

COMMUNIQUÉ DU CONSEIL D'ETAT

Retards du chantier de la gare de Lausanne

Le Canton renforce la gouvernance pour optimiser et assurer la réalisation des projets de métro m2 et m3

Le nouveau concept de la gare de Lausanne et le retard de sa mise en service ont un impact important sur le projet de développement du métro m2 et de construction du m3. Face à ce nouveau contexte, le Canton et ses partenaires, les Transports publics de la région lausannoise (tl) et la Ville de Lausanne lancent une démarche d'optimisation et d'analyses afin de limiter au maximum les effets générés par les retards de la gare de Lausanne. Celle-ci permettra de réviser l'estimation des coûts finaux, en tenant compte de l'allongement des délais, des évolutions normatives et de l'important renchérissement. Afin de renforcer le pilotage de la réalisation des métros, le Conseil d'État nomme Samuel Barbou directeur stratégique du programme et désigne des experts reconnus dans le domaine pour accompagner cette nouvelle phase : Olivier Français et Philippe Gauderon.

Si le chantier de mise à niveau de la gare de Lausanne était à l'origine une opportunité pour doubler la capacité des métros en direction du Flon, le Canton constate aujourd'hui que de nombreuses incertitudes menacent le développement de ce système de transport. Le nouveau concept de la gare de Lausanne, tel que présenté en mars 2023 par l'Office fédéral des transports (OFT) et les CFF, induit des retards de 4 à 5 ans sur la mise en service finale de la gare et notamment de ses nouveaux passages sous-voies. Ces derniers sont essentiels pour desservir la nouvelle station souterraine du m2 et absorber les voyageuses et voyageurs attendus. La faisabilité du nouveau concept de la gare n'est par ailleurs pas démontrée, notamment concernant la question des flux de passagères et passagers pendant la durée des travaux, laissant craindre des difficultés pour le fonctionnement du m2, aujourd'hui déjà saturé. La crise COVID n'a eu quasiment aucun impact sur la poursuite de l'augmentation de sa fréquentation : 33 millions de voyages en 2022 et +7% par rapport à 2019 sur les premiers mois de 2023.

De plus, alors que le développement du m2 et la construction du m3 avaient été estimés à environ 1,1 milliard de francs en 2018, les impacts du chantier de la gare,

l'allongement des délais, le renchérissement ainsi que l'évolution des normes depuis la mise en service du m2 en 2008 (par exemple les volumes nécessaires pour les installations techniques et de sécurité), rendent nécessaire une révision de l'estimation du coût final tenant compte de tous ces éléments.

Garantir la réalisation du projet

Pour le Conseil d'État, les retards du chantier de la gare ne doivent pas préjudicier le développement des métros lausannois. Des solutions doivent être trouvées afin de garantir leur réalisation dans les meilleurs délais et aux meilleurs coûts. En particulier, la transformation du m2, notamment son augmentation de capacité pour répondre à sa saturation, doit garder un haut niveau de priorité. Si la construction de la nouvelle station du m2 et de son nouveau tunnel sous la gare est confiée aux CFF et fait partie intégrante de la procédure de la gare de Lausanne, les autres développements du m2 ainsi que la construction du m3 peuvent encore faire l'objet d'optimisations. Le Canton ouvre ainsi une revue de projet pour tirer parti au maximum de cette nouvelle donne avant la future mise à l'enquête du m3 entre le Flon et la Blécherette et pouvoir réaliser cette nouvelle ligne indépendamment du chantier de la gare de Lausanne.

Une gouvernance renforcée

Pour mener cette démarche, le Conseil d'État renforce la gouvernance du projet en nommant Samuel Barbou directeur stratégique du programme de développement des métros. Désormais rattaché au Canton, cet ingénieur de 43 ans était jusqu'ici responsable de l'entité « Grands projets » des Transports publics de la région lausannoise. À ce titre, Samuel Barbou a conduit avec succès la construction du tunnel du LEB sous l'avenue d'Échallens ainsi que piloté le projet du tram entre le Flon et Renens. Fort de cette expérience et disposant d'une grande expertise dans les systèmes de transports ferroviaires, Samuel Barbou travaillera ces prochains mois de concert avec Yves Trottet, directeur opérationnel du projet des métros, avant de reprendre à terme la pleine direction du programme.

Par ailleurs, le Canton a désigné deux experts reconnus qui rejoignent et renforceront les instances de gouvernance du projet :

- Olivier Français, conseiller aux États vaudois, ancien municipal lausannois en charge des travaux. Cet ingénieur, spécialiste reconnu des projets complexes, est une des chevilles ouvrières du m2 et à l'origine des premières réflexions sur le m3.
- Philippe Gauderon, président du Conseil d'administration du LEB, ancien directeur de CFF infrastructures et ancien membre de la direction des CFF. Il amènera son expérience à la fois technique et de gouvernance des grands projets en environnement complexe.

Durant ces prochains mois, l'équipe du projet des métros et les experts étudieront différents scénarios d'optimisation de projet, de réalisation et de gouvernance. À l'issue de cette phase, le Conseil d'État, les tl et la Ville de Lausanne présenteront les choix retenus pour réaliser un système de transport efficient entre la gare de Lausanne et le nord de la ville. Une telle infrastructure est indispensable pour les futurs besoins de mobilité du canton, le réseau de transport de l'agglomération et les objectifs de durabilité et de préservation du climat.

Lausanne, le 27 avril 2023

RENSEIGNEMENTS POUR LA PRESSE UNIQUEMENT

DCIRH, Nuria Gorrite, conseillère d'Etat

Florence Germond, directrice des finances et de la mobilité, Ville de Lausanne

Patricia Solioz Mathys, directrice des tl, par le service de presse des tl

TÉLÉCHARGEMENTS