

A Lausanne, le M3 ne passera finalement pas par le Flon

TRANSPORTS La démarche d'optimisation des métros lausannois a abouti à une révolution dans le projet. Le tracé de la nouvelle rame évitera l'ancienne zone industrielle, alors que Chauderon deviendra un nouveau centre névralgique. Le budget double

RAPHAËL JOTTERAND

✉ @Raph_jott

Le futur métro M3 ne passera finalement pas par le Flon! C'est l'information essentielle qui ressort de la conférence de presse organisée hier matin par les autorités vaudoises et lausannoises. Cette annonce émane de la «démarche d'optimisation» lancée en avril 2023 à la suite des retards en cascade du projet de la gare de Lausanne. A noter toutefois que, comme le mentionne David Fattebert, directeur des CFF pour la Suisse romande, les deux chantiers n'ont pas d'impact direct l'un sur l'autre.

Outre le changement de tracé, cette «revue de projet» a permis au canton, à la ville de Lausanne ainsi qu'aux Transports publics lausannois (TL) d'éliminer certains doutes qui subsistaient. «La première question était de savoir si le projet de M3 se justifiait encore dans ce nouveau contexte ou si d'autres alternatives, telles qu'un tram, un train régional ou une galerie piétonne, pourraient répondre à nos objectifs, précise Nuria Gorrite, conseillère d'Etat chargée de la mobilité. C'est peut-être une évidence mais cette première phase d'étude a permis de confirmer à la fois que les besoins en transports sont colossaux et que le métro est la solution la plus adaptée pour faire face à cette évolution.»

Solution «très zurichoise»

Mais si le constat est limpide, les trois experts externes mandatés par les autorités ont rapidement compris que le projet initial, qui devait relier la gare à la Blécherette en passant par le Flon, comprenait un certain nombre de risques géologiques, ainsi que des interruptions du M2. Pour parer à ces difficultés, un nouveau tracé contournant le Flon a été retenu, faisant de Chauderon un centre névralgique de la mobilité. «En reliant la gare directement à Chauderon avec le M3, nous offrons un confort de correspondance et un temps de parcours plus court pour toutes les personnes en provenance de l'ouest de la ville, se réjouit la ministre socialiste qui évoque une stratégie «très zurichoise» de l'éclatement des pôles de transport. Les connexions avec les autres transports publics seront meilleures que dans le projet initial qui amenait

tout le monde au Flon. Cette station centralise aujourd'hui beaucoup de voyageurs par défaut se retrouvant à la confluence de plusieurs lignes.»

Quant au métro M2, dont le projet de modernisation prévoyait initialement une déviation à l'ouest dans un nouveau tunnel, son tracé restera finalement inchangé. Selon Nuria Gorrite, cette décision permettra avant tout d'éviter une interruption, pendant près de deux ans, de cette ligne jugée «too big to fail». En revanche, pas question d'abandonner la volonté d'augmenter les capacités de cette ligne, avec l'objectif d'acquérir de nouvelles rames et de renouveler d'ici à 2031 le système de pilotage automatique pour gagner en vitesse. «Le canton présentera prochainement en priorité un exposé des motifs ainsi qu'un projet de décret spécifique au M2 pour son maintien et son développement, ajoute la conseillère d'Etat. Pour des gains supplémentaires de capacité, il faudra se poser la question à l'avenir de la mise en double voie du tunnel sous la gare de Lausanne.»

Nouveau mandat pour Olivier Français

Si le changement de programme semble plutôt favorable à la population lausannoise, il l'est moins d'un point de vue financier. En effet, alors qu'en 2018 le coût total était estimé à 1,1 milliard de francs, il est désormais près de deux fois plus important, à 2 milliards. «Six ans plus tard, le monde a changé, le projet a avancé et les études sont précisées, se défend Nuria Gorrite. Mais surtout, le contexte général a évolué. La hausse des coûts est certes importante, mais elle s'explique par la complexité du chantier, par l'évolution des normes, par l'allongement des procédures et, surtout, par une meilleure prise en compte des besoins spécifiques du M2.»

Pour mener à bien la suite des opérations, les différentes parties ont décidé de nommer Olivier Français président du comité de pilotage, pour accompagner la réorientation du programme. Selon l'ancien conseiller aux Etats PLR, la démarche d'optimisation lancée en 2023 n'a pas eu d'impact sur le calendrier des travaux. «Le M3 dépend de la fin des réalisations de la place de la Gare, rappelle-t-il. La mise à l'enquête du tronçon entre Chauderon et la Blécherette n'a pas encore été déposée. Par conséquent, cette année d'arrêt n'a pas eu de conséquences sur la mise en service du métro.» Sans vouloir se prononcer précisément sur la mise en fonction du M3, Olivier Français a simplement indiqué que 2037 – date prévue de la fin du chantier de la gare – serait la date «ultime» de réalisation. ■