

Le M3, les dessous d'un chantier lausannois

URBANISME Pensé pour répondre aux besoins de mobilité entre la gare de Lausanne et le nord-ouest de la ville, le nouveau tracé du métro fait écho aux enjeux plus larges de la mobilité dans le canton de Vaud et en Suisse romande. Point de situation

EVA LOMBARDO

C'est l'ambition d'une ville en pleine mutation: offrir une bonne liaison entre ses cœurs battants. L'année dernière, les transports publics de la région lausannoise ont été empruntés plus de 130 millions de fois. De quoi essouffler les lignes actuelles. Conçu pour accompagner la croissance urbaine, le nouveau métro lausannois (le M3) creusera son sillon sous la ville, entre la gare centrale et la Blécherette. Une vaste mutation de la mobilité vaudoise, marquée par des retards notables, ici et là. Le réaménagement de la gare de Lausanne par exemple, initialement prévu pour s'achever en 2032, a été reporté à 2037. Divers contretemps qui s'entrelacent et compliquent la lisibilité du projet dans son ensemble. Point de situation sur ce chantier d'envergure.

■ Par où passera le nouveau métro?

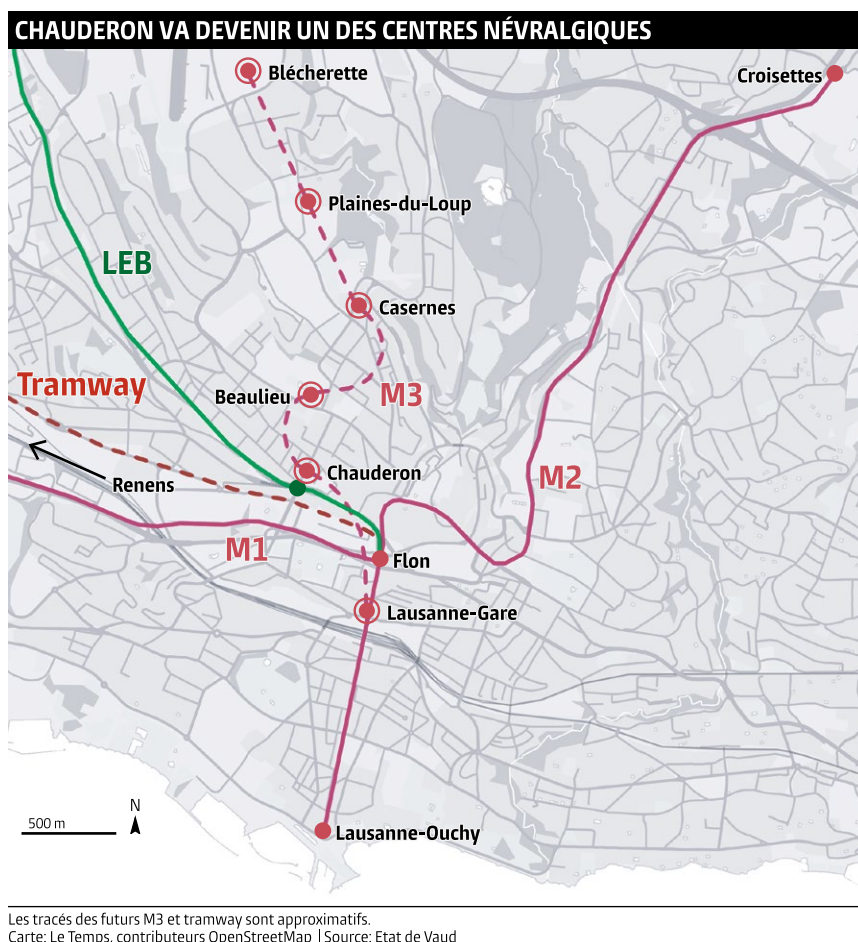
Partant de la gare de Lausanne jusqu'au stade de la Tuilière, la nouvelle ligne de métro lausannoise reliera la gare aux Plaines-du-Loup – futur quartier bouillonnant de vie qui devrait accueillir 8000 habitants et 3000 emplois d'ici à 2030 – et filera sous terre jusqu'à la Blécherette. Six stations jalonnent son parcours: Lausanne-Gare, Chauderon, Beaulieu, Casernes, Plaines-du-Loup et finalement Blécherette.

Les autorités envisagent de lancer les travaux depuis différentes stations, dont celle de la Blécherette, dans le nord de la ville. Cette option permettrait de gagner du temps et d'avancer sur certaines sections du tracé tout en limitant l'impact des retards liés à la gare.

■ Quand sera-t-il fonctionnel?

Le M3 pourrait être prêt «au mieux en 2034 et sinon à l'horizon 2037», déclarait David Fattebert, directeur régional des CFF pour la Suisse romande, devant la presse en mai 2024.

L'une des prochaines étapes notables sera «la mise à l'enquête de la demande de permis de construire du M3. Elle aura lieu l'an prochain, en 2026», évalue la conseillère d'Etat chargée des Transports, Nuria Gorrite. Pour l'heure, difficile d'estimer le premier coup de pioche, il dépendra du rythme des procédures en cours, indique la ministre. Idem pour la mise en service du M3.



Les tracés des futurs M3 et tramway sont approximatifs.
Carte: Le Temps, contributeurs OpenStreetMap | Source: Etat de Vaud

■ Quid du tramway lausannois?

Le projet de tramway lausannois, ce sont 4,6 km de ligne sur lesquels circuleront quelque 13 millions de passagers par an d'ici à 2026. S'il y a du retard pour les métros, le chantier du tram, lui, respecte son calendrier. Les travaux sur la place de l'Europe n'intégrant désormais plus la coordination avec l'arrivée du M3, «ils devront être achevés dans le courant du second trimestre 2026 avant la mise en service du tram», ont indiqué les autorités lausannoises dans un communiqué le 18 mars.

Pour rappel, «les travaux de la première étape avaient été lancés en août 2021, alors que le dernier tronçon entre la rue de la Vigie et la place de l'Europe, mis à l'enquête en 2022, faisait encore l'objet

d'oppositions», se souvient Florence Germond, conseillère municipale chargée des Finances et de la Mobilité. Un accord entre la municipalité, les TL et les commerçants avait permis de lever les oppositions qui bloquaient le dernier tronçon du tramway Renens-Lausanne, permettant ainsi de respecter l'agenda avec une mise en service prévue fin 2026.

■ Qu'en est-il du Flon et de sa place de l'Europe?

Depuis mai 2024, on sait que le M3 ne s'arrêtera pas au Flon et reliera directement la gare à la place Chauderon. Les autorités vaudoises ont ainsi choisi de repenser le tracé du futur métro et de déconnecter les lignes M2 et M3. De quoi créer un nouveau pôle de mobilité, «le

2037
Le M3 pourrait être prêt au mieux en 2034 et sinon à l'horizon 2037. La mise à l'enquête de la demande de permis de construire aura lieu en 2026.

troisième, avec celui de la gare et du Flon», illustre la ministre Nuria Gorrite. «Ainsi, nous diminuons le temps de parcours Blécherette-Gare et nous délestons la station historique du Flon. Cela permet une meilleure répartition des voyageurs.» Sur l'interface de Chauderon, les usagers du M3 trouveront le futur tram, le LEB et les bus.

Qu'advient-il de la place de l'Europe, cette porte d'entrée du quartier du Flon? Elle se muera en un véritable «jardin urbain», indiquait la municipalité à ce sujet, le 18 mars dernier. Initialement prévue pour accueillir la station terminus du nouveau métro, il en sera finalement tout autrement. La place lausannoise arborera un visage plus durable, végétalisé. «Elle sera plus agréable et respectueuse de l'environnement», déclare la conseillère municipale Florence Germond. Elle ajoute: «De manière générale, il y aura bien plus d'arbres, avec notamment trois pins sylvestres à proximité de la station du tram. Les talus, actuellement présents sur la place, vont aussi être étendus.» Un espace végétalisé donc, mais également dédié aux piétons, précise-t-elle, à l'exception d'une petite partie tout à l'ouest, qui doit permettre une sortie de véhicules de la Salle Métropole.

■ Pourquoi ces modifications?

Les métros subissent, par effet domino, les retards du chantier de la gare de Lausanne. «Les deux projets sont liés, car une station du M3 sera construite dans le futur sous-sol de la place de la Gare», explique la ministre Nuria Gorrite. Démarrés en 2021, les travaux devaient initialement durer jusqu'en 2032. Depuis, les coups de massue s'enchaînent pour les pendulaires et la classe politique vaudoise. Début 2023, le patron des CFF, Vincent Ducrot, et son homologue de l'Office fédéral des transports (OFT),

Peter Füglistaler, annonçaient que leur nouvelle stratégie allait retarder l'échéance jusqu'en 2037, accumulant un total de douze ans de retard.

Pour rappel, un rapport publié fin janvier a révélé que ces contretemps étaient dus à des divergences entre la Confédération et les CFF. Les raisons sont plurielles: un manque de dialogue, de coordination et de contrôle, amplifié par le double rôle de l'OFT. D'un côté, l'office a une fonction de pilotage des projets d'aménagement ferroviaire et, de l'autre, il est l'autorité compétente en matière d'autorisation dans la procédure d'approbation des plans.

■ Combien cela va-t-il coûter?

A ce stade, aucune nouvelle phase de financement pour le projet n'a été approuvée, nous confirme la conseillère d'Etat Nuria Gorrite. «Une demande de financement pour moderniser le M2 et poursuivre les études du M3 sera toutefois soumise au Grand Conseil cette année.»

L'aménagement de la place de l'Europe n'aura, quant à lui, pas d'impact financier sur le projet du M3. Des coûts supplémentaires – «entièrement pris en charge par la ville» – sont toutefois à prévoir puisque la qualité du sol et l'arborisation devront notamment être améliorées. «Ces plus-values qualitatives s'élèvent à environ 2,4 millions. Comme nous passons maintenant à un projet pérenne, il faut adapter le sol à cette nouvelle donne. Par contre, nous économiserons un réaménagement complet de la place, bien plus onéreux», explique la conseillère municipale Florence Germond.

Idem pour la gare de Lausanne. Sa refonte était initialement budgétée à 1,4 milliard. Le montant total des investissements s'élève aujourd'hui à 1,7 milliard de francs, soit 250 millions de coûts supplémentaires, en «incluant le renchérissement» – mais qui seront payés par les CFF et l'Office fédéral des transports.

Pour les métros lausannois, la facture est passée du simple au double. En mai dernier, les autorités vaudoises et lausannoises annonçaient que le coût total de la modernisation du métro M2 et de la construction du M3 était désormais estimé à 2 milliards, contre 1,1 milliard de francs en 2018. ■