CHF 4,3 millions constitue bien le remboursement au fonds FAIR de la part du projet métros.

La cheffe de Département ajoute, que, conformément au règlement de ce fonds, le projet concerné rembourse la part qui lui incombe, ce qui est formalisé dans le présent exposé des motifs. Il s'agit ainsi de régulariser l'avance de financement effectuée par le fonds, sous gestion de la DGIP.

Le directeur général de la DGMR ajoute encore que ce montant de CHF 4,3 millions figurait déjà dans l'EMPD initial qui a été retiré. Il s'agit dès lors d'un report de cet élément dans le nouvel EMPD, le montant ayant déjà été accordé, mais non utilisé jusqu'à présent.

Un Député souhaite obtenir des informations complémentaires sur la parcelle concernée, notamment son numéro, sa surface, son propriétaire et son affectation, le directeur général de la DGMR indique qu'il s'agit de la parcelle n° 104. Il précise que des réflexions sont en cours avec la DGIP, la Commune d'Épalinges et les TL en vue de la valorisation future du site. L'objectif est de développer une véritable interface de transport au sommet du m2, dans un secteur aujourd'hui très contraint, accueillant de nombreuses lignes de bus urbaines et régionales. Il souligne le caractère stratégique de cette parcelle, tant pour les besoins du chantier que pour les perspectives de développement ultérieur, ce qui a conduit à sa réservation et à son acquisition par le biais du fonds FAIR.

Le P-COPIL complète en indiquant que le plan directeur localisé du site a été adopté par le Conseil communal le 4 mai 2021. Il précise que l'extension du m2 y a déjà été intégrée et que la parcelle était jusqu'alors affectée à des activités industrielles, notamment occupée par l'entreprise Fauchère ainsi que par une station.

Point 1.5 Renouvellement et augmentation de capacité du m2

Question sur l'obsolescence programmée

Un Député revient sur la question de l'obsolescence programmée : il s'interroge sur la manière dont cette problématique est prise en compte dans les contrats conclus avec le groupe Alstom, tant pour le matériel roulant que pour les systèmes informatiques, afin d'en limiter les effets dans la mesure du possible.

Le P-COPIL indique qu'une planification détaillée est intégrée au contrat actuellement en cours de finalisation avec Alstom. Les premières opérations débutent dès cette année, notamment le déplacement de câbles dans le tunnel, suivies d'une phase, principalement d'ingénierie, en 2026–2027, puis des phases de construction. Il relève que des marges de sécurité ont été prévues afin de garantir la disponibilité des fournitures jusqu'en 2033 en cas de décalage du calendrier. Il précise également que le contrat prévoit que les rames livrées en avance seraient stockées chez le fournisseur sans coût supplémentaire pour le Canton, tandis que des retards pourraient donner lieu à des réclamations, sous réserve de la finalisation contractuelle.

Question sur les garanties de continuité d'exploitation en cas de retard

Le même commissaire demande si, en cas de retard au-delà de 2033, l'exploitation du m2 pourrait néanmoins se poursuivre.

La cheffe de Département répond que la principale crainte résidait dans un désengagement d'Alstom à partir de 2031, alors même que le système actuel montre des signes de fragilité dès 2028. Elle indique qu'une garantie a désormais été obtenue, assurant qu'Alstom maintiendra les ressources nécessaires pour garantir la continuité de l'exploitation du m2 jusqu'au basculement vers le nouveau système d'automatismes. Elle souligne que cette sécurité opérationnelle constitue un élément déterminant, tout en rappelant que l'obsolescence reste inhérente aux systèmes automatisés et implique, à terme, de nouveaux investissements technologiques.

Le P-COPIL ajoute que l'évolution technique tend vers une réduction du câblage au profit de systèmes embarqués, ce qui impose une planification des renouvellements dès la phase d'acquisition. Il souligne que l'expérience du m2 montre l'importance d'anticiper ces cycles, les équipements commandés reposant souvent sur des technologies conçues plusieurs années auparavant (1989 pour l'actuel m2). Il précise que la ligne 14 du métro parisien constitue une référence en la matière et relève que, bien que le marché lausannois soit de taille modeste, il représente un site de référence important pour les fournisseurs, ce qui renforce l'intérêt d'Alstom à maintenir son engagement.

Le directeur général de la DGMR ajoute que la problématique de l'obsolescence concerne non seulement la disponibilité du matériel électronique de remplacement, mais également la raréfaction des compétences nécessaires à la maintenance des anciens systèmes. Ces deux volets ont été pris en compte dans la prolongation de l'exploitation jusqu'à la mise en service du nouveau système d'automatismes.

Question de la comptabilité des infrastructures métros - CFF

Un Député pose la question relative à la compatibilité avec les infrastructures CFF pour le stockage des rames, le P-COPIL précise que, bien que le tractage soit théoriquement possible, les métros sont en pratique transportés par remorque. Il ajoute que l'incompatibilité tient surtout à la différence de systèmes, le m2 étant un métro sur pneus.

Demande de précisions sur stratégie d'achat commune des rames pour m2 et m3

Un Député sollicite des clarifications à ce sujet, la cheffe de Département explique que le matériel du m3 fera l'objet d'un appel d'offres distinct. Le P-COPIL ajoute que les rames existantes du m2 feront l'objet d'un retrofit mécanique afin de prolonger leur durée de vie, tandis que les équipements d'automatismes seront entièrement renouvelés. Il rappelle que la stratégie initiale consistant à exploiter simultanément deux systèmes a été abandonnée en raison des risques opérationnels et financiers élevés. Le choix retenu repose sur un basculement complet du système une fois les infrastructures et les rames prêtes, les anciennes rames étant ensuite rééquipées.

La cheffe de Département précise que la stratégie commune consiste à acquérir 18 rames pour les besoins du m2, tout en intégrant, sous forme de tranches optionnelles prévues par le droit des marchés publics, l'acquisition de rames supplémentaires destinées au m3, lesquelles seront activées ultérieurement en fonction des besoins.

1.5.2 Besoin pour le renouvellement du m2

b) rénovation des rames actuelles

Un Député revient sur la phrase indiquant que, lors de l'interruption nécessaire à la réalisation de la double voie du m2 sous la gare entre 2029 et 2030, seul le tronçon Gare CFF – Croisettes restera opérationnel. Il demande s'il a été envisagé, ou s'il aurait été techniquement possible, de maintenir également une desserte entre Ouchy et Grancy durant ces travaux.

Le P-COPIL répond par la négative. Il explique que les travaux sont organisés par secteurs d'alimentation et que toute intervention sur la station de la gare implique l'arrêt de l'exploitation jusqu'au pont Bessières. Le secteur situé sous la gare constitue un secteur d'alimentation entièrement indépendant. S'il était théoriquement possible de réinstaller temporairement les systèmes nécessaires, cette option n'est pas jugée pertinente au regard des contraintes techniques et opérationnelles.

Il rappelle enfin que les tl disposent d'une expérience en matière de transports de substitution, il évoque notamment l'interruption de la ficelle à l'époque, les tl s'étaient engagés à garantir, durant la période des travaux, une offre de substitution performante pour les usagers, il en sera de même ici.

e) Etudes et maîtrise d'ouvrage

Ressources de renfort aux tl pour exploiter la ligne durant les travaux et mettre en service le nouveau système

Un Député s'interroge sur le montant prévu pour le renforcement des équipes des tl durant la période de renouvellement, qu'il juge élevé au regard de l'intitulé, et souhaite obtenir des précisions, le montant évoqué s'élevant à environ CHF 12 millions.

Le P-COPIL indique que ce montant fera l'objet d'une analyse détaillée et qu'une convention sera établie entre la SDM et les tl. Une entité spécifique dédiée au renouvellement du m2 est déjà en place depuis cette année. Le projet s'inscrit dans une durée d'environ six ans et implique l'engagement de personnel sur le long terme, notamment pour des travaux réalisés de nuit ainsi que pour l'ensemble des travaux préparatoires. Le montant retenu correspond à une estimation qui sera examinée par les commanditaires.

Il rappelle que, dans le cadre de la gouvernance définie sous l'égide de la Conseillère d'État, les tl délèguent la maîtrise d'ouvrage à la SDM, société fille des tl. La SDM sera chargée de la conduite des travaux, tandis que les tl resteront responsables de garantir l'exploitation. Cette organisation implique une coordination étroite et des engagements humains importants, les phases de travaux et d'exploitation étant étroitement imbriquées.

Le directeur général de la DGMR souligne que cette articulation entre travaux nocturnes et exploitation diurne impose de garantir en permanence la sécurité de l'exploitation du métro, tant lors de la remise en service quotidienne que lors de la reprise des travaux, ce qui génère une complexité opérationnelle significative.

La cheffe de Département ajoute que ces enjeux justifient la réflexion en cours sur le périmètre exact des responsabilités. Celle-ci aboutira à l'établissement de conventions formalisées et à la mise à jour d'un manuel d'organisation, en parallèle de la mise en œuvre rapide de la SDM.

Le P-COPIL ajoute encore que, si une convention est bien conclue entre les parties, les factures seront adressées à la SDM. Cela impliquera un contrôle strict des prestations facturées par les tl, chaque montant devant correspondre à des engagements effectifs et vérifiables, sur la base de décomptes détaillés, et non à un forfait annuel prédéfini.

Un Député s'interroge sur la disponibilité, sur le marché du travail, des profils nécessaires à ces recrutements, le P-COPIL répond que le métro constitue aujourd'hui une référence attractive, en particulier pour la jeune génération, et que le niveau et la qualité des candidatures sont élevés, phénomène déjà observé lors de la mise en service du m2. Le directeur général de la DGMR ajoute que, tant au niveau de la gestion de projet qu'au sein des équipes des tl, les profils recherchés sont principalement des techniciens spécialisés. Il souligne que ces postes, liés à des équipements de pointe, sont attractifs et permettent de recruter des personnes disposant d'une solide expérience de terrain.

Communication

Un Député s'étonne du montant d'environ CHF 1 million prévu pour la communication. Tout en reconnaissant l'importance de celle-ci pour accompagner un projet de cette ampleur, il estime que les explications figurant dans le document sont succinctes et s'interroge sur la justification d'un tel montant.

Pour la cheffe de Département, ce poste aurait sans doute mérité d'être davantage détaillé. Elle rappelle, se référant notamment à l'expérience du tram, que chaque étape de travaux nécessite une communication soutenue, principalement à destination des riverains, des usagers et des propriétaires concernés. Les nuisances, les contraintes temporaires et les interventions sur le territoire doivent être expliquées et anticipées. Sur un projet s'étalant sur de nombreuses années et impliquant des opérations complexes, les besoins en communication sont importants. Elle précise que, selon son appréciation, le montant inscrit est probablement inférieur aux besoins réels.

Le P-COPIL précise que ce montant correspond à environ CHF 100 000 par année, ce qu'il qualifie de modeste au regard des exigences en matière de communication. Celles-ci ne concernent pas uniquement l'information externe, mais également la communication interne et partenariale, à destination des collaborateurs, des partenaires institutionnels, des services de l'État et de la Confédération. Une présence dédiée est nécessaire pour assurer un suivi quotidien et répondre de manière adéquate aux sollicitations.

La cheffe de Département insiste en outre sur le volume élevé des demandes émanant des médias et du public, qui requiert une capacité de réponse structurée et réactive. Le P-COPIL illustre ces enjeux par des exemples concrets de chantiers ayant généré de nombreuses réactions, nécessitant des réponses préparées et parfois une adaptation des pratiques en amont. Il relève que la communication fait partie du travail quotidien du projet.

La cheffe de Département ajoute que la communication englobe également l'organisation de visites de chantier, la production de panneaux d'information et de supports explicatifs, l'ensemble de ces éléments relevant de ce poste budgétaire. Le P-COPIL rappelle que l'expérience du m2 et de Tridel a montré l'ampleur de l'intérêt du public, avec un nombre de visites largement supérieur aux estimations initiales, soulignant qu'un million de francs demeure un montant limité au regard de ces activités.

Enfin, il est précisé que la stratégie de communication n'est pas encore entièrement arrêtée, celle-ci devant s'articuler entre la communication institutionnelle du Conseil d'État, celle des transports publics lausannois et celle de la future Société des métros.

La cheffe de Département conclut que, au-delà de l'intérêt du public, il est indispensable de disposer d'une structure de communication solide, capable de gérer non seulement l'information courante, mais aussi d'éventuelles situations sensibles ou de crise, afin d'assurer une information rapide et cohérente.

À la suite de ces explications, le commissaire indique avoir initialement compris ce poste comme limité aux seules mesures de communication liées aux travaux de renouvellement du système de conduite. La cheffe de Département précise que la communication visée couvre plus largement l'ensemble du projet et de ses impacts, y compris les interventions nocturnes, les adaptations de l'exploitation et les éventuelles perturbations, lesquelles génèrent un fort besoin d'information auprès des usagers et des médias.

Le P-COPIL explique qu'un répondant spécifique en matière de communication sera dédié à cette thématique tout au long de cette phase du projet.

h) Transports de substitution

Un Député s'interroge sur la portée des interruptions du métro, le P-COPIL précise que ces interruptions interviendront uniquement durant la phase de mutation de la technique. Elles seront réparties dans le temps, mais concerneront principalement l'année 2027.

Point 1.5.3 Besoins pour l'augmentation de la capacité du m2

a) Nouvelles infrastructures : création d'une arrière-gare au nord de la ligne

Un Député souhaite mieux comprendre l'intention et le fonctionnement de l'extension prévue aux Croisettes. Sans remettre en cause le principe ni l'efficacité du dispositif proposé, il estime qu'un schéma ou un plan simplifié permettrait d'en faciliter la compréhension et demande si un tel document pourrait être transmis à la commission.

Le P-COPIL explique que le principe consiste à prolonger les installations au-delà de la station afin de permettre la séparation des flux. Les voyageurs en direction montante sortent côté droit, tandis que ceux en direction de Lausanne se trouvent sur la voie de gauche. Cela implique la poursuite de l'infrastructure après la station, l'installation d'une aiguille permettant de rejoindre la voie descendante, ainsi que la création d'une zone de stockage pour deux à quatre rames. L'extension représente environ une centaine de mètres supplémentaires par rapport à la gare actuelle. Il précise que ce dispositif entraîne des adaptations des cheminements piétonniers dans la gare et qu'un réaménagement coordonné avec la DGMR est prévu pour assurer les liaisons vers le quartier des Croisettes. Les aspects techniques, notamment en matière de sécurité incendie, sont également pris en compte.

Le directeur général de la DGMR ajoute que la situation actuelle repose sur un rebroussement avant-gare, lequel est pénalisant en termes de rendement et de fréquence, le train devant changer de voie en phase d'exploitation commerciale. Le principe de l'arrière-gare permet au contraire d'effectuer ces manœuvres hors service commercial, améliorant ainsi significativement la performance et la fluidité de l'exploitation.

À une question relative au mode de réalisation des travaux, le P-COPIL précise que ceux-ci devraient se faire principalement à ciel ouvert, la zone étant proche de la surface, selon des techniques classiques. Il mentionne toutefois que le chantier entraînera des perturbations au niveau du carrefour et posera des enjeux spécifiques en matière de gestion des arrêts de bus, le site constituant un pôle important de transports publics.

Création d'une voie d'atelier dans l'extension du dépôt

Un Député demande confirmation : le montant mentionné dans ce chapitre ne concerne que la partie relative au système de conduite automatique sur le tronçon du tunnel situé sous la gare ? Ce montant lui paraît élevé au regard de l'ensemble de la ligne.

Le P-COPIL explique que la question est techniquement complexe et nécessite un schéma explicatif. Il précise notamment qu'une balise est actuellement située au niveau de la station Gare CFF et que, dans le cadre des études en cours relatives au rabaissement de la voie, cette balise ne serait plus opérationnelle. Or, si celle-ci n'est pas fonctionnelle, l'exploitation de la station Gare m2 ne peut être garantie. Cela implique des adaptations techniques importantes.

Création d'une voie d'atelier dans l'extension du dépôt : d) mesure de protection contre le bruit

Le président s'interroge sur les mesures de protection contre le bruit, en particulier sur le fait que des vérifications sont annoncées afin de déterminer si les seuils sont dépassés. Est-ce que l'on considère d'ores et déjà que ces seuils le seront et dans ce cas, les montants correspondants sont-ils déjà prévus ?

Le P-COPIL indique que les dépassements sont effectivement connus et que la problématique du bruit est avérée. Il rappelle que le m2 a déjà fait l'objet d'un important effort de couverture, notamment sous la gare et à Vennes, au-delà de ce qui était initialement prévu. Il précise toutefois qu'au moment de la conception, les conséquences du freinage sur l'environnement sonore n'étaient pas pleinement connues.

Il explique que des mesures ont depuis été réalisées et qu'il est établi que des interventions seront nécessaires pour les riverains sur trois sites. Les solutions sont toutefois encore à l'étude, celles-ci présentant un impact urbanistique non négligeable, en particulier lorsque les voies sont à l'air libre, ce qui implique des coûts importants. Il souligne dès lors la nécessité d'établir un rapport coûts-efficacité et de veiller à une intégration urbaine adéquate, notamment dans des secteurs sensibles comme la zone sous la gare et le pont Bessières.

Il conclut que, si les niveaux sonores sont connus et une estimation des coûts disponible, les solutions concrètes restent à définir. La ligne m3, entièrement souterraine, n'est pas concernée par cette problématique.

Création d'une voie d'atelier dans l'extension du dépôt : e) études et maîtrise d'ouvrage : Mandats pour le système de conduite automatique et les rames

Un Député se réfère à la dernière phrase du paragraphe figurant en page 41, indiquant un montant d'environ CHF 5 millions, dont CHF 4 millions à la charge du Canton. Sans remettre en cause le principe, il relève que ce montant lui paraît élevé et exprime une préoccupation quant à la multiplication des mandats et des niveaux de contrôle. Il souligne l'importance de veiller à ce que chaque franc soit engagé de manière proportionnée et efficiente.

A ces explications présentées le 22 janvier 2026, les compléments suivants ont été apportés le 9 février 2026

Explication concernant la création d'une arrière-gare au nord de la ligne

Le P-COPIL présente un plan illustrant la station des Croisettes ainsi que l'extension de l'arrière-gare disponible en annexe. Il s'agit d'un tube souterrain s'étendant jusqu'à la limite de la parcelle 104 à Epalinges (ancienne parcelle Fauchère), acquise par le Canton. Cette infrastructure offrira la capacité de stocker 3 ou 4 rames et de les engager sur le réseau selon la cadence.

À terme, la sortie à Croisettes (bout de ligne) s'effectuera du côté de la montée, via un nouveau quai, impliquant la réalisation d'un escalier et d'un ascenseur.

Détail concernant les adaptations techniques à la station Gare du m2 et le rabaissement de la voie et détails financiers de ces opérations

Le P-COPIL explique que, dans une première phase, le profil de la ligne devra être modifié à la gare – on touche l'approfondissement de 12 cm à 15 cm. Ces travaux vont nécessiter une rupture de ligne entre la Gare et Bessières. La deuxième phase est plus conséquente, puisqu'il faudra passer sous la gare et sous les voies CFF.

Les besoins complémentaires pour l'augmentation de la capacité du m2 : les deux projets sont complémentaires (32,9 millions) et nécessitent une coordination spécifique :

- Station Gare m2 : 5.5 millions
- Dédoublage du m2 sous la gare CFF : 27.4 millions ; ces travaux vont nécessiter une fermeture de la ligne de l'ordre de deux années.

Les projets sont en cours d'évolution et d'optimisation.

Précisions concernant le montant forfaitaire de 29,2 millions concernant le système de conduite automatique dans l'EMPD

Le P-COPIL détaille ce montant

Démantèlement du système d'automatismes existant sur la voie existante	1 million
Conception et déploiement du système d'automatismes ALSTOM sur l'entier de la ligne	11 millions
Équipement de l'arrière-gare avec les nouveaux automatismes	14.2 millions

Intégration des nouveaux automatismes dans les 4 trains supplémentaires pour une flotte totale à 26 trains et 90sec.	3 millions
--	------------

Ces montants sont compris dans l'offre Alstom qui est en cours de signature (appel d'offre de gré à gré) ; sous réserve d'opposition, le mandat entrera en force à fin mars 2026.

La cheffe de Département précise que la non-réalisation du doublement du tunnel sous la gare aurait entraîné, à terme, un surcoût estimé entre 10 et 15 millions. Sa réalisation permet d'effectuer immédiatement l'ensemble des essais du nouveau système d'automatisation et d'anticiper les besoins futurs en capacité du m2. Il s'agit d'un choix stratégique et politique du Conseil d'État.

Un Député indique que ces explications complètent utilement la page 39, let. b) de l'EMPD, laquelle pouvait laisser entendre que les 29,2 millions étaient destinés uniquement à l'équipement du futur tunnel à double voie du m2, alors qu'il s'agit du déploiement du nouveau système d'automatismes sur d'autres tronçons de la ligne (Précisions : Décret 1 pour le renouvellement du système de conduite automatique de 147.2 millions ; Décret 2 pour l'augmentation de la capacité-cadence avec un investissement complémentaire de 29,2 millions pour l'arrière gare aux Croisettes, la double voie et les équipements pour les 4 nouveaux trains).

Le montant des mandats pour le système de conduite automatique et les rames s'élève à 5 millions. De quels mandats s'agit-il ?

En complément du point « mandats pour le système de conduite automatique et les rames », au bas de la page 40 de l'EMPD, le P-COPIL explique qu'il s'agit d'interfacer le nouveau CBTC (« communication based train control ») avec divers sous-systèmes existants ou modernisés¹. Un mandat global d'intégration système de 13 millions est prévu pour accompagner le MO sur toute la durée du projet, 5 millions sur le Décret 2 (augmentation de la capacité du m2), 8 mio sont prévus sur le Décret 1 (renouvellement des automatismes du m2).

Précision concernant les ressources de renfort aux tl pour exploiter la ligne durant les travaux et mettre en service les nouvelles infrastructures

Le montant des ressources de renfort allouées aux tl pour assurer l'exploitation de la ligne durant les travaux et la mise en service des nouvelles infrastructures s'élève à 7,2 millions. Le P-COPIL présente un tableau récapitulatif détaillant les ETP (nombre et type de fonctions) prévus pour la période 2030–2034, avec l'indication des montants engagés par les tl pour chacune des activités liées à cette phase de mise en service des nouvelles infrastructures du m2.

Point 1.6.2 Besoins pour la poursuite des études du m3 et des travaux préparatoires

b) Maîtrise d'ouvrage et gouvernance jusqu'en 2029

Un Député estime qu'il serait utile pour la commission de disposer d'un organigramme, même à titre indicatif, des 28, respectivement 20 ETP mentionnés. Celui-ci est disponible en annexe.

Placement des ETP effectifs de l'équipe de projet dans un organigramme schématique.

La cheffe de Département présente un organigramme prévisionnel des personnes/fonctions appelées à piloter le programme des métros, structuré autour des deux projets ; d'une part, le développement du m3 et, d'autre part, le renouvellement ainsi que l'augmentation de la capacité du m2. Le P-COPIL explique que le programme sera placé sous la responsabilité d'un directeur ou d'une directrice de programme, épaulé-e par deux directeurs ou directrices de projet. Sur le plan des ressources humaines, cela représente la coordination d'environ cinquante à soixante personnes.

Le Pilotage Technique Système de transport (m2-m3) requiert des profils hautement qualifiés, intervenant de manière transversale sur les deux projets. Le Project Management Office (m2–m3) assure, pour sa part, la planification des activités du programme. Les deux projets requièrent des compétences à la fois en génie civil,

¹ Comme par exemple : Les portes palières ; Les alimentations électriques pour l'énergie de traction ; Les réseaux d'alimentation basse et moyenne tension ; Les systèmes aérauliques pour le désenfumage ; La détection de pression des pneus des rames ; La surveillance vidéo et la communication avec les usagers dans les stations de métro ; Les autres réseaux de communication radio et wifi

en conduite des travaux et en technique ferroviaire. Durant la phase de réalisation, une partie des équipes sera mobilisée sur le terrain.

Cet organigramme illustre l'organisation opérationnelle de la Société des métros (SDM), y compris la planification et le suivi financier du projet. Le dispositif de reporting, de contrôle et de surveillance se situe à un niveau supérieur dans la structure organisationnelle de la SDM.

Actuellement, environ la moitié des personnes figurant dans l'organigramme opérationnel sont déjà engagées sur le projet et sont principalement rattachées aux tl. À terme, elles seront toutes intégrées au sein de la SDM.

Un Député questionne la possibilité de recruter plusieurs dizaines de personnes hautement qualifiées dans le contexte actuel de pénurie. La Cheffe de Département estime que le projet, compte tenu de son caractère stimulant et innovant, est de nature à attirer les profils recherchés.

Point 2 Mode de conduite du projet

2.3 Mise en place de la société des métros SA

Au niveau de la gouvernance du projet m2, il est prévu que les tl délèguent la maîtrise d'ouvrage à une société fille, la SDM, comme cela a déjà été le cas pour le projet du tram. L'idée est de s'inspirer de modèles existants en créant une société fille des tl en charge de ces grands projets. La SDM aura pour mission de conduire à la fois le renouvellement des automatismes du m2 ainsi que l'étude et la réalisation du m3.

Le renouvellement des automatismes nécessite des travaux nocturnes réalisés par la SDM sur la ligne m2, laquelle restera en service durant la journée sous l'exploitation des tl, et ce sur une période d'environ trois ans et demi.

La SDM finalisera la conception du projet jusqu'à la mise à l'enquête publique, vraisemblablement l'année prochaine. Elle sera ensuite chargée de la réalisation du métro m3. Une fois l'infrastructure achevée, celle-ci sera remise aux tl pour l'exploitation.

Une Députée s'interroge sur la composition du conseil d'administration de la future SDM, au regard des responsabilités importantes qui lui seront confiées. Sans solliciter de noms, elle souhaite savoir de quelles entités seront issus les membres de cet organe.

La cheffe de Département indique que la société n'est pas encore constituée et que les personnes n'ont pas encore été désignées. Elle précise toutefois que les travaux portent avant tout sur les compétences requises. Il est envisagé que le conseil d'administration soit composé de cinq à sept membres, vraisemblablement cinq, disposant de compétences directement liées au projet.

Le directeur général de la DGMR ajoute que l'objectif est de constituer un conseil d'administration composé de professionnels et non de représentants de l'administration ou des tl. Des profils couvrant notamment les domaines financier, technique et des systèmes sont recherchés, afin de permettre un réel pilotage stratégique et un contrôle critique des orientations du projet et des relations avec les fournisseurs. Il relève que ces responsabilités importantes justifient la présence d'un chapitre spécifique consacré à la rémunération du conseil d'administration.

Une Députée demande si, la SDM, comme société-fille des tl, la nomination formelle des membres du conseil d'administration relèvera de ces derniers, la cheffe de Département répond par la négative : la nomination du conseil d'administration relèvera de l'État, dès lors que le Conseil d'État garantit l'essentiel du financement du projet. Elle relève que cette entité rendra compte, en définitive, au Grand Conseil. La nomination par les pouvoirs publics constitue ainsi une garantie d'indépendance. Elle indique que ce principe a fait l'objet d'un accord avec les tl, rappelant que ceux-ci sont eux-mêmes financés par les pouvoirs publics et ne constituent pas une entité privée indépendante.

Organigramme schématique et compétences métier des administrateurs

La SDM disposera de son propre conseil d'administration, composé de profils professionnels dotés de compétences spécifiques dans les domaines des infrastructures et du génie civil, des systèmes d'exploitation ferroviaire, des finances, des ressources humaines et du droit, ainsi que de la mobilité (sous l'angle de l'intermodalité dans la ville). Ce conseil restreint, composé de cinq à sept membres, assumera la conduite

stratégique de la société et pourra, le cas échéant, s'appuyer sur un comité d'experts. Parallèlement, les tl, en leur qualité de société mère, exerceront un regard critique sur les décisions prises par le conseil d'administration de la SDM.

Il est prévu que les membres du conseil d'administration soient nommés par le Canton, modalité jugée la plus efficiente pour garantir les intérêts du principal financeur, à savoir le contribuable vaudois.

La SDM sera placée sous la supervision d'une délégation politique aux métros, composée de la cheffe du DICIRH (présidence), de la cheffe du DFTS et du chef du DEF, ainsi que d'un·e représentant·e de la Municipalité de Lausanne. Cette composition reflète la participation proportionnelle des principaux financeurs du projet, à savoir le Canton et la Ville de Lausanne. Par ailleurs, une commission mixte Canton–Ville de Lausanne définira les critères de monitoring du projet, fondés sur des objectifs financiers, le respect des échéances, la maîtrise des risques et les standards de gestion de projet. Ce dispositif permettra un reporting trimestriel à la délégation politique. La délégation du Conseil d'État assumera la responsabilité du pilotage politique, ainsi que de la surveillance et du contrôle financier (audit) du projet.

L'EMPD prévoit que le reporting adressé à la délégation politique du Conseil d'État puisse également être transmis, sur une base semestrielle ou trimestrielle, aux commissions de gestion (COGES) et des finances (COFIN) du Grand Conseil. Ce dispositif s'inspire du « Cockpit » - tableau de suivi des grands projets informatiques - transmis à la CTSI et qui donne un état sur l'atteinte des objectifs en matière de délais, finances et ressources humaines.

L'objectif du Conseil d'État est de procéder dans les meilleurs délais à la nomination du conseil d'administration de la SDM, afin que cette dernière puisse rapidement entrer en fonction. Cette organisation permettra au Conseil d'État de se recentrer sur son rôle stratégique et de haute surveillance sur la mise en œuvre des projets.

Une Députée demande si certaines personnes pourraient siéger simultanément dans plusieurs de ces instances, la cheffe de Département précise que deux modèles sont actuellement à l'étude. Le premier correspond à une gouvernance classique : un conseil d'administration, composé d'une présidence et de membres, nomme une direction distincte chargée de piloter le projet. Le second prévoit également un conseil d'administration, mais avec la désignation, en son sein, d'un·e administrateur·trice délégué·e assumant la direction du projet. Cette personne siègerait ainsi dans les deux instances.

Un Député souligne que, dans les communes vaudoises, les questions relatives au contrôle démocratique des organisations de transport public suscitent souvent des questionnements. Dans le cas présent, certains points ne lui semblent pas encore totalement clairs au niveau de la gouvernance, notamment du fait que la société mère, les tl SA, est propriétaire et exploitante des métros. Il demande quelle sera l'autonomie du conseil d'administration de la SDM SA et quel sera le contrôle politique et démocratique sur cette filiale des tl.

La cheffe de Département explique que la création de la SDM répond précisément à un enjeu de contrôle démocratique. Sans cette structure, c'est le conseil d'administration des tl qui aurait piloté l'ensemble du projet, alors que celui-ci est très éloigné de l'État de Vaud, puisqu'il est en main des communes. La SDM, en revanche, rend directement compte à une délégation du Conseil d'État, ce qui garantit un meilleur contrôle démocratique sur les décisions et les options prises par le Grand Conseil.

Le P-COPIL précise qu'en ce qui concerne le projet m2, les tl restent propriétaires. En revanche, la maîtrise d'ouvrage est déléguée à la SDM. Pour le m3, les tl ont délégué la concession d'infrastructures à la SDM, qui agit comme une véritable entreprise générale.

En matière de contrôle démocratique, un rapport détaillé sur les engagements sera produit trimestriellement. La SDM ne peut pas engager de modification stratégique majeure sans l'accord de la délégation politique. De même, toute modification financière significative doit être validée par le Conseil d'État avant de passer devant le Grand Conseil.

La SDM est une société anonyme, conformément à la loi sur les chemins de fer : elle ne peut pas être un service de l'État. Elle a été détachée des tl pour bénéficier d'une responsabilité juridique propre, en application de la législation ferroviaire.

Un Député souhaite s'assurer que les parlementaires pourront interpellier le Conseil d'État en cas de problème au sein de la SDM. La cheffe de Département confirme qu'il s'agira d'un fonctionnement classique : lorsque les Députés poseront une question ou une interpellation, le Conseil d'État y répondra sur la base des informations fournies par l'entreprise. La nuance ici c'est que le Conseil d'État sera beaucoup plus au fait opérationnellement de ce qui se passera avec la réalisation du projet qu'il ne l'est aujourd'hui avec les tl.

Le directeur général de la DGMR explique que la solution de la société fille a également été retenue, car à terme, la propriété du métro m3, comme cela a été le cas pour le métro m2, sera probablement transférée aux tl. Ce recours à une société fille permet de réaliser ce transfert de manière souple et simple (fusion par absorption), tout en offrant certains avantages financiers, notamment au niveau de la TVA.

Les tl seront actionnaires à 100% de la SDM.

Un Député demande qui conserve la maîtrise de l'ouvrage. Le P-COPIL s'explique que, pour le projet du m2, il s'agit d'une maîtrise d'ouvrage déléguée par les tl à la SDM, laquelle assume la responsabilité des travaux. Les tl conservent l'exploitation de la ligne, mais libèrent la voie la nuit, de la même manière que la SDM est responsable de la libération de la voie à 4 heures du matin. Pour le m3, c'est plus simple, il s'agit d'une délégation de la concession d'infrastructure à la SDM.

La responsabilité des tests d'exploitation, tant pour le m2 que pour le m3, incombe à la SDM. Cette phase, bien que peu visible, est cruciale et implique la vérification exhaustive de l'ensemble des systèmes.

Afin de lever toute ambiguïté, le directeur général de la DGMR indique que les contrats relatifs au m2 et au m3 seront établis avec la SDM, que la maîtrise d'ouvrage soit déléguée ou exercée directement.

Une Députée relève que, étant donné que la SDM sera entièrement détenue par les tl, ces derniers conserveront juridiquement le contrôle de la société fille en tant qu'actionnaire unique, malgré l'existence de l'organigramme. Il s'agit d'une question relative au code des obligations et aux droits des sociétés.

La cheffe de Département affirme que la SDM aura justement une autonomie, c'est d'ailleurs le Conseil d'État qui va désigner les membres du conseil d'administration. Elle mentionne l'article 762 du Code des obligations, qui permet un droit de nomination directe par l'État au sein d'une entreprise de transport public, sous réserve de l'accord de celle-ci.

Reporting et haute surveillance

Un Député rappelle que le reporting est effectué auprès du Conseil d'État (CE). Celui-ci peut en déléguer le suivi aux commissions de gestion et des finances, avec un rapport transmis à ces commissions ou à la CTITM. Il précise que la CTITM ne dispose pas d'une mission de haute surveillance, mais il rappelle que la COFIN a délégué à la CTSI la compétence d'examiner le budget de la DGNSI. Le Grand Conseil (GC) doit, selon lui, s'organiser en conséquence. Une des deux commissions de surveillance pourrait déléguer sa compétence, cette organisation n'étant pas figée dans l'EMPD. Le Bureau devra apprécier la manière dont le reporting sera effectué. Il estime que la CTITM pourrait constituer un point de contact approprié.

Un Député, ancien membre de la commission des finances (COFIN), précise que formellement, chaque année, la commission peut décider de mandater le suivi du budget informatique. Il indique qu'il conviendrait de consulter les commissaires de la COFIN à ce sujet. Il rappelle que la commission assume une tâche de suivi et qu'il y a lieu de déterminer si la COFIN souhaite sous-traiter ce mandat. Il ajoute que la CTSI dispose de compétences à la fois financières et techniques, lui permettant de comprendre les enjeux métiers.

Une Députée, également commissaire de gestion, souligne que tout dépend de l'objet du suivi envisagé, notamment s'il s'agit d'un suivi technique dans la durée ou d'un suivi lié à une procédure spécifique. Il s'agit cependant du travail des commissions de surveillance.

3.1.2 Conséquences des subventions à fonds perdus sur le budget d'investissement

A une remarque du président de la commission sur le sujet des amortissements, la cheffe de Département précise que certains éléments sont encore en cours d'analyse. La cheffe du DFTS et le SAGEFI travaillent actuellement sur ces questions, lesquelles seront partagées avec la Commission des finances (COFIN). En cas de révision, celle-ci sera également soumise à la COFIN. Elle souligne que les aspects techniques relatifs aux

amortissements et aux charges d'intérêts ne relèvent pas de sa responsabilité, mais de la compétence des finances et de la COFIN.

Concernant la participation des communes, le responsable de la division finance et support de la DGMR confirme qu'elle s'élève à 30 % et concerne uniquement le bassin 5.

Un Député relève que les coûts de transports publics pour le bassin 5 vont doubler. Il s'interroge sur une éventuelle meilleure répartition, considérant que le métro rend service à plusieurs bassins. Il se devait de soulever ce point, car pour le bassin concerné, la charge représente une augmentation de 100 %.

La cheffe de Département remarque que la qualité de la desserte augmente également, et qu'avec l'application des coefficients de desserte, rapporté au montant global du bassin, l'impact par commune n'est pas nécessairement défavorable. Si elle reconnaît que la réponse apportée peut ne pas paraître entièrement satisfaisante, elle rappelle toutefois que d'autres régions disposant d'infrastructures ferroviaires (Chablais, Nyon, Nord vaudois) assument également des charges similaires. Elle précise que les points de desserte CGN bénéficient aussi à plusieurs bassins, indépendamment d'ailleurs de disposer d'un ponton ou non (à l'image de Noville, qui participe mais n'a pas de ponton). Elle estime qu'il n'est pas possible de soustraire certaines communes à leur participation, une telle démarche risquant de générer un conflit et de remettre en cause le principe actuel de répartition.

Le directeur général de la DGMR ajoute que la répartition repose sur la LMTP et son règlement d'application. Revoir ce règlement reviendrait à remettre en cause un mécanisme élaboré de manière fine et équilibrée.

Une Députée s'interroge sur le montage financier et demande si le prix du billet de métro va augmenter, avec un impact pour les usagers.

La cheffe de Département répond que le prix payé par les usagers n'est pas fixé par le métro lui-même, mais par l'entreprise de transport. En cas d'augmentation, la décision ne relève pas directement des pouvoirs publics. Les adaptations tarifaires précédentes ont été décidées au niveau du service direct national. Elle n'exclut pas une éventuelle hausse, tout en rappelant que la communauté tarifaire Mobilis est actuellement la deuxième moins chère de Suisse, après Genève.

Elle souligne que les investissements ne sont pas directement liés au prix du billet ; leurs conséquences financières concernent principalement les pouvoirs publics, qui devront verser des indemnités d'exploitation plus élevées.

Le directeur général de la DGMR précise que l'augmentation attendue de 2 % des recettes supplémentaires ne résulte pas d'une hausse du prix du billet, mais d'une augmentation de la fréquentation, générant des recettes additionnelles. Il relève que le taux de couverture des lignes diminuera au moment où les investissements augmenteront, avant de remonter progressivement avec le temps. Les pouvoirs publics devront néanmoins assumer ces montants durant cette période.

3.4.3 Conséquences liées à l'octroi des crédits d'investissement

Un Député mentionne une coquille dans l'EMPD, page 61, qui mentionne un montant de 1'280 millions, alors qu'il faut lire 1.280 millions.

Un Député s'interroge sur la pertinence et la redondance des deux contrats à durée déterminée (CDD) relatifs aux relations entre le conseil d'administration (CA) de la SDM et le pilotage du projet.

Le directeur général de la DGMR fait référence au schéma d'organisation mentionnant les entités de surveillance et d'audit. Ces deux postes supplémentaires viendront renforcer les compétences financières et de support. Il rappelle les montants en jeu — environ 2 milliards de flux financiers — et relève que, du côté de l'Etat, l'équipe de la division finances et support comprend quatre comptables, un gestionnaire et M. Anklin, pour un volume de l'ordre de 400 millions. L'ajout d'un volume supplémentaire de 2 milliards justifie, au vu des risques, le renforcement par deux postes dédiés. L'objectif est de garantir que les montants présentés correspondent effectivement aux dépenses qui seront engagées. Il précise, à la lecture du tableau des effectifs, que les spécialistes financiers de la SDM n'ont pas le même rôle opérationnel. Il rappelle que l'on parle d'un

engagement global de 1,2 milliard et que l'État entend exercer un rôle de haute surveillance sur une société privée. Cela nécessite des ressources suffisantes pour assurer un monitoring financier adéquat.

La cheffe de Département insiste sur ces ressources sur lesquelles le Conseil d'État pourra s'appuyer pour exercer un véritable rôle de « challenger ». Elle relève que le Conseil d'État n'aura pas le temps d'étudier en détail les rapports du conseil d'administration et qu'il existe un risque d'avaliser les éléments sans analyse approfondie. Elle souligne la nécessité de pouvoir s'appuyer sur une administration disposant de compétences solides. À cet égard, elle rappelle que, dans le cadre du projet de tramway, certaines situations délicates se sont présentées et que des questions ont parfois été posées trop tardivement.

Un Député constate que la discussion porte souvent sur les ETP liés aux EMPD. Il mentionne, à titre d'exemple, le soutien apporté aux STEP ou aux buttes de tir par des ingénieurs. Il souligne que l'ampleur, la temporalité et les risques du projet justifient la mise en place de ressources dédiées, notamment pour assurer un suivi financier spécifique et rigoureux.

3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

Une Députée demande une clarification concernant la différence entre les montants figurant pour l'année 2033 avec ceux présentés à la page 63, point 3.5. Elle relève qu'en 2033, l'indemnité d'exploitation mentionnée s'élève à 55,39 millions, dont 23,7 millions à charge des communes.

Le responsable de la division finance et support de la DGMR répond que le tableau de la page 63 intègre les conséquences des investissements déjà réalisés, y compris les amortissements en cours. En revanche, le tableau relatif au point 3.16 ne présente que les conséquences financières spécifiques au présent décret. Les écarts constatés proviennent donc du périmètre différent pris en compte dans chacun des tableaux.

5. DISCUSSION SUR LES PROJETS DE DÉCRETS ET VOTES

Commentaires, amendements et votes

Exposé des motifs et projet de décret accordant aux Transports publics de la région lausannoise SA (tl) une garantie d'emprunt de l'État de Vaud de CHF 485'800'000.- pour financer le renouvellement des automatismes du m2, la rénovation des rames actuelles et l'achat de 18 nouvelles rames, ainsi qu'un crédit d'investissement au Conseil d'État pour l'octroi d'une subvention à fonds perdus aux tl de CHF 18'978'000.- afin de financer des transports de substitution durant le renouvellement des automatismes du m2

5.1.1. Discussion sur le projet de décret et votes (CHF 18'978'000.-)

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

La cheffe de Département précise que le choix du Conseil d'État consiste à recourir à un mode de financement différent de celui du prêt conditionnellement remboursable, avec lequel l'État prête directement les fonds et s'endette pour réaliser les ouvrages. Dans le cas présent, il est prévu de procéder par une garantie d'emprunt : les tl se financeront sur les marchés, l'État et la Ville de Lausanne garantissant l'emprunt. Le remboursement de cet emprunt interviendra ensuite par le biais de l'indemnité d'exploitation, facturée aux collectivités publiques. Si, par hypothèse, les tl ne parvenaient pas à se financer sur les marchés, un mécanisme subsidiaire est prévu : l'État pourrait alors accorder un prêt conditionnellement remboursable et financer directement l'emprunt.

Un Député remarque que le PCR est prévu dans les modalités de financement définies par la Confédération.

La cheffe de Département rappelle que dans un PCR, l'État prête les fonds, ce qui constitue un mécanisme distinct. Elle indique que l'hypothèse privilégiée demeure celle d'un financement réussi par les tl sur les marchés, tout en soulignant l'ampleur de l'opération (environ CHF 2 milliards). Une réévaluation interviendra au moment de finaliser le financement du m3, afin de déterminer si le mécanisme choisi reste adéquat ou si un PCR doit être activé.

Un Député relève que l'article 2 du décret décrit le système, mais ne comporte aucune limitation temporelle, notamment quant à la durée de la garantie. Il estime que cette absence de précision pose question dans le cadre d'un décret soumis à décision parlementaire, les implications réelles de cet article n'apparaissant pas clairement.

Le P-COPIL remarque que ce type de problématique relève des compétences techniques spécifiques du SAGEFI. À titre d'exemple, un emprunt pourrait s'inscrire sur une durée de l'ordre de 50 ans pour une entreprise donnée, alors que le SAGEFI peut être d'un autre avis. Un échange entre spécialiste semble indispensable à ce sujet.

La cheffe de Département indique pour sa part ne pas avoir la maîtrise directe de la rédaction technique de ces articles, la compétence relevant davantage du DFTS. Elle précise que l'accent a été mis sur le fond du projet, son calibrage et le véhicule financier retenu. Elle rappelle qu'un suivi parlementaire est prévu, offrant un cadre pour poser ces questions. Concernant les garanties de suivi financier et donc le respect du vote du Grand Conseil, elle précise que le reporting de la SDM va offrir ces possibilités de suivi.

Enfin, le directeur général de la DGMR précise que le passage du mécanisme prévu à l'article 1 à celui de l'article 2 a été soumis à l'acceptation de la commission des finances.

Un Député estime suite à ces explications que le mécanisme de financement n'est pas assez strict selon lui, et même s'il soutient le décret et les projets de métros, il dépose l'amendement suivant :

¹ Subsidiairement, le Conseil d'État est autorisé à convertir la garantie d'emprunt prévue à l'article 1 en un ou plusieurs prêts remboursables. Les conditions d'intérêts correspondent au taux moyen des emprunts à long terme de l'État de Vaud et à la durée d'utilisation selon MCH2.

Vote sur l'amendement : par 4 voix pour, 0 contre, 11 abstentions, l'amendement est accepté.

L'art. 2 du projet de décret amendé est adopté par 7 voix pour, 0 contre et 8 abstentions.

L'art. 3 du projet de décret est adopté par 13 voix pour, 0 contre et 2 abstentions.

L'art. 4 du projet de décret est adopté par 14 voix pour, 1 contre et 0 abstention.

L'art. 5 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

5.1.2. Vote final sur le projet de décret

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

5.1.3. Entrée en matière sur le projet de décret

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

Exposé des motifs et projet de décret accordant aux Transports publics de la région lausannoise SA (tl) une garantie d'emprunt de l'État de Vaud de CHF 164'200'000.- pour financer l'augmentation de capacité du m2, un crédit d'investissement au Conseil d'État pour l'octroi d'une subvention à fonds perdus aux tl de CHF 15'292'000.- afin de financer des transports de substitution du m2 durant ces travaux d'infrastructure, ainsi qu'un crédit d'investissement au Conseil d'État de CHF 4'300'000.- pour financer la participation à l'achat d'un terrain aux Croisettes

5.2.1. Discussion sur le projet de décret et votes (CHF 164'200'000.- ; CHF 15'292'000.- et CHF 4'300'000.-)

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

Un Député dépose l'amendement suivant :

¹ Subsidiairement, le Conseil d'État est autorisé à convertir la garantie d'emprunt prévue à l'article 1 en un ou plusieurs prêts remboursables. Les conditions d'intérêts correspondent au taux moyen des emprunts à long terme de l'État de Vaud et à la durée d'utilisation selon MCH2.

Vote sur l'amendement : par 5 voix pour, 2 contre, 8 abstentions, l'amendement est accepté.

L'art. 2 amendé du projet de décret est adopté par 8 voix pour, 0 contre et 7 abstentions.

L'art. 3 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

L'art. 4 du projet de décret est adopté par 14 voix pour, 1 contre et 0 abstention.

L'art. 5 du projet de décret est adopté 13 voix pour, 1 contre et 1 abstention.

L'art. 6 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

5.2.2. Vote final sur le projet de décret

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

5.2.3. Entrée en matière sur le projet de décret

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

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'État un crédit d'investissement de CHF 77'400'000.- pour l'octroi d'une subvention à fonds perdus aux Transports publics de la région lausannoise SA (tl) afin de financer la poursuite des études du m3, la gouvernance du projet et des prestations liées au domaine foncier, un prêt remboursable de CHF 40'100'000.- aux tl pour financer les travaux préparatoires du m3, ainsi qu'un crédit d'investissement au Conseil d'État de CHF 1'280'000.- pour financer deux postes d'audit au sein de la Direction générale de la mobilité et des routes

5.3.1. Discussion sur le projet de décret et votes (CHF 77'400'000.- et CHF 40'100'000)

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

L'art. 2 du projet de décret est adopté par 13 voix pour, 1 contre et 1 abstention.

L'art. 3 du projet de décret est adopté par 13 voix pour, 0 contre et 2 abstentions.

L'art. 4 du projet de décret est adopté par 13 voix pour, 1 contre et 1 abstention.

L'art. 5 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

5.3.2. Vote final sur le projet de décret

Le projet de décret est adopté par 14 voix pour, 0 contre et 1 abstention.

5.3.3 Entrée en matière sur le projet de décret

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

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'État un crédit d'études de CHF 2'281'000.- destiné aux études pour une liaison piétonne entre la gare et le Flon

5.4.1 Discussion sur le projet de décret et votes (CHF 2'281'000.-)

L'art. 1 du projet de décret est adopté par 11 voix pour, 0 contre et 4 abstentions.

L'art. 2 du projet de décret est adopté par 9 voix pour, 1 contre et 5 abstentions.

L'art. 3 du projet de décret est adopté par 11 voix pour, 0 contre et 4 abstentions.

5.4.2. Vote final sur le projet de décret

Le projet de décret est adopté par 10 voix pour, 0 contre et 5 abstentions.

5.4.3. Entrée en matière sur le projet de décret

La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret par 10 voix pour, 0 contre et 5 abstentions.

6. RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LA MOTION GRAZIELLA SCHALLER ET CONSORTS - POUR UNE LIAISON PIÉTONNE ENTRE LA GARE DE LAUSANNE ET LE FLON (23_MOT_5)

6.1. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

La parole n'est pas demandée. Les prises de position sont mentionnées dans l'échange qui suit.

6.2. POSITION DE LA POSTULANTE

En préambule, la postulante remercie la Conseillère d'Etat pour avoir répondu favorablement à cette motion et d'avoir visiblement déjà intégré quelques-unes des pistes identifiées dans les études ou les analyses. Depuis le temps qu'il est question de cette liaison piétonne, c'est le moment de mener une étude pour voir si elle est techniquement réalisable et si elle fait sens, et quels seraient les coûts puis les différentes options. En effet, ce dossier est depuis longtemps en suspens à la Ville de Lausanne. Aussi, elle se demande s'il est prévu que cette éventuelle liaison arrive sous la gare, et ce en vue de donner un accès direct aux voies et non pas sur la place.

Le P-COPIL répond que ce tracé est purement théorique et a été mis dans l'esprit de la motion, c'est-à-dire que l'on est resté sur le tracé du m2 et sur un profil en long également. Le point d'arrivée montre le niveau altimétrique de la station du Flon (figure 2) et le départ se situe au niveau des quais inférieurs sous la place de la gare. Ce profil est théorique et permet ainsi de partir dans tous les sens. Avec les travaux en gare de Lausanne, il est nécessaire de s'assurer que les flux fonctionnent.

La postulante s'interroge également sur le temps que prendra l'interruption du m2 pendant la période des travaux qui permettront de doubler la galerie qui est sous la gare.

P-COPIL indique qu'il y a, d'une part, une légère modification du profil m2 à la gare de Lausanne. Cette interruption prévue pendant 6 à 8 semaines, laquelle a un impact entre la gare de Lausanne et Bessière : les travaux s'effectueront probablement à l'été 2030. D'autre part, l'impact le plus conséquent consiste en la réalisation de la double voie. Les travaux nécessiteront, bien sûr, une fermeture du trafic et seront coordonnés avec les CFF. Cette interruption devrait s'étaler sur environ 2 années, et des moyens de substitution du trafic seront mis en place.

La cheffe de Département note que la modification du projet vise justement à passer en direction de Chauderon et ne plus injecter l'ensemble du trafic au Flon. Dans le cadre de la revue de projet effectuée par les services étatiques, la situation concernant l'interruption du trafic entre les arrêts Gare et Bessières a été mise à jour. Cette problématique constitue l'un des motifs principaux pour réorienter le projet. En effet, en mettant en place une séparation stricte des flux – avec les voies du m2 ainsi que du m3 dédiées et sans jonctions à franchir, le risque d'interruption de trafic jusqu'à Bessière est considérablement réduit, voire presque totalement annulé. Des discussions ont actuellement lieu avec les CFF afin de voir dans quelle mesure cette fermeture pourrait être optimisée et ramenée à 6 semaines.

Revenant sur les risques et opportunités évoqués dans l'EMPD, la postulante désirerait obtenir quelques explications techniques sur la suppression de l'arrêt du Flon avec le tracé du m3, ce dont elle n'est toujours pas convaincue. Dès lors, le gain de temps ne se fait-il pas au détriment de la desserte par rapport au nord de la ville ainsi qu'au doublement de cette voie ?

Le P-COPIL mentionne que le projet initial était terriblement complexe et que le risque temporel lié à la finalisation du projet était incertain, et ce compte tenu des risques géologiques sur ce secteur. En effet, mener des travaux lourds dans cette zone – déjà très occupée en son sous-sol – comportait des risques importants en termes de stabilité, notamment pour des immeubles situés au Flon. De plus, il y a encore des possibilités de recourir auprès du Tribunal fédéral par rapport à la procédure qui est engagée. Toutefois, ces travaux sont impossibles à mener sans que d'autres ne soient engagés à la gare de Lausanne. En soi, le m3 est un dossier plus simple au niveau géologique puisque l'on rentre tout de suite dans la molasse, ce qui permet de s'affranchir des problèmes de stabilité par rapport aux immeubles sur le site.

A terme, la place Chauderon deviendra le nœud stratégique de la ville de Lausanne en termes de transports (m3/LEB/BHNS/bus/tram). Aussi, les mises à l'enquête sont prévues en 2026 pour les 2 projets. La priorité, clairement exprimée par le Conseil d'Etat, consiste à augmenter capacité du m2 dans les plus brefs délais, avec une cadence à 90 secondes. A cet égard, il existe des possibilités techniques pour être encore plus performants à terme.

S'agissant du pôle de Chauderon – qui sera appelé à terme *Flon ouest*, la Cheffe de Département note que celui-ci sera desservi par le tram, avec un arrêt majeur directement relié à la passerelle de l'arrêt du LEB. Flon ouest sera un hub de mobilité très important, et il aurait été assurément une erreur de conception de l'ignorer et d'injecter tout le trafic sur le Flon est, alors qu'en réalité la demande va se répartir. Il s'agissait ainsi du bon moment pour étudier la faisabilité d'une liaison piétonne.

La postulante serait intéressée à en savoir davantage sur l'étude et la validation de cette liaison piétonne.

Observant qu'un croquis avait été présenté en conférence de presse (ci-joint), le P-COPIL remarque qu'il faut s'imaginer qu'il y a la place Chauderon, le LEB qui est tout au fond, et entre deux le métro m3. A l'aval du côté de la place Saint-François, il y a une propriété privée. Il s'agit d'une 2^{ème} variante, qui paraît plus rationnelle, pour la liaison sur la route de Genève, à savoir faire un ouvrage qui passera sous le PUR (ancienne école des Terreaux). Ce projet est financé par la Ville de Lausanne, c'est pourquoi il n'apparaît pas dans le présent projet de décret. Il sera mis à l'enquête en même temps que le m3, pour un financement des études préavisé à hauteur de CHF 5 millions.

6.3. DISCUSSION GENERALE

Un Député se dit intrigué par une expression qui se trouve en page 80 de l'EMPD, à savoir « *peut se révéler être une solution de desserte locale complémentaire* ». Il estime que cette locution est quelque peu dépréciative, mais est tout de même corrigée en ajoutant que cette solution est « *intéressante pour les usagers et usagers en provenance de tout le canton et au-delà qui arrivent à la gare de Lausanne ou s'y rendent* ». Il souhaite dès lors savoir comment le Conseil d'Etat apprécie cette solution, étant donné qu'il engage CHF 2,3 millions pour les études.

La cheffe de Département indique que l'ensemble du projet est coconstruit et cofinancé avec la ville de Lausanne, lequel sera d'ailleurs coconduit par une délégation du Conseil d'Etat et de la ville de Lausanne. Il y a ainsi une appréciation des responsabilités et des compétences en fonction de la nature de la desserte. Dans le cadre de cette étude complémentaire qui a abouti à cet exposé des motifs, il a été clarifié que la liaison piétonne ne remplacera pas la desserte par métro. La responsabilité du Canton a confirmé le besoin d'investir de manière importante dans la construction du m3 ainsi que dans le renouvellement et l'augmentation de la capacité du m2 pour faire face à la demande très importante, qui est notamment due au fait que davantage de personnes seront amenées à la gare de Lausanne. Dans le cadre de cette étude, il a été constaté que le Flon constitue la destination finale pour une partie des personnes. Il ne serait dès lors plus question d'un projet d'axe fort de transport public au sens de la LMTP, mais peut-être d'un projet d'agglomération, ce qui changerait le mode de financement de l'objet. C'est dans ce sens que cette phrase a été insérée ; non pas pour déprécier sa valeur, mais davantage pour déjà tenter de qualifier la nature des financements à venir. L'étude est totalement financée par le Canton. Aussi, une revendication forte du Conseil d'Etat pour les années à venir consistera à obtenir de la part de la Confédération un financement pour examiner la future gare souterraine. En effet, la modernisation de la gare de Lausanne est une mise à niveau qui permettra d'accueillir davantage de personnes avec des trains plus longs et capacitaires, à deux étages. Il est donc nécessaire d'élargir les quais, de créer des passages souterrains pour pouvoir gérer les flux de passagers et, à terme, de construire de nouvelles voies.

La postulante remercie une nouvelle fois l'administration pour sa volonté d'aller de l'avant, tout en estimant que cette liaison piétonne sera bien plus qu'une liaison locale puisqu'elle servira également de voie de circulation.

Un Député remercie la postulante pour son objet parlementaire étant donné que la problématique de la liaison piétonne revient très régulièrement, politiquement parlant. Aussi, il souhaite soumettre deux éléments à la discussion de ce jour.

En page 76 de l'EMPD, au point 4.3, il est consigné la phrase suivante : « *Pour ce qui est de la future gare souterraine, il n'y a pas de projet formellement développé. Néanmoins la projection d'une liaison piétonne entre les deux gares devra être développée, tout comme une liaison de la gare souterraine vers le Flon voire la place Saint-François. Ces projets pourront être développés lorsque le positionnement d'une future gare souterraine sera plus précis* ». Dès lors, il se demande si cela fait sens de d'ores et déjà débloquer un montant de CHF 2,3 millions pour étudier des variantes sur une base encore inconnue. Ces études sont justifiées sur le principe, mais il serait opportun de connaître le développement de cette gare souterraine avant d'engager ces montants. De plus, il souhaite savoir comment le Conseil d'Etat en est arrivé à ce chiffre de CHF 2,3 millions.

La cheffe de Département ne souhaite pas attendre que la Confédération ait voté les études pour la future gare souterraine de Lausanne afin d'en connaître le périmètre précis. En effet, la ville de Lausanne et le Canton doivent connaître l'étude de faisabilité en amont. Le sous-sol est désormais assez bien connu et l'on sait à peu près où elle devra se situer. Tel que mentionné auparavant, l'objectif consiste à injecter davantage de trains dans le nœud ferroviaire de Lausanne, qui devrait devenir à terme le nœud ferroviaire de la Suisse romande. Le hub de Renens démontre que Lausanne doit proposer une gare souterraine plus performante, car il y aurait véritablement une perte de desserte très importante pour toute la Suisse romande dans le cas contraire.

Le P-COPIL note qu'en premier lieu, il convient de savoir où il serait possible de raccorder les flux de personnes à la gare de Lausanne actuelle. Même s'il n'y a aucune certitude sur la localisation de la future gare souterraine, tous les concepts de base sont là. Autant inscrire dans le marbre ces réflexions aujourd'hui plutôt que d'attendre et de finalement proposer, *a posteriori*, cette liaison piétonne sans avoir donné ces conditions aux CFF. Ensuite, il s'agit aussi d'un choix de la commune et du Conseil d'Etat pour savoir où se situera cette liaison piétonne, dont l'arrivée devrait se situer vers la place St-François. Il est ici question d'une étude préliminaire contenant des variantes, avec sans doute quelques sondages qui devront être faits en fonction du tracé. Le calcul du dimensionnement des flux est également très important.

Observant que cette liaison piétonne sera constituée de tapis roulants, une députée souhaite savoir si des vélos et/ou trottinettes pourraient l'emprunter.

La cheffe de Département répond que l'étude n'en est clairement pas encore à ce niveau de détail.

Soulignant le fait que la pente s'élève à 6%, P-COPIL indique que les tapis roulants permettront à des personnes à mobilité réduite d'emprunter cette liaison piétonne. Il y a un différentiel de niveau qui est tout de même relativement conséquent, c'est pourquoi il est déjà envisagé d'installer des ascenseurs en vue d'évacuer les flux de personnes.

Le chef de la division planification de la DGMR ajoute qu'il est actuellement imaginé que cette liaison soit directement connectée au passage inférieur de la gare. Elle a pour vocation de capter les personnes qui sortent de la gare et qui vont en direction du centre-ville. Ces secteurs seront par conséquent considérablement chargés en termes de flux, c'est pourquoi il serait assez délicat, si ce n'est impossible, d'imaginer une circulation en vélo.

Malgré les arguments apportés par l'administration, un député ne comprend toujours pas pourquoi il faut déjà se lancer dans des études. En effet, le développement de la gare souterraine de Lausanne est le facteur clé pour cette question de liaison piétonne entre la gare CFF de Lausanne et le Flon.

La cheffe de Département indique que c'est justement la raison pour laquelle une étude sur les flux est nécessaire, et voir en quoi une liaison piétonne est pertinente. Les questionnements sont toujours les mêmes : origine, destination, puis nombre de passagers à transporter ; ensuite, quelle est la meilleure réponse à apporter. Pour le Conseil d'Etat, il s'agit de la solution qui offre un gros débit, soit le métro, raison pour laquelle les capacités seront fortement augmentées. Néanmoins, la desserte locale n'est pas sous-estimée. Par ailleurs, il convient en effet de tenir compte de cette future gare souterraine, mais il ne faut pas attendre encore des dizaines d'années pour examiner quel est l'apport possible pour une desserte plus locale, qui est d'ailleurs demandée par la ville de Lausanne. Dans le cadre du présent projet, il a été décidé de desservir Flon-ouest avec le m3, c'est pourquoi il est pertinent d'examiner l'apport que pourrait donner cette liaison piétonne entre la gare CFF et le Flon.

6.4. VOTE DE LA COMMISSION

Acceptation du rapport

La commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat par 11 voix pour, 0 contre et 4 abstentions.

7. RAPPORTS DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LE POSTULAT CACHIN ET CONSORTS - N'OUBLIONS PAS LA PROLONGATION DU MÉTRO M2 (21_POS_48)

7.1. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Le P-COPIL indique que la réponse concernant les Croisettes a été traitée lors de l'étude de l'exposé des motifs. Il est ainsi confirmé qu'aucune entrave ne subsistera quant à l'espace requis pour permettre une future construction depuis la limite de la parcelle n° 104.

7.2. POSITION DU POSTULANT

Le postulant indique qu'à la suite du dépôt de son postulat intitulé « N'oublions pas la prolongation du métro m2 », déposé en 2021 et accepté par le Grand Conseil, il a pris connaissance du rapport du Conseil d'Etat relatif à cet objet, figurant aux pages 82 à 88 de cet EMPD. Il remercie la Conseillère d'Etat ainsi que la direction de la DGMR pour la qualité du rapport et pour les informations fournies. Il relève que le coût de la

prolongation du m2 jusqu'au Chalet-à-Gobet est actuellement estimé entre CHF 500 et 700 millions, sans inclure la construction d'un parking au Chalet-à-Gobet. Il rappelle qu'il avait déjà indiqué, lors du dépôt de son postulat, que cette extension ne constituait pas la priorité du développement des transports publics de l'agglomération lausannoise, et qu'elle intervenait après les projets du t1, du m3 et du m1. En tant qu'habitant de la zone foraine des Râpes, en direction de Vers-chez-les-Blanc, il constate notamment l'amélioration des cadences des bus de la ligne 64 ainsi que du réseau régional exploité par CarPostal. En conclusion, il indique accepter la réponse du Conseil d'Etat à son postulat et réitère ses remerciements pour les informations transmises. Il formule enfin une remarque concernant le secteur des Croisettes. Il souhaite que, dans le cadre des réalisations envisagées, les dispositions nécessaires soient prises afin de permettre, à l'avenir, une prolongation du m2.

7.3. DISCUSSION GENERALE

La discussion n'est pas demandée.

7.4. VOTE DE LA COMMISSION

Acceptation du rapport

La commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat à l'unanimité des membres présents.

8. RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LE POSTULAT GÉRARD MOJON ET CONSORTS - M3, LA SUITE (21_POS_64)

8.1. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

Le P-COPIL indique que plusieurs variantes ont été faites pour savoir où allait se situer l'embranchement, tout en notant que le projet a été optimisé par rapport au projet de base dans lequel il serait possible d'aller jusqu'à Maillefer, voire plus loin. C'est techniquement faisable. S'agissant de la densification du territoire, et dans le cas où l'autorité politique locale a peut-être l'intention de densifier sa commune, il faut aussi que les propriétaires y participent. De plus, il convient de traverser le Flon dans une zone complexe et délicate, puis arriver sur Grand-Vennes et sur Epalinges. Certes, il serait possible que le m3 rejoigne le m2 vers Epalinges, mais tout cela aurait un coût élevé.

8.2. POSITION DU POSTULANT

Le postulant remercie le Conseil d'Etat pour le présent rapport qu'il considère comme très intéressant et détaillé, notamment pour une région qui lui est chère. A cet égard, il mentionne avoir fait partie pendant plusieurs années des autorités communales du Mont-sur-Lausanne et prend note avec satisfaction de l'évolution des réflexions liées au développement des transports dans cette région. En parcourant la réponse du Conseil d'Etat à son postulat, il a appris que tout avait commencé avec l'idée d'une ligne de tram qui pouvait arriver jusqu'au quartier du Rionzi. Dans le cadre des réflexions sur les axes forts des transports lausannois, cette idée a évolué pour progressivement se transformer en métro, lequel s'est finalement arrêté à la Blécherette.

Aussi, plusieurs lignes de bus ont été, selon lui, développées dans le bon sens, puisque bon nombre de quartiers se sont construits dans la région nord-lausannoise, et ce parfois extrêmement rapidement. La ligne 3 est importante car elle permet de relier la gare CFF ; alors que la ligne 54 relie Renens avec le m1, ce qui est aussi très apprécié.

Les développements planifiés et envisagés prévoient également le prolongement des lignes 1 et 21 ainsi que la création d'une ligne Galicien – Blécherette – Croisettes en vue de connecter les terminus des métros m2 et m3. Pour le commissaire, les principes de boucle au niveau des transports sont toujours très intéressants. Aussi, la ligne 60 va être complétée par une liaison Cugy, Le Mont-sur-Lausanne et Blécherette. Il prend aussi note qu'une éventuelle prolongation du m3 avait été anticipée dans le cadre du futur garage-atelier. A cet égard, le postulant indique que son idée ne consiste pas à vouloir absolument prolonger la ligne, quand bien même se rapprocher du terminus du m2 serait selon lui plus efficace. Enfin, il constate que la possibilité d'un prolongement en surface a été évaluée par les services étatiques.

Le postulant revient ensuite sur les trois questionnements contenus dans son objet parlementaire.

1. Non seulement la prolongation a été analysée, mais des mesures conservatoires ont été prévues. C'est parfait puisqu'il n'est pas possible de tout faire en même temps ; il est nécessaire de fixer des priorités. Il s'agit d'une des conditions de la Confédération et de toute logique de développement.

2. Il prend note du peu d'attractivité actuelle du développement sur Cugy et peut tout à fait le comprendre au vu des développements qui se font ailleurs. Toutefois, il constate qu'il n'y a aucune prise de position sur ce principe de boucle – qui lui tient à cœur. En effet, il aurait apprécié que l'administration prenne position sur la faisabilité de ces boucles car elles permettent des cadences plus rapides. Certes, il est extrêmement difficile de commencer à faire des boucles dans une structure existante lorsque tout a été développé en étoile, ce qui n'est justement pas le cas dans la phase de développement.

3. Toujours dans l'idée de boucle, le postulant prend note des coûts et du fait que la faisabilité technique est assurée dans le projet actuel. A cet égard, il salue l'idée de la ligne Galicien – Blécherette – Croisettes. Certes, celle-ci est actuellement assurée en bus, mais il estime qu'en liant les axes forts ainsi que les lignes de métro et de bus entre elles, d'une manière ou d'une autre, on va définitivement dans la bonne direction. En conclusion, il considère que toutes les réponses qui ont été amenées sont étayées et pertinentes, c'est pourquoi il accepte sans réserve la réponse du Conseil d'Etat à son postulat.

8.3. DISCUSSION GENERALE

Faisant référence à la figure 1 située en page 89 de l'EMPD, un député s'interroge en termes de sécurité sur le positionnement du terminus étant donné qu'il se trouve exactement sur le carrefour où passent les cortèges de supporters. En effet, d'aucun savent que ce carrefour est un point sensible les jours de matchs, tant pour les utilisateurs que pour les forces de l'ordre en termes de sécurité et de gestion des flux, ou encore pour les automobilistes.

La cheffe de Département souligne que beaucoup de temps a été pris avec la ville de Lausanne pour travailler sur le dimensionnement, l'insertion et les flux de chaque station, ainsi que leurs émergences. La station ne sera d'ailleurs pas en surface.

Le P-COPIL se réfère au Stade de France puisque la gare se trouve à quasiment à 1 km ou 1,5 km, et ce afin de permettre aux supporters d'y aller tranquillement puis de revenir avec une certaine sérénité sur les transports publics. La gare a été mise sur le carrefour, côté ville de Lausanne, afin d'assurer le transfert quotidien des flux de personnes vis-à-vis des zones habitées. Les supporters qui se rendent au stade de foot auront un accès souterrain qui permettra de passer sous le carrefour pour des questions de sécurité. Enfin, la station pourrait être complètement fermée lors de grandes manifestations. Ce sont des actes de police qui dépendent de la ville, en concertation bien sûr avec l'exploitant. La principale préoccupation de la ville de Lausanne est de permettre d'accéder aux activités footballistiques qui ont lieu sur le site de la Tuilière, pour lesquels de nombreux enfants se déplacent également.

La cheffe de Département ajoute qu'il y a ici une logique de gestion des foules, telle que celle pratiquée dans les festivals. Les arrêts ne se trouvent justement pas à côté de l'entrée pour avoir une longue marche avec des gestions, ce qui permet de repérer en amont de potentiels éléments perturbateurs.

En qualité de président de Région Morges qui a un schéma directeur du PALM, un député note qu'il a récemment été constaté que son agglomération est sous-dimensionnée en termes d'habitants. Aussi, il se demande s'il ne serait pas opportun de renforcer le tissu bâti pour cette zone évoquée par le postulant puisqu'elle paraît, potentiellement, être un endroit à même d'accueillir une bonne partie des habitants de l'agglomération qui ne peuvent être accueillis ailleurs. Au regard de l'infrastructure et de l'ampleur du dispositif mis en œuvre pour construire ces métros, il se demande si on ne rate pas le coche, car il s'agit d'une opportunité rêvée pour construire un arrêt supplémentaire.

La cheffe de Département observe que l'administration fait une constante pesée d'intérêts. Lorsque des infrastructures lourdes sont prévues, surtout pour des horizons lointains, il convient de se rapporter à des critères connus, soit une évaluation coût-efficacité. La présente demande est déjà calibrée pour prévoir une augmentation de capacité et une prise en charge importante d'une demande qui est connue. Les extensions à futur sont prévues et rendues possibles par l'investissement proposé ici ; elles ne sont donc pas préteritées. Toutefois, il faut quand même imaginer que l'extension d'un arrêt de métro supplémentaire s'élève à environ CHF 250 millions. Compte tenu de la faible demande actuelle, l'Etat ne va pas aujourd'hui en prévoir le financement.

Le chef de la division planification de la DGMR ajoute que l'analyse réalisée n'a pas été faite en considérant le potentiel actuel. Le présent site constitue l'un des sites de développement stratégique du projet d'agglomération Lausanne-Morges, tant sur la commune de Lausanne que sur la commune du Mont-sur-Lausanne. Plusieurs sites sont donc considérés comme stratégiques puisque des plans d'affectation sont prévus ou en cours d'élaboration. Depuis, certains sont sortis de terre, notamment le quartier de Maillefer. Les estimations ont été faites sur la base du plein potentiel de l'ensemble des sites aujourd'hui planifiés, et il ressort de cette analyse le fait que la demande n'est pas suffisante. Néanmoins, le présent projet permet une prolongation pour de futures densifications.

Un Député souligne alors que la demande n'est pas suffisante, mais que l'offre de logement ne l'est clairement pas non plus.

En réponse à une interrogation d'une Députée, le directeur général de la DGMR indique que la gestion de l'interface autour de l'arrêt Blécherette, impliquant les transbordements entre le m3 et les différentes lignes de bus, font bien partie du périmètre de l'étude, avec des voiries suffisantes.

8.4. VOTE DE LA COMMISSION

Acceptation du rapport

La commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat à l'unanimité des membres présents.

9. RAPPORT DU CONSEIL D'ETAT AU GRAND CONSEIL SUR LE POSTULAT PHILIPPE MIAUTON ET CONSORTS - DÉMARRER LES TRAVAUX POUR QUE LE MÉTRO NE DEVIENNE PAS LE M37 (23_POS_26).

9.1. POSITION DU CONSEIL D'ETAT

La cheffe de Département indique qu'une mise en service partielle a été envisagée en lien avec le projet de la gare. La question du rebroussement des trains ainsi que celle d'un éventuel prolongement ont déjà été discutées et une étude des besoins a été réalisée. Il ne s'agit pas d'une question technique, mais de savoir quel horizon temporel considérer, pour quel type de demande, dans une logique de rapport coût-efficacité. Les travaux réalisés n'entraveront pas les développements futurs. En revanche, la mise à l'enquête pourrait révéler des difficultés susceptibles de retarder la réalisation.

Le P-COPIL ajoute, s'agissant de la mise en service partielle, que l'on peut bien polémiquer sur les dates, mais qu'il s'agit avant tout de projections, dépendantes des procédures. Si la page 42 de l'EMPD mentionne une mise en service à l'horizon 2034–2036, il souligne la nécessité de rester prudent quant au calendrier. Les procédures doivent être coordonnées avec celles de la gare de Gare de Lausanne. Il est rappelé qu'en droit, les procédures ne peuvent pas être superposées et qu'il n'est pas possible de les accélérer davantage. Concernant la cadence prévue de deux minutes, il précise que l'équipement permet une fréquence des rames à 90 secondes. Concernant le secteur de Chauderon, un problème de procédure subsiste avec le LEB, mais l'enjeu principal réside dans les conséquences du chantier pour la Ville de Lausanne.

Le directeur général de la DGMR explique que les dates de la fin estimée des travaux de la gare de Lausanne sont fixées à 2037-2038. Cela va conditionner l'avancement du projet du m3, notamment pour ce qui concerne les accès. Les travaux en sous-sol devraient être terminés et la station du m3 à la gare devrait être disponible pour un horizon 2034–2036.

La cheffe de Département rappelle la délégation de compétence aux CFF dans le cadre des travaux de la gare de Lausanne. Une mise à l'enquête complémentaire sera toutefois nécessaire et impliquera certaines adaptations. Un accord a été trouvé avec les CFF et l'Office fédéral des transports, et le projet s'adaptera aux contraintes de la gare, tout en respectant les éléments invariants.

Le chef de la division planification de la DGMR commente la proposition d'une exploitation partielle Bécherette-Chauderon. Même si cette solution est techniquement possible, et permettrait de faire gagner du temps en matière de procédures, elle ne ferait pas de sens du point de vue du service à la clientèle. En effet, une part importante des flux est liée à la connexion avec la gare. Une telle option impliquerait, pour les usagers, une dégradation de l'offre sur les lignes 1, 21, ainsi que sur d'autres lignes de surface. En pratique, il faudrait donc maintenir ces lignes en surface, ce qui ne serait pas cohérent avec la logique globale du réseau.

9.2. POSITION DU POSTULANT

Le postulant indique que la réponse apportée dans ce rapport est satisfaisante. Il relève que le calendrier a été revu dans son ensemble. Il constate que le m3 sera réalisé, mais observe que l'horizon évoqué s'étend désormais jusqu'en 2038. Ses questions portent principalement sur des aspects techniques. Il souligne qu'il ne sera pas possible de mettre en service le m3 tant que le terminus à la gare de Lausanne ne sera pas terminé. Il s'interroge sur la possibilité de réaliser le tracé jusqu'à Chauderon dans un premier temps et d'envisager ensuite des cadences différenciées. Il relève par ailleurs une contradiction entre les chiffres mentionnés au point 3.7 relatif à la planification des m2 et m3, où les échéances de 2034 et 2036 sont indiquées, et d'autres passages évoquant plutôt 2037–2038. En référence au point 3.2 concernant la capacité du futur système, il mentionne la distinction entre deux types de stations, censés permettre une meilleure orientation des usagers. Il note que le prolongement est envisagé à très long terme. En conclusion, il se déclare satisfait des avancées concernant le m3, tout en exprimant une certaine déception quant aux perspectives concernant le m2.

9.3. DISCUSSION GENERALE

Un Député partage l'enthousiasme du postulant. Il souligne que le projet répond à un objectif d'intérêt public et s'inscrit dans la lutte contre le changement climatique. Il estime important de parvenir à réaliser le m3 d'ici la fin des années 2030. Il attire toutefois l'attention sur un autre obstacle de nature politique. Il évoque l'hypothèse d'une acceptation de l'initiative dite « des 12 % » et s'interroge sur la manière dont ses initiants envisageraient alors le financement et la construction du m3.

Le postulant comprend mieux les calendriers présentés. Il se déclare satisfait du fait que les structures soient préparées de manière à permettre un prolongement ultérieur. En revanche, il se montre plus réservé quant aux options envisagées pour les secteurs de Blécherette et de Chauderon. Il exprime également une certaine inquiétude concernant la perspective de confier la gestion de zone de chantier de la gare aux CFF.

9.4. VOTE DE LA COMMISSION

Acceptation du rapport

La commission recommande au Grand Conseil d'accepter le rapport du Conseil d'Etat à l'unanimité des membres présents.

Noville, le 9 mars 2026.

*Le rapporteur :
(Signé) Pierre-Alain Favrod*

Annexes :

- Développement des métros m2 & m3 - Présentation du 22.01.2026
- Développement des métros m2 & m3 - Réponses aux questions des commissaires du 09.02.2026

Séance CTITM du 22.01.2026

DÉVELOPPEMENT DES MÉTROS M2 & M3

Métros m2 et m3 : Troisième étape de financement

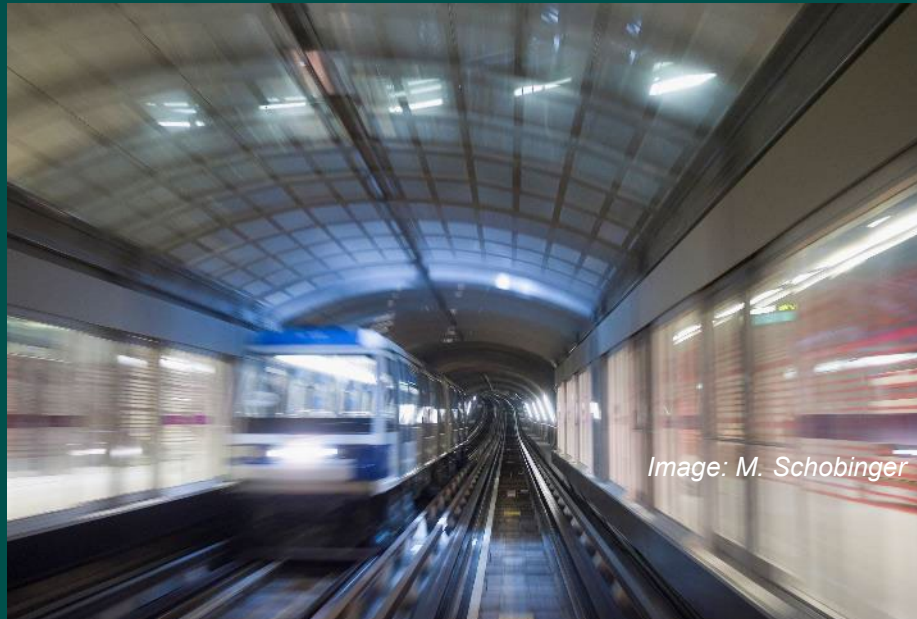


Image: M. Schobinger

Séance CTITM
EMPD 25_LEG_91
du 22 janvier 2026

Version 1.00

Nuria Gorrite

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

Un projet essentiel à la mobilité de demain

Prévu pour 25 millions de voyageurs maximum, le m2 transporte en 2024, 36 millions de personnes (+ 44%)

- Une démographie croissante.
- Le doublement du nombre de voyageurs CFF sur l'arc lémanique.
- Une consommation plus importante des transports urbains et de la mobilité douce.

Un réseau de bus urbain saturé.
Obsolescence des automatismes
2028 → urgence.

Prévisions de fréquentation m2

En 2030 : 45 millions de voyageurs

En 2040 : 60 millions de voyageurs

Prévisions de fréquentation m3

En 2040 : 40 millions de voyageurs

m2, augmentation de la cadence

2031, le m2 à 1'40'', 22 trains ; +30% de capacité

2033, le m2 à 1'30'', 26 trains ; +45% de capacité

m3

2036, le m3 à 12', 14 trains.

→ **m2+m3 combiné**, décongestion des flux à la gare CFF, décongestion du réseau de bus du centre-ville, des espaces urbains revitalisés.

Les objectifs principaux du programme :

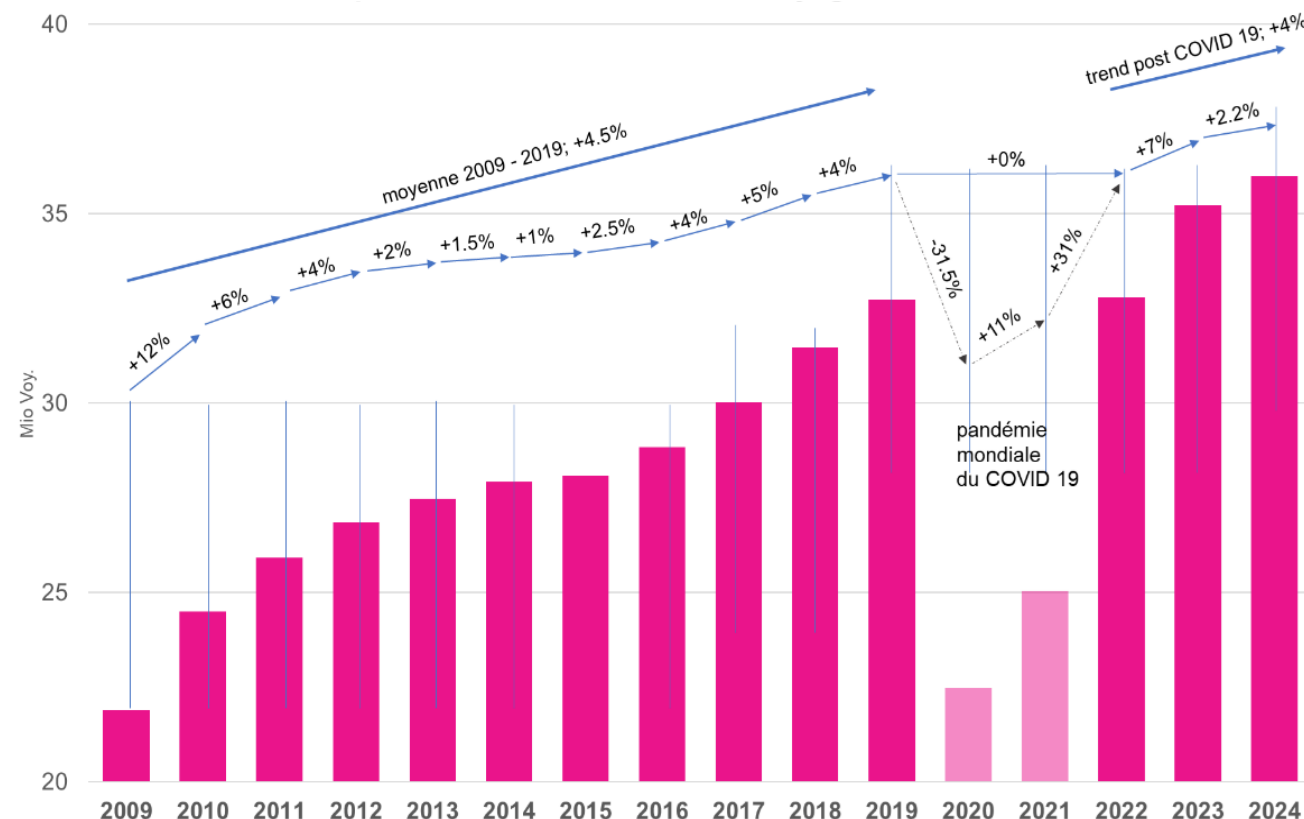
- Prolonger la durée de vie du m2, notamment en renouvelant son système de conduite automatique dont la technologie est en fin de vie, puis augmenter sa capacité;
- Transporter davantage de voyageuses et voyageurs entre la gare de Lausanne, connectée à l'ensemble du canton et au-delà, et le centre-ville, avec ses deux grands pôles de mobilité :
 - le m2 desservira à cadences plus élevées Ouchy - le **Flon** - Epalinges
 - le m3 desservira **Chauderon**-Blécherette
- Construire le m3 pour relier le nord-ouest de la ville de Lausanne, en plein développement avec l'écoquartier en construction, qui accueillera 8000 habitant·e·s et 3000 emplois, au centre-ville et à la gare.

L'évolution de la fréquentation du m2

Évolution du nombre de voyageurs annuels depuis la première année complète d'exploitation du m2. Prévu pour 25 mio de voyageurs, cet objectif a été atteint après seulement trois ans:

- 25 mio de voy. en 2011 ;
- 30 mio de voy. en 2017 ;
- 36 mio de voy. en 2024.

Augmentation annuelle : 4%

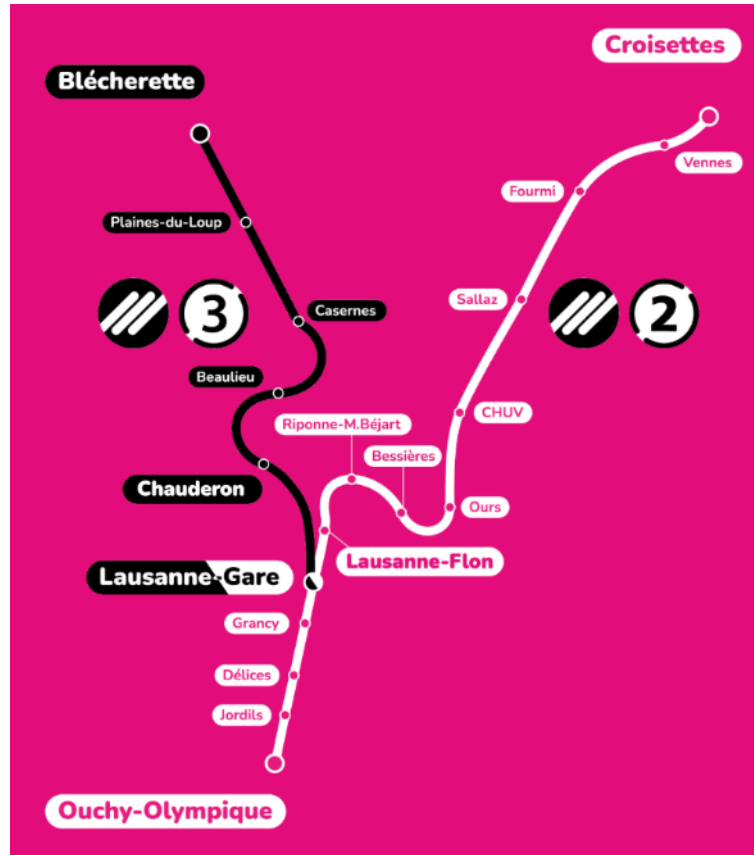


La démarche d'optimisation de 2024

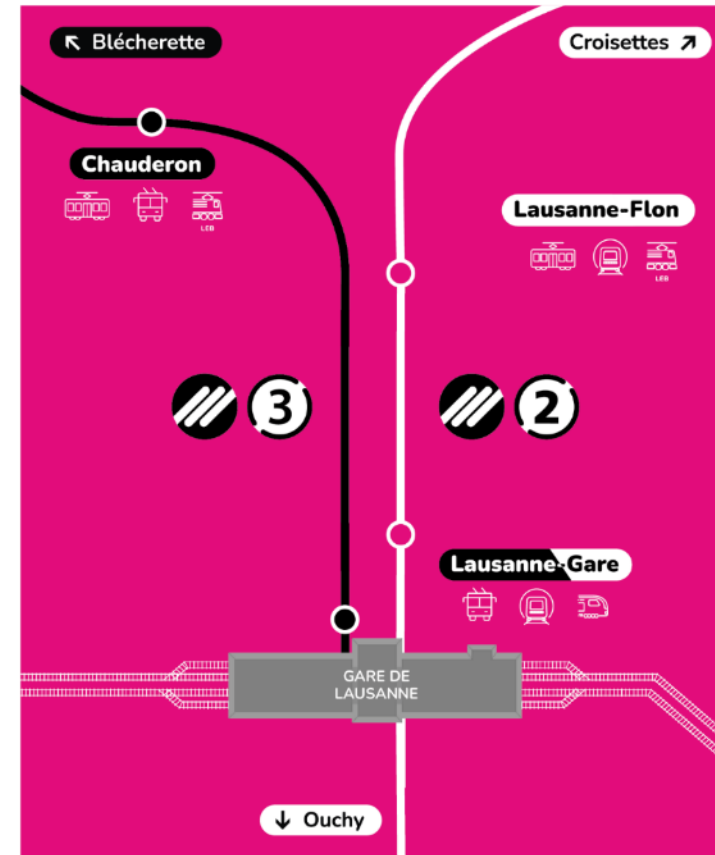
La démarche **d'optimisation du programme** a permis de réduire certains risques, notamment géologiques et d'interruption de longue durée du m2 pendant les travaux :

- Le renouvellement du m2 et la construction du m3, jusqu'à présent liées, seront séparées.
- Le m2 restera sur son tracé initial ; le tunnel historique à voie unique sous la gare sera doublé.
- Le tracé du m3 sera décalé à l'ouest, dans le futur tunnel à double voie initialement prévu pour le m2.
- Pour desservir le centre-ville, le m3 ne s'arrêtera pas au Flon et reliera directement la gare et Chauderon, où une nouvelle interface majeure de mobilité sera créée.
- Le m2 sera quant à lui modernisé en priorité, c'est-à-dire que ses automatismes bientôt en fin de vie, qui lui permettent de fonctionner sans conducteur à bord, seront remplacés et ses rames renouvelées. À défaut, le m2 ne pourrait plus circuler. Sa capacité sera augmentée.

La démarche d'optimisation de 2024



Le m2 et le m3 renforceront le réseau de transports publics de la région lausannoise entre le nord et le sud



Le m2 et le m3 relieront trois grandes interfaces de mobilité au centre-ville : la gare, le Flon et Chauderon

La troisième étape de financement

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

Historique des financements

Le présent EMPD porte sur la **troisième étape de financement** du programme de développement des métros m2 et m3. Pour mémoire, le Conseil d'Etat et le Grand Conseil ont validé plusieurs EMPD :

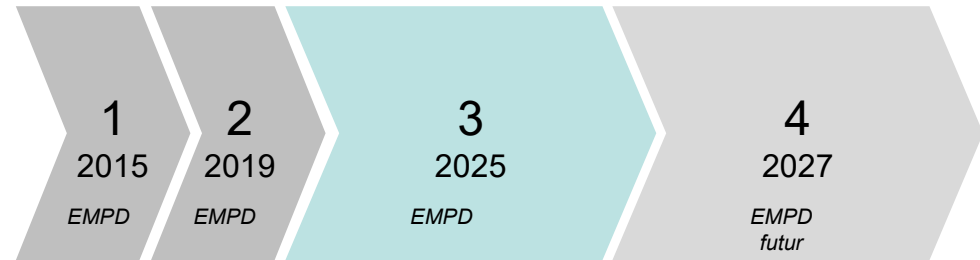
1. **EMPD de mars 2015** pour un montant total de CHF 18.90 millions TTC ;
2. **EMPD de novembre 2019** pour un total de CHF 153.78 millions TTC, répartis en deux décrets, afin de financer la réalisation des futurs tunnel et station du m2 sous la gare, confiée aux CFF dans le cadre de la transformation de la gare de Lausanne, ainsi que la poursuite des études pour le projet ;
3. **EMPD de février 2022** pour un total de CHF 319.65 millions TTC, répartis en trois décrets, destinés à la poursuite des études, aux travaux d'une partie du tunnel du m2 et des acomptes pour les automatismes et rames du futur réseau.

En 2024, le programme a été modifié : en conséquence, **l'EMPD de février 2022**, qui n'a pas été entamé et ne sera pas utilisé, est **remplacé** par ce nouvel EMPD dont le périmètre intègre désormais le programme complet du m2.

Un financement en 4 étapes

Le présent EMPD constitue la **troisième étape de financement** du plan de développement des métros m2 et m3.

1. 2015: 18.9 mios
2. 2019: 153.7 mios
3. 2025: 809.7 mios
4. 2027 ^{a)}



a) Une quatrième et dernière étape de financement couvre les travaux du m3, l'achat du système de conduite automatique du m3, des rames supplémentaires et d'équipements nécessaires au fonctionnement du m3.

La troisième étape de financement

Elle se constitue de 4 décrets cantonaux et de 2 cautionnements VdL pour un total de **CHF 972.2 millions TTC** :

millions CHF TTC

	Canton de Vaud	VdL	Total
1. Renouvellement du m2 (garantie d'emprunt* et subvention à fonds perdus)	504.8	121.4	626.2
2. Augmentation de capacité du m2 (garantie d'emprunt*, subvention à fonds perdus et crédit d'investissement)	183.8	41.1	224.9
3. Études du m3, travaux préparatoires et deux postes d'audit à la DGMR (subvention à fonds perdus, prêt remboursable et crédit d'investissement)	118.8	0	118.8
4. Études pour une liaison piétonne entre la gare et le Flon (crédit d'études)	2.3	0	2.3
Total	809.7	162.5	972.2

(références : préavis de la VdL p.13 et 14, EMPD p. 31 à 50)

* Les garanties d'emprunt sont déterminées hors TVA, conformément à la pratique de la DGMR et de la Confédération, basée sur le principe de la récupération de l'impôt préalable par la société réalisant les infrastructures.

Olivier Français

Président du Comité de pilotage

Programme de développement des métros m2 et m3

L'évolution de la demande et la capacité du système

Évolution de l'offre du m2							
2024		Horizon 2031 1 ^{re} étape m2 Renouvellement		Horizon 2035-2040 2 ^e étape m2 Augmentation de capacité		Horizon 2050 (indicatif, non pris en compte dans cet EMPD)	
Cadence	Voyageurs annuels	Cadence	Voyageurs annuels	Cadence	Voyageurs annuels	Cadences	Voyageurs annuels
2 min 10 s	36 mios	1 min 40 s	45 mios	1 min 40 s- 1 min 30 s	60 mios	1 min 15 s	60-80 mios

Évolution de l'offre du m3			
Horizon 2035-2040 Mise en service et premières années d'exploitation		Horizon 2050 (indicatif, non pris en compte dans cet EMPD)	
Cadence	Voyageurs annuels	Cadence	Voyageurs annuels
2 min	40 mios	1 min 40	45-55 mios

L'évolution de la demande et la capacité du système

Ligne m2							
Extension du matériel roulant				Actuel	Extension du réseau m2		
Horizon 2031 1 ^{re} étape m2 Renouvellement		Horizon 2035-2040 2 ^e étape m2 Augmentation de capacité		Garage actuel de Vennes	Extension garage Ven- COFOP	Doublement de la voie sous gare	Arrière-gare de Croisettes
Cadence	Matériel roulant	Cadence	Matériel roulant	Places de stockage	Places de stockage		
1 min 40 s	18 rames	1 min 30 s	26 rames	16 rames	14 rames		

Ligne m3		
Évolution de l'offre du m3		
Horizon 2035-2040 Mise en service et premières années d'exploitation		Garage atelier de Blécherette
Cadence	Matériel roulant	Places de stockage
2 min	14 rames	18 rames

**Pour un total de 40 rames sur m2 et m3
à l'horizon 2040**

Les quatre décrets en détail

Décret 1 Préavis VdL 2025/41

– 504.8 millions part canton,
– 121.4 millions part VdL

Renouvellement de la ligne du m2 et achat de rames (horizon 2031)

- Le **système de conduite automatique du m2**, qui arrive en fin de vie, sera renouvelé. Plus performant, le nouveau système permettra d'augmenter la capacité de la ligne grâce à une cadence plus élevée.
- Les rames actuelles du m2 seront rénovées et **18 nouvelles rames** seront achetées. Cette stratégie permet de minimiser l'impact de ces travaux sur la ligne qui restera en exploitation (hormis en soirée pendant certaines phases). Au terme de la première étape, la flotte du m2 sera composée d'anciennes rames rénovées et de nouvelles.
- Une **extension de l'actuel dépôt** du m2 situé à **Vennes** sera construite pour augmenter ses capacités et accueillir l'ensemble du parc des rames du m2.
- Dès la mise en service des nouveaux automatismes, le m2 circulera à l'heure de pointe à une cadence de **1 minute 40 entre Lausanne-Gare et Sallaz** (contre 2 minutes 10 actuellement) et de 3 minutes 20 entre Ouchy-Olympique et les Croisettes (contre 4 minutes 20 actuellement).
- À l'horizon 2031-2032, la ligne m2 renouvelée permettra de transporter jusqu'à **45 millions de voyageurs annuels**, contre 36 millions en 2024 (et 25 millions prévus à l'origine).

SÉANCE CTITM DU 22.01.2026

Décret 1
Préavis VdL 2025/41

– 504.8 millions part canton,
– 121.4 millions part VdL

Pourquoi est-il nécessaire de renouveler les automatismes du m2 et rénover des rames ?

Le système est construit sur la base de technologies industrielles des années 1990 composé d'éléments intégrés sur les voies et dans les trains :

- La technologie de communication est désormais obsolète ;
- Les **automatismes** installés dans le m2 arrivent en fin de vie conformément à la garantie du fournisseur ;
- La technologie de transmission train-sol utilisée est perturbée par l'évolution technique des réseaux de la téléphonie mobile.

La durée de vie des rames peut être prolongée jusqu'à 2050 grâce à une opération de rénovation dite de « mi-vie ».

Décret 2
Préavis VdL 2025/41

– 183.8 millions part canton,
– 41.1 millions part VdL

Augmentation de la capacité du m2 (horizon 2035-2040)

- Le tunnel historique à **voie unique du m2 sous la gare sera doublé**.
- Création d'une nouvelle voie de **garage-atelier** dans l'extension du dépôt de Vennes, pour assurer la maintenance des rames supplémentaires, une fois que les automatismes du m2 auront été renouvelés.
- Une **arrière-gare sera réalisée derrière le terminus nord de la ligne aux Croisettes**. Cette infrastructure permettra aux rames de se retourner pour repartir dans l'autre direction plus rapidement, permettant d'augmenter les cadences.
- À l'horizon 2035-2040, la ligne m2 pourra transporter jusqu'à **60 millions de voyageurs** annuels, contre 36 millions en 2024 (et 25 millions prévus à l'origine). Pour répondre à la demande, la cadence pourra être portée à **1 minute 30 entre Lausanne-Gare et les Croisettes**.
- Une flotte mixte composée d'anciennes rames rénovées et de nouvelles rames circulera.

Renouvellement et augmentation de capacité du m2

Prix septembre 2023

Objet	Type de financement	Part Canton CHF mios TTC	Part VdL CHF mio TTC	Total CHF Mio TTC
1^{er} décret - Renouvellement du m2				
Renouvellement des automatismes du m2, rénovation des rames actuelles et achat de 18 rames	Garantie d'emprunt	485.8	121.4	607.2
Transport de substitution pendant le renouvellement du m2	Subvention à fonds perdus	19.0	0	19.0
2^e décret - Développement du m2				
Augmentation de capacité du m2	Garantie d'emprunt	164.2	41.1	205.3
Transport de substitution pendant les travaux d'infrastructures	Subvention à fonds perdus	15.3	0	15.3
Participation à l'achat d'un terrain aux Croisettes	Crédit d'investissement	4.3	0	4.3
		688.6	162.5	851.1

Décret 3 – 118.8 millions 100% canton

Poursuite des études et travaux préparatoires m3)

- Le m3 reliera la **gare de Lausanne à la Blécherette**, au nord-ouest de la ville.
- La ligne sera entièrement **souterraine, à double voie et comptera six stations** : Lausanne-Gare, Chauderon, Beaulieu, Casernes, Plaines-du-Loup et la Blécherette. Les stations seront, lorsque c'est possible, peu profondes pour faciliter l'accès rapide au métro.
- Le m3 disposera d'une station aux quais spacieux et entièrement connectée à l'interface de la gare de Lausanne. Elle sera située à l'ouest de la station du m2, et proche du centre de gravité de la gare modernisée, qui sera déplacé avec l'allongement de ses quais en direction de Renens.
- À son terminus à la Blécherette, le m3 disposera **d'une arrière-gare et d'un garage-atelier**, nécessaires pour ajouter ou retirer des rames en extrémité de ligne et effectuer la maintenance des rames.
- La flotte du m3 comptera **14 rames**.
- À sa mise en service, le m3 circulera aux heures de pointe à **une cadence de 2 minutes**.
- À l'horizon 2040, on peut estimer que la ligne m3 transportera **40 millions de voyageurs annuels** (contre 36 millions en 2024 sur le m2).
- À **l'interface Chauderon**, le m3 offrira des connexions au LEB, au tramway (grâce à une liaison piétonne souterraine) qui reliera Lausanne à Renens, puis Villars-Sainte-Croix, aux bus urbains et aux bus à haut niveau de service (BHNS). Selon les projections, 80 à 90'000 voyageurs quotidiens à l'horizon 2035 sur cette interface
- Objectif stratégique : dépôt de la PAP 2^e semestre 2026

Décret 4 – 2.3 millions 100% canton

Études pour une liaison piétonne gare-Flon

La motion « Pour une liaison piétonne entre la gare et le Flon » (23_MOT_5) demande de mener les études nécessaires à la réalisation d'une telle liaison. Ces études fourniront des informations utiles sur l'opportunité d'un tel projet et le financement de l'exploitation d'une telle infrastructure :

- Le réseau des métros m2 et m3 est conçu pour accompagner l'évolution de la demande et permettre de répondre à la demande entre les stations de la gare et du Flon, y compris à long terme.
- Le m3 reliera directement la gare et Chauderon. Cette modification permet de mieux répartir les voyageuses et voyageurs en ville.
- Une **liaison piétonne** entre la **gare** et le **Flon** pourrait être une solution de desserte locale complémentaire intéressante.
- L'infrastructure pourrait également s'inscrire dans le cadre du projet de future gare souterraine à Lausanne.

La poursuite des études du m3 et le crédit d'études pour une liaison gare-Flon (100% canton)

Prix septembre 2023

Objet	Type de financement	Coût en CHF mios TTC	Coût par décret CHF mios TTC
3 ^e décret - Poursuite des études du m3 et travaux préparatoires			
Poursuite des études du m3, gouvernance et prestations liées au domaine foncier jusqu'en 2029	Subvention à fonds perdus	77.4	118.8
Travaux préparatoires du m3	Prêt remboursable	40.1	
Deux postes d'audit au sein de la DGMR	Crédit d'investissement	1.3	
4 ^e décret - Études pour une liaison piétonne			
Études pour une liaison piétonne entre la gare et le Flon	Crédit d'études	2.3	2.3
Totaux des décrets 1 à 4			
Montant total sollicité dans l'EMPD			809.7
Montant total sollicité par la VdL			162.5
Montant total			972.2

Prévision du coût final

Prix septembre 2023

Objets	Coût en CHF mios HT (prix sept. 2023) (montants arrondis)
Renouvellement des automatismes et des rames du m2, et développement de l'offre	852.3
Construction du m3	1'490
Dépenses brutes totales du programme des métros	2'342.3
Cofinancements fédérales	-186.0
Dépenses nettes totales du programme des métros	2'156.3

- **Le canton de Vaud** cautionne à 80% des garanties d'emprunts, Etudes + Substitutions par bus financés à fonds perdus 100% par le Canton de Vaud,
- **La Ville de Lausanne** cautionne 20% des garanties d'emprunts nécessaires au renouvellement et à l'augmentation de capacité du m2.
- La **Confédération** a accordé au projet un co-financement de CHF 186.0 millions HT au niveau des prix de septembre 2023.

Prévision du coût final et répartition financière

Prix septembre 2023

EMPD	Coût en CHF mios HT (prix sept. 2023)	
	(montants arrondis)	
	m2	m3
EMPD 216	8.7	8.8
EMPD 148	50.5	107.5
EMPD 91	848.5	113.0
4 ^{ème} tranche de financement		1'205.3
Dépenses brutes avant transferts	907.7	1'434.6
Transfert de rames et rééquilibrage de fonctionnement de la SDM	- 55.4	+ 55.4
Dépenses brutes après transferts	852.3	1'490.0
Dépenses brutes totales du programme des métros	2'342.3	

Les plannings intentionnels

Sous réserve de l'avancement des procédures

Pour le m2 :

- Horizon **2030** : Mise à double voie du tunnel historique du m2 sous la gare
- Horizon **2031** : L'extension du dépôt de Vennes et l'arrivée des nouvelles rames
- Horizon **2031** : Renouvellement du système de conduite automatique du m2. Le m2 pourra ensuite circuler avec nouvelles cadences à 1 minute 40 secondes
- Horizon **2033** : Rénovation des rames actuelles du m2
- Horizon **2033** : Création d'une arrière-gare et modification du terminus à Croisettes
- Horizon **2035-2040** : Augmentation de la cadence à 1 minute 30 seconde, si nécessaire

Pour le m3 :

- Horizon **2026** : Demande de permis de construire
- Horizon **2028-2029** : Début des travaux
- Horizon **2034-2036** : Mise en service à une cadence de 2 minutes aux heures de pointe

Nuria Gorrite

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

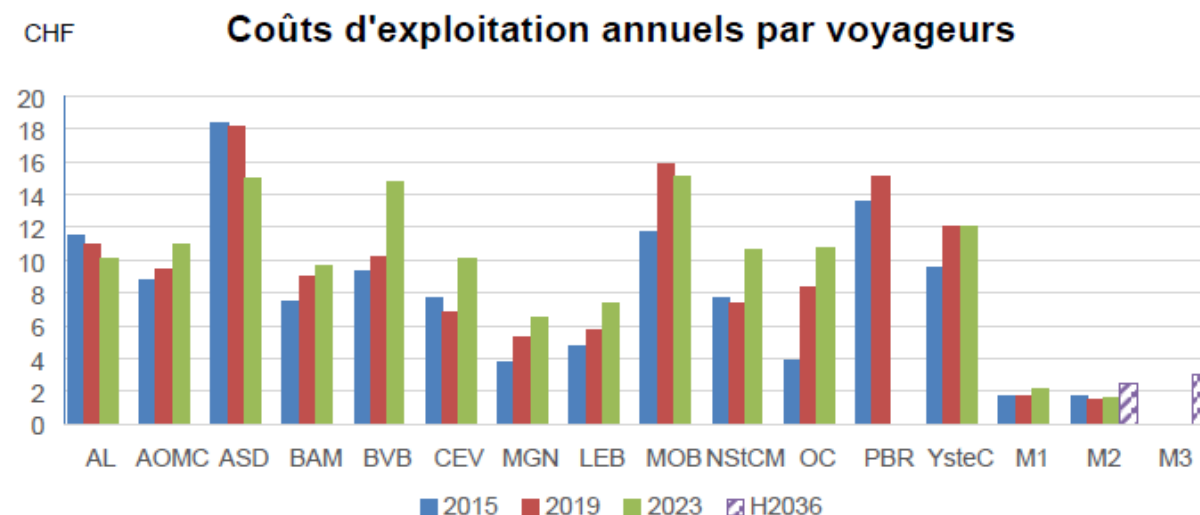
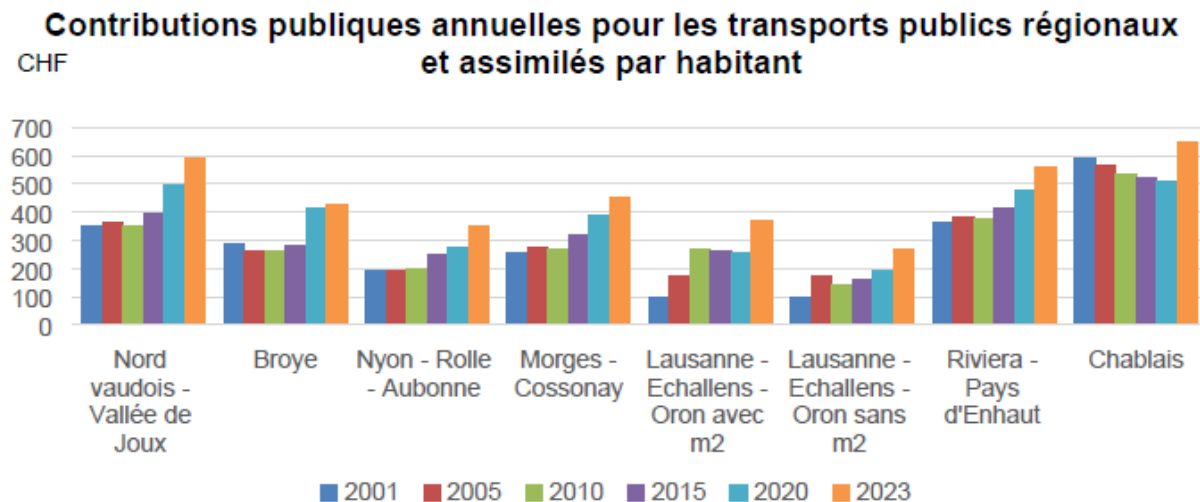
Cofinancements fédéraux

Des cofinancements fédéraux ont été obtenus dans le cadre des projets d'agglomération de 2012 et 2016 à hauteur de CHF 186.0 millions HT. En voici le détail :

- **m3 - étape 1 (Gare-Flon):** CHF 60.5 mios HT (prix septembre 2023)
- **m3 - étape 2 (Flon-Blécherette):** CHF 111.5 mios HT (prix septembre 2023)
- **m2 - réaménagement du terminus aux Croisettes:** CHF 14.0 mios HT (base de prix septembre 2023)

Dans le cadre de l'élaboration du projet d'agglomération Lausanne Morges (PALM) de 5^e génération de 2025, deux mesures supplémentaires (tunnel double-voie m2 et liaison piétonne Chauderon) ont été déposées pour tenir compte des résultats de la démarche d'optimisation du projet des métros.

Développement des transports publics dans le canton



Un investissement important, à la mesure du nombre de voyageurs qui l'empruntent

Investissement dans les infrastructures et les véhicules dans le canton depuis 2008 (Canton et Confédération), y compris la construction du m2 :

Ligne ou compagnie de transports publics	Investissements en millions de CHF	Voyageurs 2023 en millions	Coût en franc par voyageur
LEB	332.5	3.7	90
MBC	72.4	1.3	56
MOB	266.3	2.8	95
MVR	112.4	2.2	51
NStCM	156.4	1.4	112
TPC	330.2	2.2	150
Travys	106.3	1.0	106
m2	756.7	35.3	21

** Les montants indiqués comprennent les investissements entre 2008 et 2024 ainsi que la dernière période de convention de prestations (2021-2024) (les contributions du Canton et de la Confédération sont incluses)*

Conséquences du financement par garanties d'emprunts

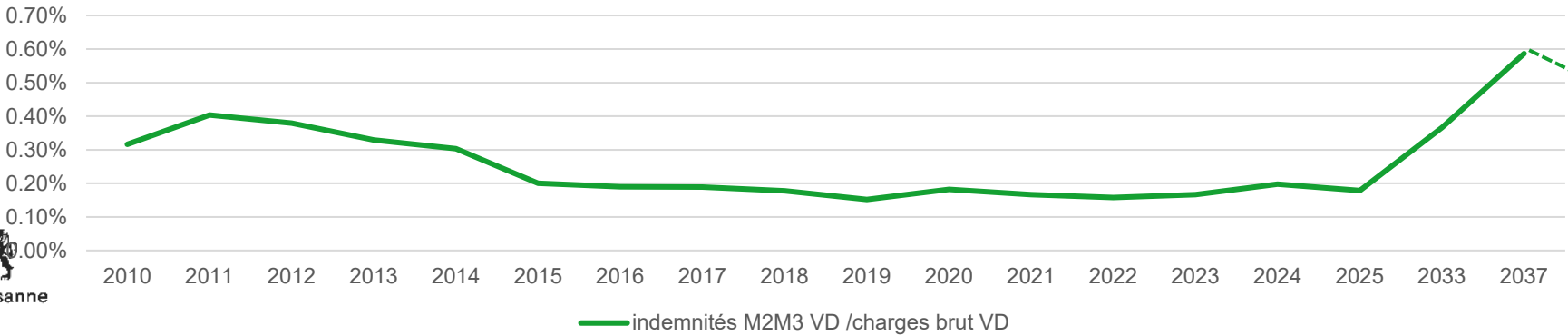
- L'EMPD 3 prévoit des financements par garanties d'emprunts octroyées aux tl à hauteur de **CHF 650'000'000.-**
- Ce vecteur de financement n'a pas de conséquence sur la PCF du projet
- Les charges d'intérêts et les amortissements des emprunts seront par contre imputables dans les charges d'exploitations (comprenant les charges financières) tl indemnisées par les commanditaires (VD 70% et communes 30%)
- Les conséquences sur le budget de fonctionnement DGMR/DICIRH (compte 3635) seront effectives dès les premières échéances des emprunts tl, soit à partir de 2026 selon le planning (+2 MCHF).

Evolution historique des indemnités du m2 / taille de l'Etat VD (synthèse)

y.c. projets m2m3

	Réal			Budget		Charges VD +2%/an	
	2010	2015	2020	2024	2025	2033	2037
Charges brutes fonct. VD	8'113'400'000	9'652'900'000	11'068'200'000	11'627'100'000	12'235'100'000	14'335'369'693	15'517'065'181
Indemnités M2	36'636'560	27'561'028	28'789'812	32'810'120	31'267'841	75'000'000	70'000'000
Indemnités M3	-	-	-	-	-	-	60'000'000
Canton M2+M3 (70%)	25'645'592	19'292'720	20'152'868	22'967'084	21'887'489	52'500'000	91'000'000
Communes M2+M3 (30%)	10'990'968	8'268'308	8'636'944	9'843'036	9'380'352	22'500'000	39'000'000
indemnités M2 VD /charges brut VD	0.32%	0.20%	0.18%	0.20%	0.18%	0.37%	0.32%
indemnités M3 VD /charges brut VD	-	-	-	-	-	-	0.27%
indemnités M2M3 VD /charges brut VD	0.32%	0.20%	0.18%	0.20%	0.18%	0.37%	0.59%

indemnités M2M3 VD /charges brut VD



Evolution des indemnités annuelles des tl 2025-2037

	2025 : situation actuelle			2033 : 1ère année complète après la rénovation du m2			2037 : 1ère année complète après la mise en service du m3		
En CHF mios (arrondis)	m2	m3	Total	m2	m3	Total	m2	m3*	Total
Charges d'exploitation	64.39	-	64.39	123.23	-	123.23	121.04	90.70	211.74
Frais de personnel	21.81	-	21.81	23.81	-	23.81	25.23	18.65	43.88
Frais de choses	14.16	-	14.16	20.96	-	20.96	22.20	16.41	38.61
Frais non actifs	2.54	-	2.54	2.86	-	2.86	3.03	2.24	5.27
Amortissements	23.74	-	23.74	56.93	-	56.93	58.76	29.59	88.34
Frais de capitaux	2.14	-	2.14	18.68	-	18.68	11.83	23.81	35.64
Produits des transports	33.12	-	33.12	44.10	-	44.10	44.99	24.26	69.25
Produits des transports	33.12	-	33.12	44.10	-	44.10	44.99	24.26	69.25
Produits accessoires	0.00	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00		0.00
taux de couverture	51%		51%	36%		36%	37%	27%	33%
Indemnités d'exploitation	31.27		31.27	79.13		79.13	76.05	66.43	142.49
A charge du Canton**	21.89	-	21.89	55.39	-	55.39	53.24	46.50	99.74
A charge des Communes**	9.38	-	9.38	23.74	-	23.74	22.82	19.93	42.75

* Année de mise en service du m3 en 2036, les revenus estimés sont de MCHF 22.1

** Estimation sur la base d'une prise en charge cantonale de 70%.

Dès 2033 : + 47.86 MCHF par rapport à 2025 (VD +33.5 / communes +14.36)
 Dès 2037 : + 111.22 MCHF par rapport à 2025 (VD +77.85 / communes +33.37)

Evolution de la gouvernance

Trois piliers

Gouvernance politique: délégation Conseil d'Etat / Ville de Lausanne, reporting au Parlement (COFIN / COGES)

Pilotage administratif : suivi des EMPD par la DGMR, section «audit» pour supervision financière

Structure de réalisation : création de la «Société des métros», filiale des tl pour piloter les études et conduire la réalisation des projets

Merci de votre attention

Questions?

vd.ch/métros

contact média: metro-m3@vd.ch



//AXES ///FORTS DE TRANSPORTS
PUBLICS URBAINS



SÉANCE CTITM DU 09.02.2026

DÉVELOPPEMENT DES MÉTROS M2 & M3

Métros m2 et m3 : Réponses aux questions

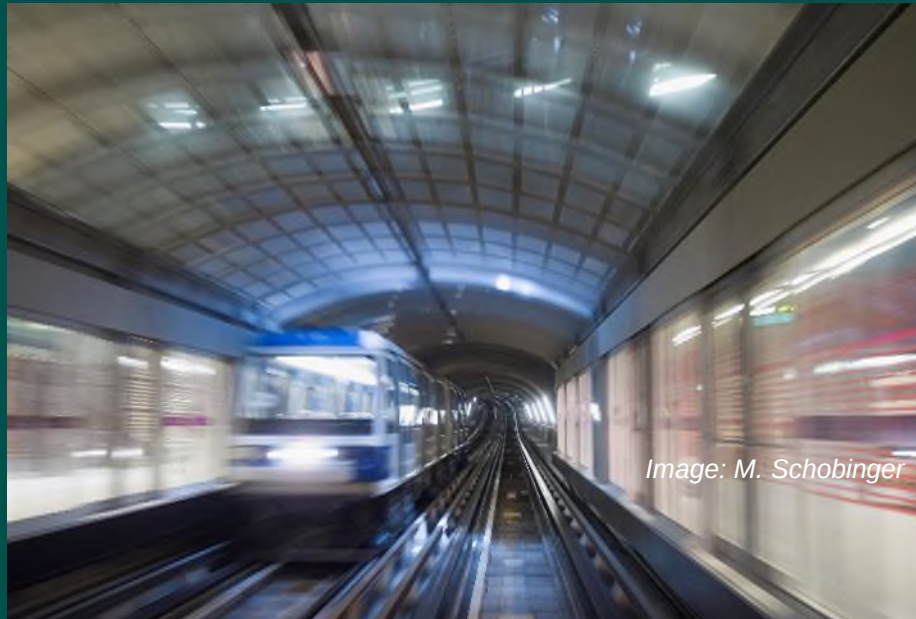


Image: M. Schobinger

Séance CTITM
EMPD 25_LEG_91

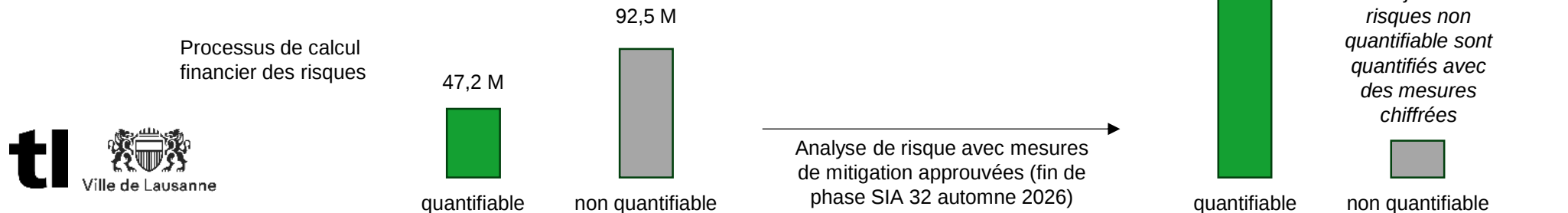
Réponses aux questions de la séance du
22 janvier 2026

Question générale :

Question concernant le calcul des risques m3

Risques $\approx$ 139,7 MCHF HT (environ 11,3% du montant global EMPD 3 décret 3 et EMPD futur pour la construction du m3)

- Risques quantifiables (à ce stade coûts des conséquences des risques et non des mesures) : 47,2 MCHF HT
- Risques non quantifiables : 92,5 MCHF HT
 - 7,5% appliqué selon directive OFT sur les devis Foncier (A), Travaux Préparatoires (L), Coûts ouvrage (M à T), coûts d'études du projet (V), frais secondaires (W) et imprévus (supplément 1 Y hors renchérissement)
 - $7,5\% \times 1'232 \text{ MCHF HT} \approx 92,5 \text{ MCHF HT}$



Question générale :

Question concernant la participation des communes (30%)

Prêts conditionnellement remboursables (PCR)

- Refacturation de 30% des correctifs d'actifs VD sur l'année n ;
- Refacturation de 30% des charges d'intérêts VD (30% sur solde à amortir N-1 x taux d'intérêt moyen de la dette de l'Etat) ;
- Refacturation 30% des indemnités d'amortissement (comprises dans les indemnités d'exploitation) ;

Prêts remboursables (PR)

- Refacturation de 30% des charges d'intérêts (30% sur solde à amortir N-1 x taux d'intérêt moyen de la dette de l'Etat) ;
- Refacturation 30% des indemnités d'amortissement (comprises dans les indemnités d'exploitation) ;

A fonds perdus

- Refacturation de 30% des charges d'intérêts (30% sur solde à amortir N-1 x taux d'intérêt moyen de la dette de l'Etat) ;
- Refacturation de 30% des charges d'amortissement de l'investissement VD ;
- Amortissement VD sur 10 à 25 ans.

Garantie d'emprunt

- Refacturation de 30% des charges d'intérêt des emprunts contractés (comprises dans les indemnités d'exploitation).
- Refacturation de 30% des charges d'amortissement de l'emprunt (remboursement de l'emprunt par ETC, compris dans les indemnités d'exploitation)

Les conséquences pour les communes sont identiques pour les modèles Prêts remboursables, A fonds perdus et Garantie d'emprunt. La différence pour les contributions à fonds perdus étant que c'est l'Etat qui refacture directement ses charges d'intérêt et d'amortissement. Dans le modèle PCR, la participation au correctif d'actif VD vient s'ajouter à la participation aux indemnités.

Question générale :

Les compensations (indemnités) versées par les communes du bassin 5 pour les métros m2 et m3 sont elles soumises à péréquation à hauteur de 60%?

→ **Non**, seules les lignes de trafic urbain selon art. 7 LMTP sont soumises à la péréquation.

→ Selon l'art. 7, al.3, let a LMTP, les lignes de trafic urbain **en site propre** (dont m2 et m3) sont **assimilées aux lignes de trafic régional** et répondent dès lors aux principes de financement de ces dernières (70% Etat / 30% communes du bassin concerné).

1.5.2 Besoins renouvellement du m2

Question : Précision concernant les ressources de renforts aux tl pour exploiter la ligne durant les travaux et mettre en service le nouveau système

Les grandes phases du projet du renouvellement système du m2 sont:

- (1) les travaux préparatoires (support pour les nouveaux câblages)
- (2) la conception/ design du système cible (sans intervention site)
- (3) les installations site des nouveaux automatismes et des équipements ferroviaires à moderniser
- (4) les tests fonctionnels unitaires des nouveaux systèmes et les premiers essais avec les trains
- (5) les tests d'ensemble (automatismes et circulation de carrousels de trains pour tester le nouv. système)

Afin de ne pas perturber l'exploitation du m2. les travaux site et les tests auront lieu de nuit. Ainsi le projet de renouvellement, nécessitera env. 1'000 nuits courtes et plus de 330 nuits longues sur la période 2026-2031 pour se déployer. Les tests d'ensemble nécessiteront de plus, quelques interventions pendant un week-end complet. tl n'a pas le personnel accrédité en suffisance pour accompagner le projet, il est donc nécessaire de recruter et former

Renouvellement des systèmes du m2	2026	2027	2028	2029	2030	2031
(1) travaux préparatoires						
(2) Conception design du système cible						
(3) Installations site						
(4) Tests fonctionnels						
(5) Tests d'ensemble système						

mise en service
nouveau système



1.5.2 Besoins renouvellement du m2

Question : Précision concernant les ressources de renforts aux tl pour exploiter la ligne durant les travaux et mettre en service le nouveau système

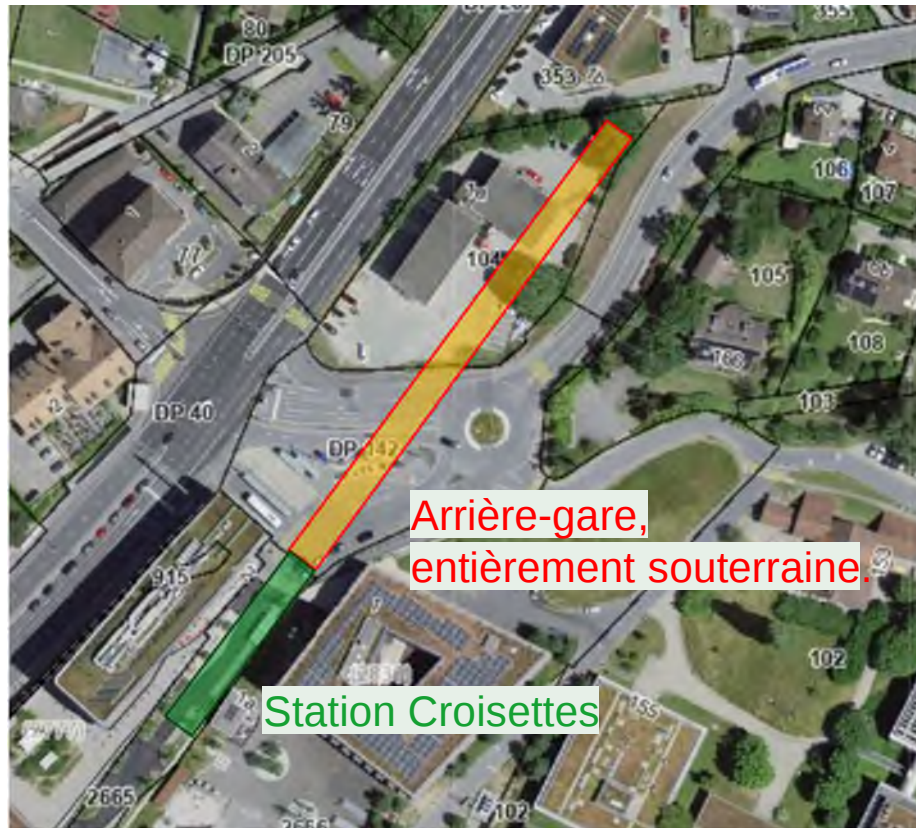
Pour des raisons de sécurité, chaque intervention de tiers nécessite la présence de personnel autorisé pour les accès aux locaux techniques, les accès à la voie et la sécurité chantier. De plus, certains régulateurs m2 du centre de gestion du trafic à Perrelet seront dédiés au projet pour surveiller les travaux de nuit. Lors de la phase de tests avec les trains, seul le personnel accrédité pourra conduire les trains pour leur reprise en mode manuel après une nuit de tests.

Période 2026-2031	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total ETP 2026-2031	CHF en mio	Personnel
Budget total								12.5	
Conducteurs de trains de travaux/ sécurité chantier	Contrat cadre conducteurs travaux et agents de sécurité, prestations de tiers							2.5 (+1.2 tvx. prépa)	tiers
Coordinateur chantier	1	1	2	2	2	1	9	1.1	tl
Renforts régulation CGT et migration sur nv. PCC	2*	2	2	2	4	6	18	2.3	
Accompagn. accès site	1	2	2	3	4	4	16	2.0	
Conducteur trains		1*	2	2	4	6	15	1.7	
Valideur conception/ design, planificateurs	0.5	1	1	1	1	1	6	1.0	
Formateur			1	1	2	2	6	1.0	
Préparation à la mise en exploitation					2	3	5	0.9	

* Pour recevoir son accréditation, la formation du personnel peut durer jusqu'à 2 ans, raison pour laquelle le besoins est anticipée par rapport au tvx.

1.5.3 Besoins pour l'augmentation de la capacité du m2

Demande : Explication concernant la création d'une arrière-gare au nord de la ligne



Foncier :

Parcelle n° 104 (Epalinges)

Superficie RF : 3'982 m²

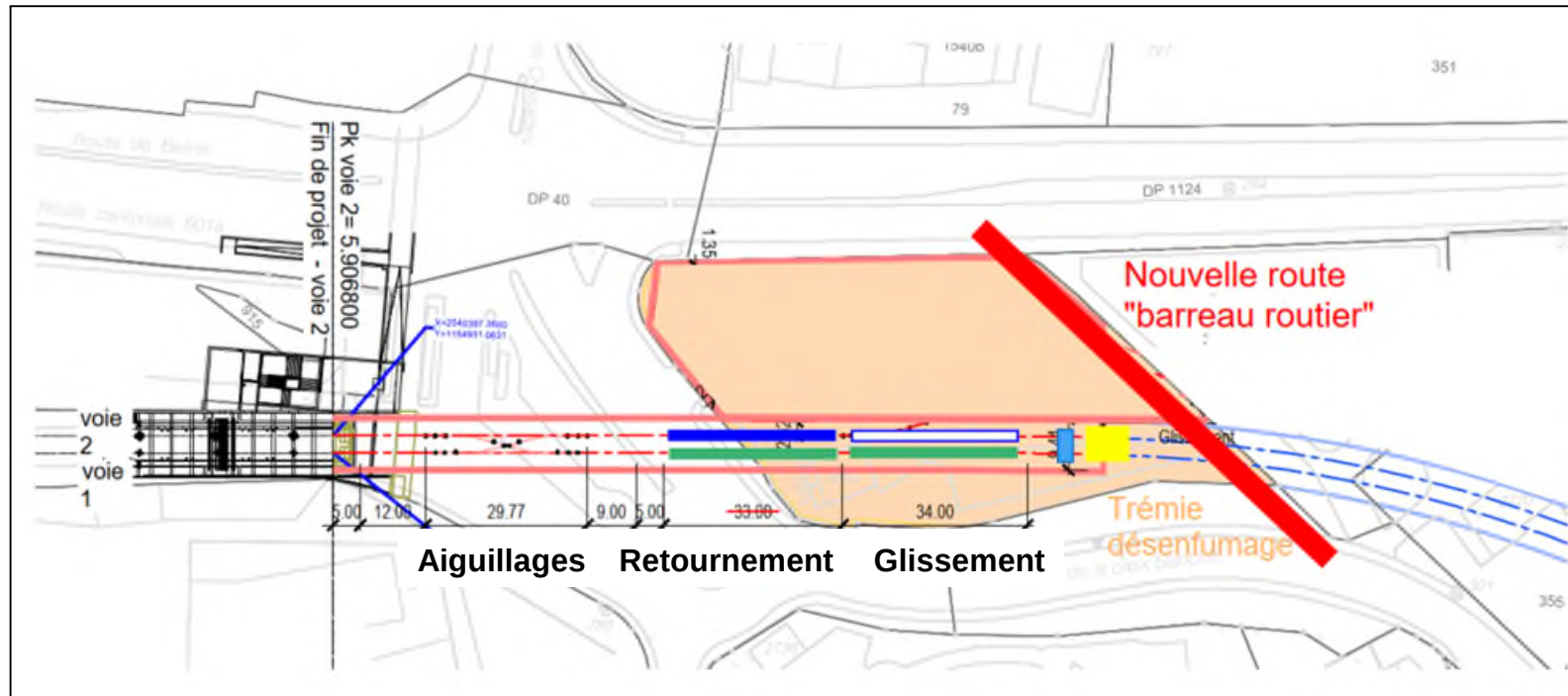
Affectation :

Zone de bureaux, d'entrepôts et de locaux destinés aux commerces, à l'artisanat ou à l'industrie (idem Biopôle)

1.5.3 Besoins pour l'augmentation de la capacité du m2

Demande : Explication concernant la création d'une arrière-gare au nord de la ligne

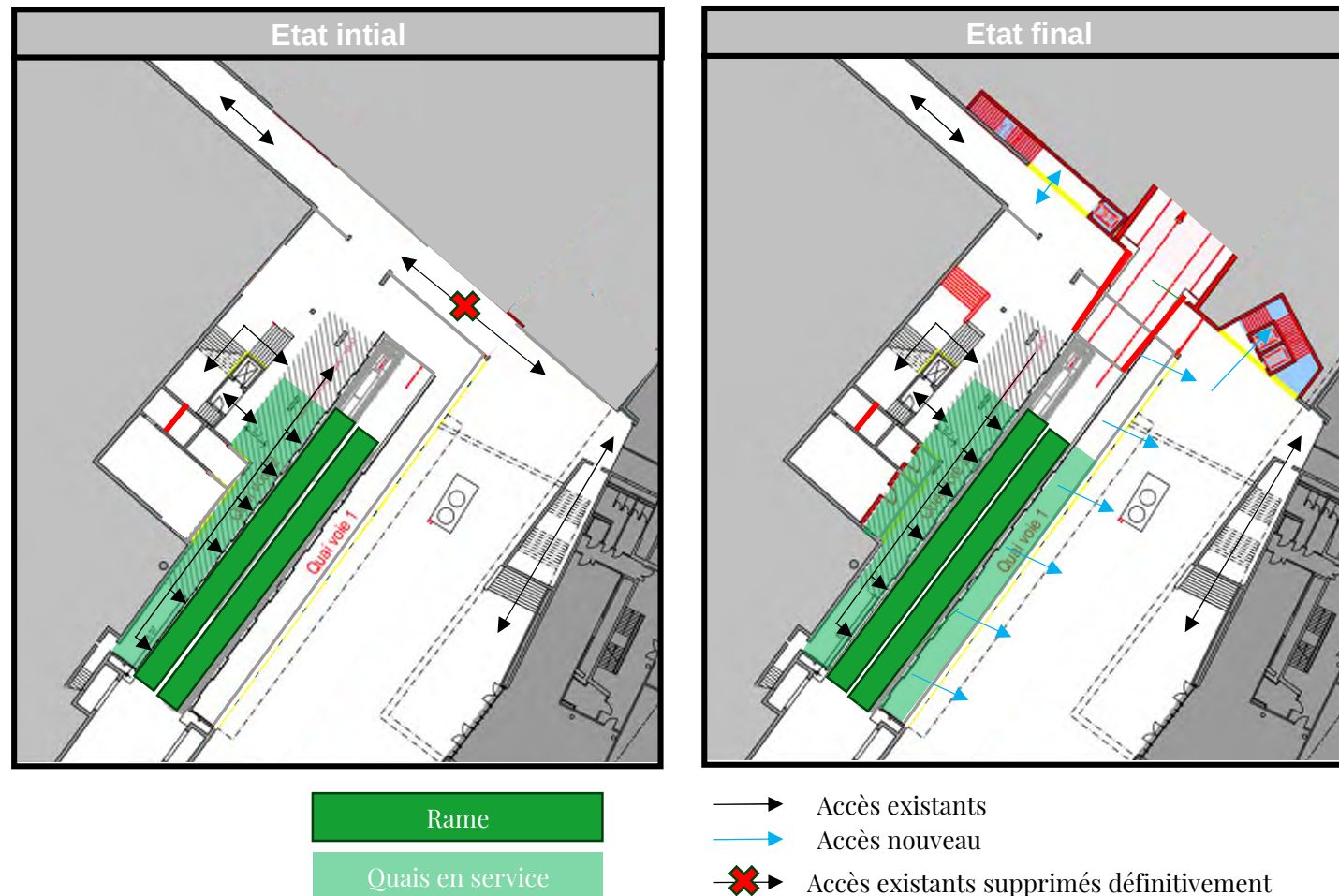
Plan de situation arrière-gare, niveau -1



1.5.3 Besoins pour l'augmentation de la capacité du m2

Demande : Explication concernant la création d'une arrière-gare
au nord de la ligne

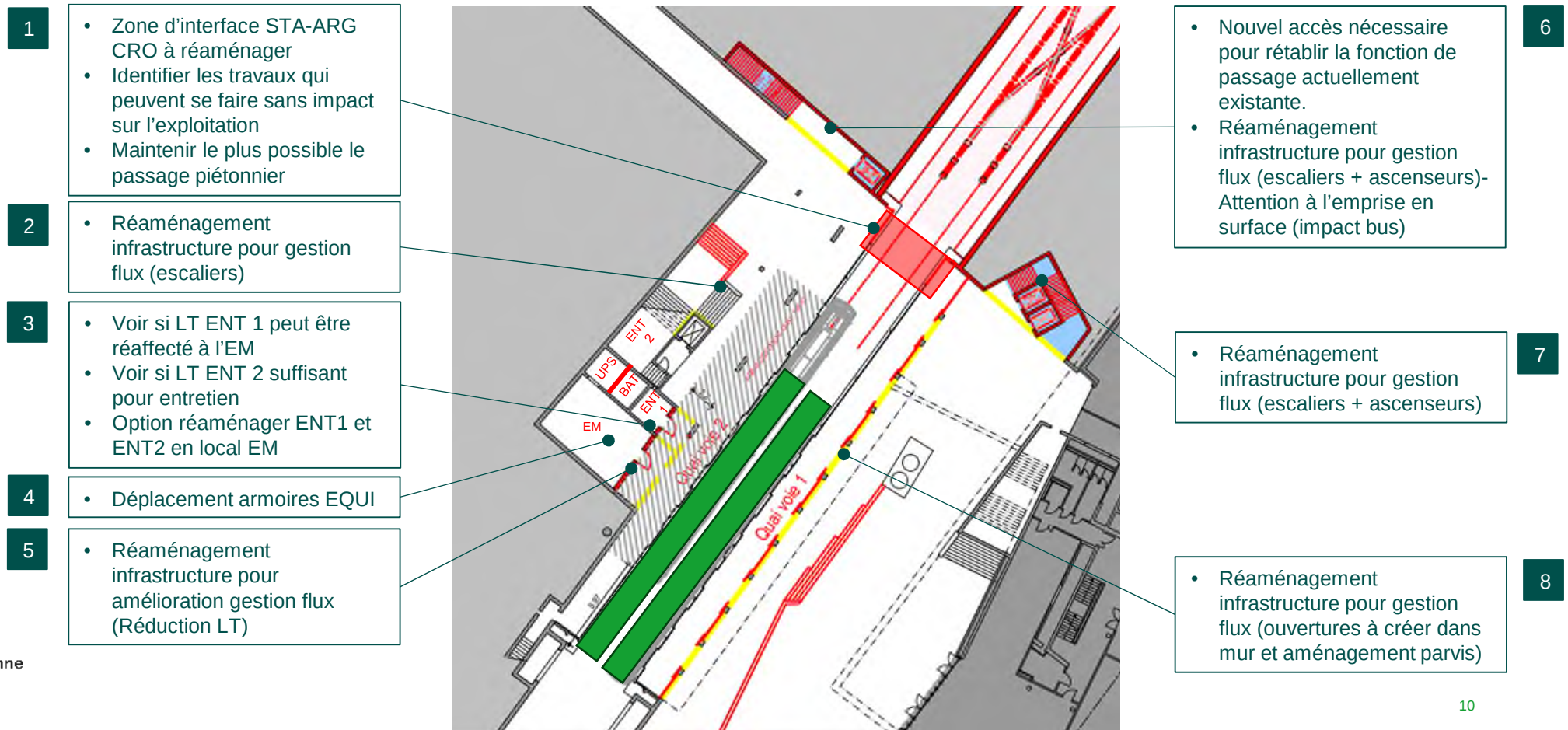
Station terminus – États actuel et final



1.5.3 Besoins pour l'augmentation de la capacité du m2

Demande : Explication concernant la création d'une arrière-gare au nord de la ligne

Station terminus – Transformation



Détail concernant les adaptations techniques à la station Gare du m2 et le rabaissement de la voie

[illegible]

1.5.3 Besoins pour l'augmentation de la capacité du m2

Détail concernant les adaptations techniques à la station Gare du m2 et le rabaïssement de la voie

Détails financiers

Les deux projets ci-dessous sont complémentaires (32,9 mio. CHF HT) et nécessitent une coordination spécifique pour chacun des projets :

Station m2 gare CFF (5,5 mio. CHF HT)

- Gestion des flux m2 – m3 nécessite un passage supérieur.
- Le gabarit d'espace libre sous le passage supérieur nécessite une reprise du niveau des voies.
- Cette reprise nécessite une interruption de la voie entre Bessières et la station m2 à la gare de Lausanne.
- La durée de l'interruption est en cours d'optimisation. Cette interruption nécessitera une substitution par bus. La période de cette interruption devrait être en été et inférieur à 60 jours.

Dédoublement du m2 sous gare CFF (27,4 mio. CHF HT)

- Le dédoublement du m2 sous la gare CFF nécessite une fermeture de la ligne de l'ordre de deux années.
- La durée de l'interruption est en cours d'optimisation. Cette interruption nécessitera une substitution par bus. (14,1 mio. CHF HT)

Les montants estimés pour la substitution de l'exploitation du m2 dépendront de la durée effective des travaux et de la qualité de l'offre exigée.

1.5.3 Besoins pour l'augmentation de la capacité du m2

Demande : Précisions concernant le montant forfaitaire de 29,2 millions HT concernant le système de conduite automatique dans l'EMPD

b) Système de conduite automatique

Le montant nécessaire au système de conduite automatique s'élève à CHF 29.2 millions HT.

Budget total			CHF en mio
Objet	Description	Domaine	29.2
Doublement de la voie	Conception et déploiement du système d'automatismes ALSTOM sur l'entier de la ligne et intégrant la double voie (balises, complétude des réseaux de communication, tests d'ensemble du système avec la double-voie), flotte à 22 trains et 100s	Nouveau système d'automatismes	11.0 ¹⁾
	Démantèlement du système d'automatismes existant sur la voie existante	Système d'automatismes existant	1.0
Arrière-gare de Croisettes	Equipement de l'arrière avec les nouveaux automatismes (balises, réseaux de communication et tests fonctionnels avec 26 trains et 90s	Nouveau système d'automatismes	14.2 ²⁾
Intégration	Intégration des nouveaux automatismes dans les 4 trains supplémentaires pour une flotte totale à 26 trains et 90s	Intégration des automatismes dans les trains supplémentaires	3.0

- 1) Ces montants sont compris dans l'offre ferme d'ALSTOM intégrant la double voie dans la conception du système de base. Toutefois, le système pourra être totalement testé qu'une fois la double voie du m2 équipée, ce qui nécessitera une série de tests et d'essais d'ensemble pour env. 11 Mio . Nota: si on avait intégré la double voie que dans un deuxième temps, cela aurait nécessité une nouvelle configuration système et donc des surcoûts estimés à env. +10 à +15 mio sur l'offre d'ALSTOM entrée en décembre 2025.
- 2) Ces montants sont compris dans l'offre ferme d'ALSTOM intégrant l'arrière-gare de Croisettes dans la conception du système de base des automatismes L'augmentation de la flotte à 26 trains fonctionnant avec l'arrière-gare nécessitant une série de tests et d'essais supplémentaires

1.5.3 Besoins pour l'augmentation de la capacité du m2

Demande : Le montant des mandats pour le système de conduite automatique et les rames s'élève à CHF 5 mio HT. De quels mandats s'agit-il ?

ALSTOM s'est engagé à garantir l'intégration du nouveau système d'automatismes (CBTC) dans les anciens et les nouveaux trains. Le nouveau CBTC devra encore s'interfacer avec de nombreux autres sous-systèmes existants ou modernisés, comme par exemple:

- Les portes palières
- Les alimentations électriques pour l'énergie de traction
- Les réseaux d'alimentation basse et moyenne tension (hors CBTC)
- Les systèmes aérauliques pour le désenfumage
- La détection de pression des pneus des rames
- La surveillance vidéo et la communication avec les usagers dans les stations de métro
- Les autres réseaux de communication radio et wifi

Un mandat global d'intégration système de 13 mio est prévu pour accompagner le MO sur toute la durée du projet, 8 mio sont prévus sur le Décret 1 § e) études et maîtrise d'ouvrage et 5 mio sur le Décret 2

1.5.3 Besoins pour l'augmentation de la capacité du m2

Question : Précision concernant les ressources de renfort aux tl pour exploiter la ligne durant les travaux et mettre en service les nouvelles infrastructures

Le montant Ressources de renfort aux tl pour exploiter la ligne durant les travaux et mettre en service les nouvelles infrastructures s'élève à CHF 7.2 millions HT.

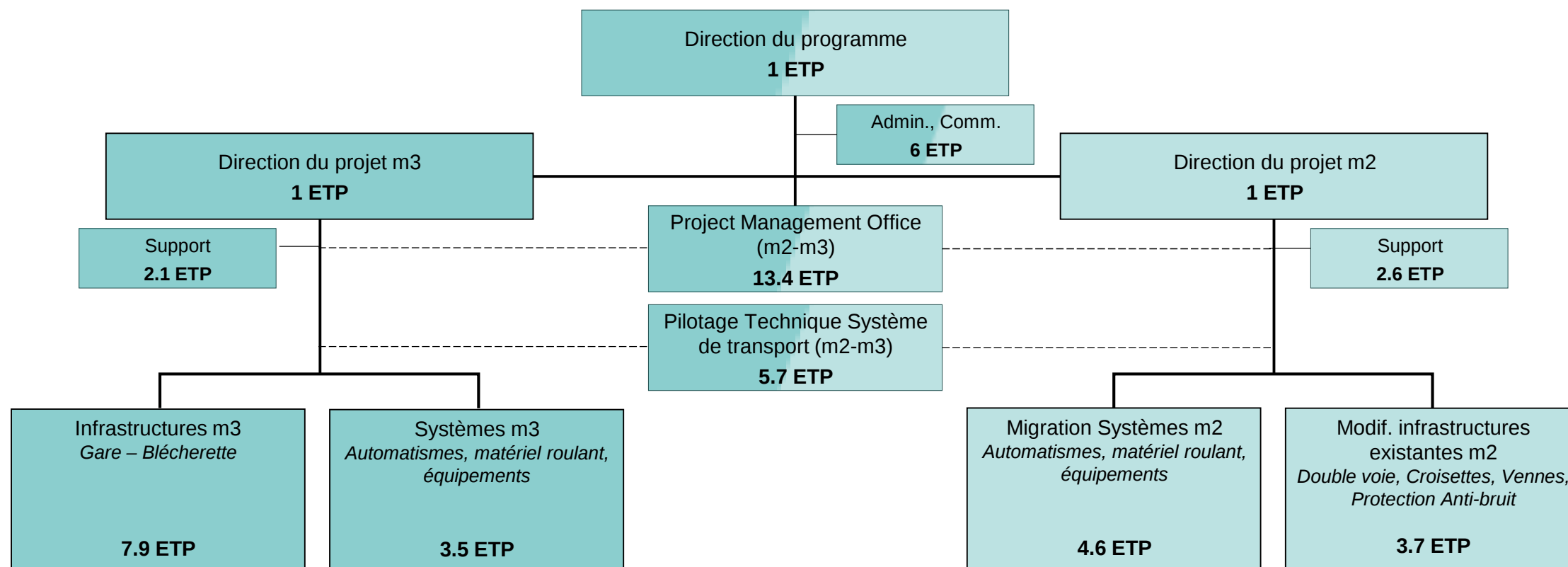
Les besoins sont les mêmes que ceux explicités au § 1.5.2, et dans la phase de projet qui consistera à modifier les infrastructures existantes sous exploitation (hors coupure au Sud entre Ouchy et Grancy pour la réalisation de la double-voie) et récupérer les trains MP89 après retrofit

Période 2029-2034	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Total ETP 2029-2034	CHF en mio	Personnel
Budget total								7.2	
Conducteurs de trains de travaux/ sécurité chantier	Contrat cadre conducteurs travaux et agents de sécurité, prestations de tiers							0.7	tiers
Coordinateur chantier		1	1	2	2	0.5	6.5	0.8	tl
Renforts régulation CGT et intégration nouv. Infra				3	3	0.5	6.5	0.8	
Accompagn. accès site			1	2	2		5	0.6	
Mainteneur matériel roulant		2	2	3	3	2	12	1.5	
Conducteur trains				3	3	0.5	6.5	0.8	
Valideur conception/ design, planificateurs				1.5	1.5		3	0.5	
Formateur			2	2	2	0.5	6.5	1.1	
Préparation à la mise en exploitation				1	1		2	0.3	

1.6.2 Besoin pour la poursuite des études du m3...

Demande : Placement des ETP effectif de l'équipe de projet dans un organigramme schématique.

Organigramme prévisionnel des ETP totaux à l'horizon fin 2026



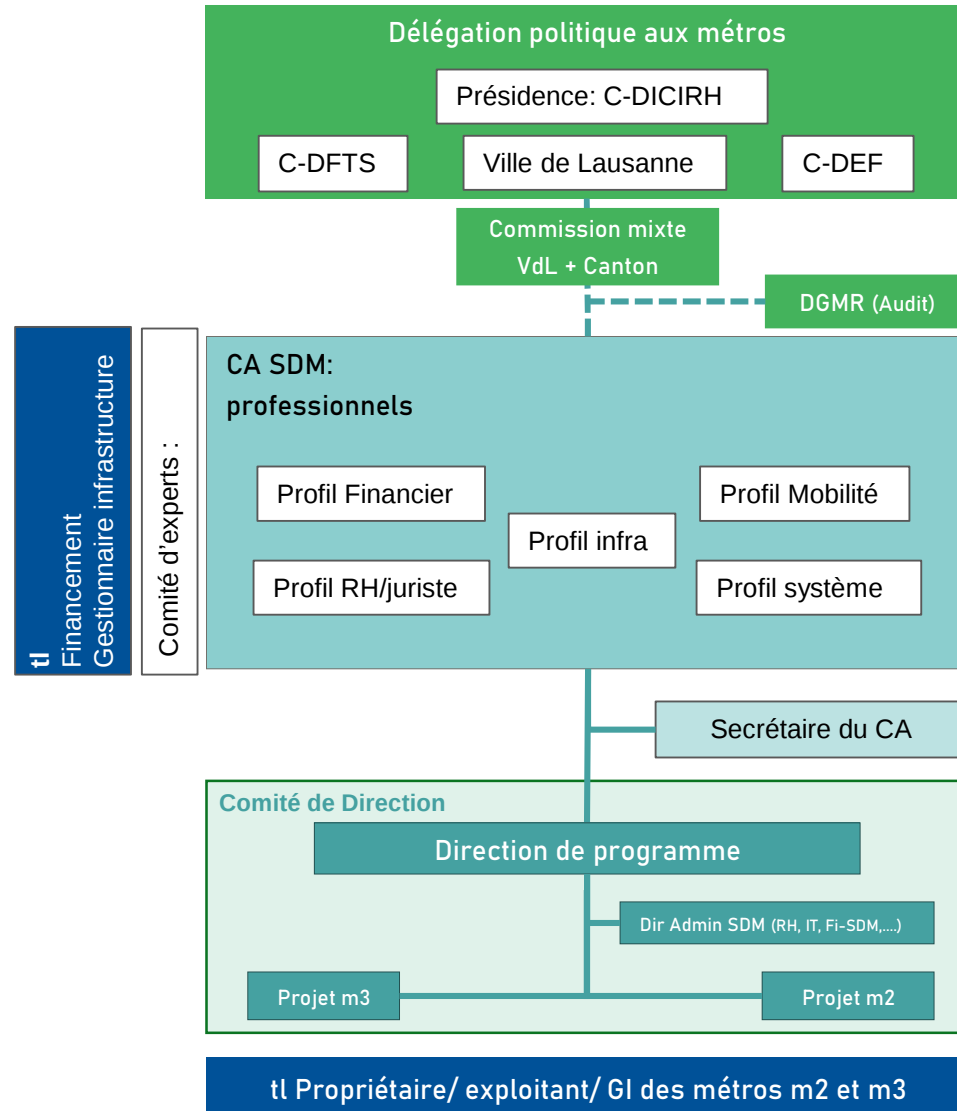
2.3 Mise en place de la Société des métros SA (SDM)

Question : qui composerait le CA de la SDM?

- La SDM, fille des tl, disposera d'une autonomie de gouvernance pour réaliser les projets, matérialisée par un Conseil d'administration propre, professionnalisé et rémunéré de 5 à 7 personnes.
- Les membres du conseil d'administration de la SDM sont nommés par le canton.
- Les compétences métier identifiées sont : profil infra, profil système, profil financier, profil RH/juriste, profil mobilité

2.3 Mise en place de la Société des métros SA (SDM)

Organigramme schématique et compétences métier des administrateurs.



1. **Pilotage politique** (Délégation du Conseil d'État et ville de Lausanne aux métros)
2. **Supervision financière et audit** (CCF et section « audit » dédiée)
3. **Pilotage stratégique (CA de la SDM)**
Planification du financement des projets
Rédaction Rapport trimestriel
4. **Pilotage exécutif** (direction de la SDM et du programme m2-m3)
5. **Pilotage opérationnel** (Direction de projets)
6. **Propriétaire / GI et exploitant**

Merci de votre attention

Questions?

vd.ch/métros

contact média: metro-m3@vd.ch



//AXES ///FORTS DE TRANSPORTS
PUBLICS URBAINS

