

## Transports publics

# Deux métros pour fluidifier la mobilité dans le canton

L'État demande 320 millions de francs pour transformer le M2 et construire le M3, dont 61,5 millions pour le nouveau tunnel à double voie entre la gare et le Flon.

Claude Béda

«Ce n'est pas un réseau de métro pour les Lausannois uniquement, mais pour tous les Vaudois», lance la conseillère d'État Nuria Gorrite. La transformation du métro M2 et la construction du M3 à Lausanne entrent dans le dur. Après deux premiers crédits de 19 millions (études) et de 153 millions libérés par le Grand Conseil en 2015 et 2019, le Conseil d'État demande l'octroi de 320 millions, dont 110 millions pour construire le nouveau tunnel à double voie entre la gare et le Flon dès 2024 (61,5 millions), effectuer des travaux préparatoires et ménager des espaces pour entreposer des rames pendant le chantier.

Le Gouvernement a encore besoin de 117 millions pour poursuivre les études et la gestion de projet jusqu'en 2025. Il faudra 54 millions de plus pour lancer la commande de quatorze nouvelles rames (qui seront testées durant la nuit) et du système de pilotage à distance du futur réseau, ainsi que 40 millions de garantie d'emprunt accordée aux Transports publics de la région lausannoise (tl).

## Déjà des oppositions

La quatrième étape de financement, pour le tronçon Flon-Blécherette du M3, est attendue en 2025. «Nous avons décidé de financer le projet en quatre étapes afin d'être au plus près des coûts réels, glisse Nuria Gorrite. Pour un projet d'une telle ampleur, qui s'étend sur une longue période, les prix peuvent varier.» La durée des travaux aussi: pour l'heure, le projet est confronté à 24 oppositions, dont six ont été levées: «Le dialogue avec les propriétaires concernés est maintenu, assure la conseillère d'État. Nous devrions parvenir à des accords, nous ne pourrions toutefois jamais exclure des procédures allant jusqu'au Tribunal fédéral.»

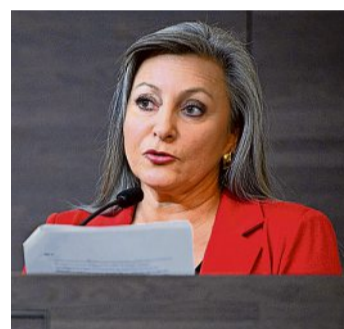
Mais l'État a des arguments. La population vaudoise devrait passer de 815'000 habitants à 1 million vers 2044, avec un fort développement dans l'agglomération Lausanne-Morges. Conséquence: la fréquentation des transports publics n'a pas cessé d'augmenter ces deux dernières décennies. Et rien ne semble pouvoir arrêter cette tendance, même pas la pandémie: à ce jour, 89% des usagers vaudois ont retrouvé les transports publics qu'ils avaient momentanément quittés. «Atteindre les objectifs environnementaux que nous nous sommes fixés ne se décrète pas, ajoute Nuria Gorrite. Il est indispensable d'améliorer l'offre et de proposer une solide alternative à la voiture.»

S'il apparaît impératif d'accroître la capacité du M2 et de créer le M3 entre la gare et la Blécherette, c'est que la gare de Lausanne devrait accueillir 200'000 usagers à l'horizon 2030 contre 130'000 actuellement. «La capacité de nombre de transports publics vaudois a été renforcée ces



dernières années, rappelle la cheffe des Infrastructures. L'ensemble de ce système de mobilité passe par Lausanne, où il faudra

répartir les passagers.» Charnière du projet, le nouveau tunnel à double voie permettra d'absorber l'accroissement du



«Atteindre les objectifs environnementaux que nous nous sommes fixés ne se décrète pas. Il est indispensable d'améliorer l'offre et de proposer une solide alternative à la voiture.»

Nuria Gorrite, conseillère d'État, cheffe des Infrastructures

flux de voyageurs en augmentant les cadences à une rame chaque 1 minute 50 aux heures de pointe. Grâce au M2 et au M3, la capacité doublera (de 5800 à 12'200 passagers) entre la gare et le Flon, le secteur le plus fréquenté. À la gare, la nouvelle station du M2 sera créée plus à l'ouest. Plus spacieuse, elle sera moins pentue et plus proche des quais CFF.

## La Ville participe

Quant à ligne M3, entièrement souterraine sur ses 3,6 km, elle desservira sept stations, dont Chauderon - un site appelé à devenir un nouveau hub -, Beaulieu, les Plaines-du-Loup (où 8000 habitants ainsi que 3000 emplois sont attendus dans l'écoquartier en construction) et la Blécherette, près du stade de la Tuilière. Le parcours de la gare à la Blécherette sera réalisé en onze minutes, avec une rame toutes les trois minutes aux heures de pointe.

La Confédération soutient le projet à hauteur de 161 millions. La Ville ne participe pas directement au financement de l'infrastructure. Mais elle prévoit de déboursier 40 millions de francs dans ce projet. «La réalisation du M3 permet de repenser deux de ses places majeures, au Flon et à Chauderon, explique Florence Germond, municipale. Il s'agit d'y créer des interfaces de mobilité efficaces, mais surtout de qualité.»

Si le permis de construire est obtenu, le M2 sera mis en service sur son nouveau tracé à l'horizon 2030 et le M3 un an plus tard.

## Commentaire

Renaud Bournoud  
Journaliste



## Le M3, what else?

Au début du siècle, la construction de métro M2 entre Ouchy et les Croisettes n'allait pas de soi pour les autorités vaudoises. Le Conseil d'État de l'époque avait même expliqué à ses administrés qu'il faudrait choisir entre le métro et la Banque cantonale, alors en pleine débâcle. Le projet est finalement sauvé en votation populaire, en novembre 2002. On connaît la suite. Inaugurée en septembre 2008, la ligne du M2 est, depuis, victime de son succès. Ses concepteurs tablaient sur une fréquentation annuelle de 25 millions d'usagers en 2025. En 2017, elle dépassait déjà les 30 millions de voyageurs.

«La question n'est plus de savoir si l'on peut se permettre de réaliser une telle infrastructure, mais plutôt si elle n'est pas sous-dimensionnée.»

Au moment de construire le métro M3, il n'est plus question de chantage sur le mode: «Si vous voulez votre métro, il faudra renoncer à ci ou ça.» Le coût du M3 est pourtant équivalent à celui du M2, soit plus de 800 millions. Mais l'équation a complètement changé. La demande est là. Et les pouvoirs publics doivent cavalier pour y répondre. La question n'est plus de savoir si l'on peut se permettre de réaliser une telle infrastructure, mais plutôt si elle n'est pas sous-dimensionnée. Ou même, s'il ne faut pas déjà plancher sérieusement sur l'étape suivante. Certes, le Canton est dans une situation financière plus confortable qu'au début du siècle. Mais c'est surtout l'explosion des transports publics ces deux dernières décennies qui dicte la cadence. Ceux-ci ont bénéficié d'un gros bond en avant au tournant du siècle avec Rail 2000. En quinze ans, la croissance de la fréquentation des transports publics est à deux chiffres, voire trois pour certaines lignes. L'offre appelle la demande, comme on dit. Ça tombe bien, il paraît que l'on doit réduire nos émissions de CO<sub>2</sub> par dix.

## Design

### Dans les futures stations du métro M3 le grès sera roi

Preuve que le futur métro M3 se concrétise, un concept de design intérieur des stations a été établi. Identique sur toute la ligne, il définit les matériaux, le mobilier, la signalétique, l'ambiance sonore et l'éclairage qui seront déployés dans les futurs espaces.

«Ces éléments formeront une sorte de boîte à outils dans laquelle pourront puiser les architectes et ingénieurs civils qui conçoivent actuellement les stations, explique Nuria Gorrite. Le but est de permettre aux usagers de s'orienter, tout en leur offrant une expérience de voyage.»

Retenu ce printemps, au terme d'un concours pour «une identité de ligne» lancé en 2020, ce concept a pour fil conducteur le carrelage, auquel les stations de métro sont historiquement rattachées.

«À nos yeux, il était important de comprendre ce qu'un métro ou un espace souterrain représente, explique Marie Page, architecte de l'équipe (la-clicque) lauréate. Nous avons collaboré avec des artisans locaux, des céramistes,



afin d'explorer le grès qui sera présenté dans une palette de couleurs propre à chaque sta-

tion. C'est une approche simple, réaliste et tendance, donc contemporaine. Nous voulons

Images d'ambiance dans le futur M3 à la station de la Blécherette, sur les quais (illustrations indicatives). DR/LA - CLIQUE & CO

créer un sentiment d'appartenance, avec un design sobre et intemporel, pour qu'il dure dans le temps.»

«Le carrelage permet de ramener de la lumière à l'intérieur, précise Julien Mercier, designer. Notre système est modulable à souhait, selon les utilisations. Le logo du métro figurera sur une girouette. Et une main courante accompagnera les usagers de la surface jusqu'à la station.»

Le concept prévoit toutefois que les carreaux soient réalisés en plusieurs matériaux en formant des motifs aux murs et au sol. Les murs devraient être en béton brut et le mobilier en métal. L'ensemble a été imaginé par six architectes et designers, qui ont tous effectué une partie de leurs études à Lausanne. «Le concept simple et clair de ces trente-naires a séduit le jury, présidé par Pierre-Yves Gruaz, directeur de la Direction générale de la mobilité et des routes, relève Nuria Gorrite. La réussite du projet M2 - M3 ne se limite pas qu'au volet transports publics.»

CBE