

Communiqué du Grand Conseil

Commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité

Lausanne, le 13 mars 2026

Métros lausannois : la commission soutient à l'unanimité les nouvelles étapes de modernisation et de développement du réseau

La commission du Grand Conseil chargée d'examiner les exposés des motifs et projets de décrets relatifs à la modernisation et au développement du réseau de métro lausannois recommande à l'unanimité l'entrée en matière sur trois décrets, consacrés au renouvellement des automatismes et à l'augmentation de la capacité du m2 ainsi qu'aux études préparatoires de la future ligne m3. Ces investissements constituent une étape déterminante pour répondre à la forte croissance de la fréquentation et préparer l'évolution du réseau de transports publics à long terme.

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

La Commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité (CTITM) souligne en particulier l'importance du renouvellement des systèmes d'automatisation du métro m2, l'augmentation de sa capacité ainsi que les crédits d'études nécessaires à l'avancement de la future ligne m3 jusqu'à la mise à l'enquête. Ces mesures répondent à l'augmentation rapide de la fréquentation du réseau et visent à garantir sa fiabilité à long terme.

Une fréquentation qui va croissant

Conçu au début des années 2000 pour transporter environ 25 millions de voyageurs par an, le m2 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. Aujourd'hui saturé aux heures de pointe, le m2 doit également faire face à l'obsolescence progressive de ses systèmes d'automatisation. Leur renouvellement permettra de prolonger la durée de vie de l'infrastructure tout en augmentant 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 de métro lausannois à près de 100 millions de voyageurs par an.

Optimisation du projet

Face à l'augmentation des coûts et aux risques techniques identifiés, une revue approfondie du projet a été menée en 2024. Celle-ci a conduit à une optimisation majeure consistant à séparer les tracés et l'exploitation des lignes m2 et 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 quant à lui réalisé sur un tracé distinct vers l'ouest, entièrement à double voie, avec six stations entre Lausanne-Gare et la Blécherette, notamment à Chauderon – Flon Ouest, et à Beaulieu.

Partage du financement et de la gouvernance

La Ville de Lausanne participera au financement des infrastructures à hauteur de 20 %, tandis que les Transports lausannois (tl) se financeront sur les marchés avec des garanties d'emprunt du Canton.

Concernant la gouvernance du projet, les tl vont déléguer la maîtrise d'ouvrage à une société fille, la Société des métros (SDM), chargée de piloter le renouvellement des automatismes du m2 durant les travaux nocturnes ainsi que l'étude et la réalisation du futur m3, tandis que l'exploitation diurne du m2 restera assurée par les tl. Le conseil d'administration de la SDM, composé de cinq à sept experts, sera nommé par l'État, le Canton assumant l'essentiel du financement du projet.

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.

Majorité favorable à l'étude d'une liaison piétonne

Enfin, l'exposé des motifs comprend également un quatrième volet portant sur une étude relative à la réalisation d'une liaison piétonne entre la gare de Lausanne et le quartier du Flon. Avec quelques abstentions, la commission s'est prononcée en faveur de cette étude, visant à améliorer la fluidité et la sécurité des déplacements dans un secteur particulièrement fréquenté, en complément des développements prévus pour le réseau de métro.

Les quatre rapports du Conseil d'État au Grand Conseil associés à ces projets de décrets ont tous été acceptés à l'unanimité, à l'exception du rapport portant sur l'étude relative à la réalisation d'une liaison piétonne, approuvé avec quelques abstentions.

Bureau d'information et de communication de l'État de Vaud

RENSEIGNEMENTS POUR LA PRESSE UNIQUEMENT

Pierre-Alain Favrod, président de la commission : 079 207 89 57

TÉLÉCHARGEMENT

[Rapport de la commission](#)