

Mobilité

L'offre de métro va doubler entre le Flon et la gare CFF

Afin de répondre à la fréquentation de la nouvelle gare prévue en 2025, le Canton veut étoffer la capacité du métro avec un nouveau tracé pour le M2 et un embryon de M3

L'essentiel

- **Métros** La première étape du M3 et le M2 mis en double voie sur tout le parcours
- **Rames** Trois nouvelles rames seront achetées pour le M2 afin d'augmenter sa capacité
- **Tram** Le projet de tram entre le Flon et la gare de Renens a pris du retard

Renaud Bournoud

D'ici une décennie, la gare CFF de Lausanne aura subi une refonte totale, dans le cadre du projet ferroviaire Léman 2030. Et, d'ici quinze ans, elle devrait voir le nombre de ses usagers doubler. Afin de l'irriguer correctement, le Département des infrastructures a présenté hier la stratégie pour développer le réseau de métros lausannois à l'horizon de 2025. Le but visé est d'augmenter de manière significative la capacité entre la gare CFF et le Flon, plate-forme d'échange avec le LEB, le M1 et le futur tram.

Le besoin est déjà là. Le M2 a été conçu pour 25 millions de voyageurs par année. Il en a transporté 28 millions en 2014. Le projet présenté hier relève ainsi plus de l'optimisation de cette ligne que de l'avènement d'un véritable M3.

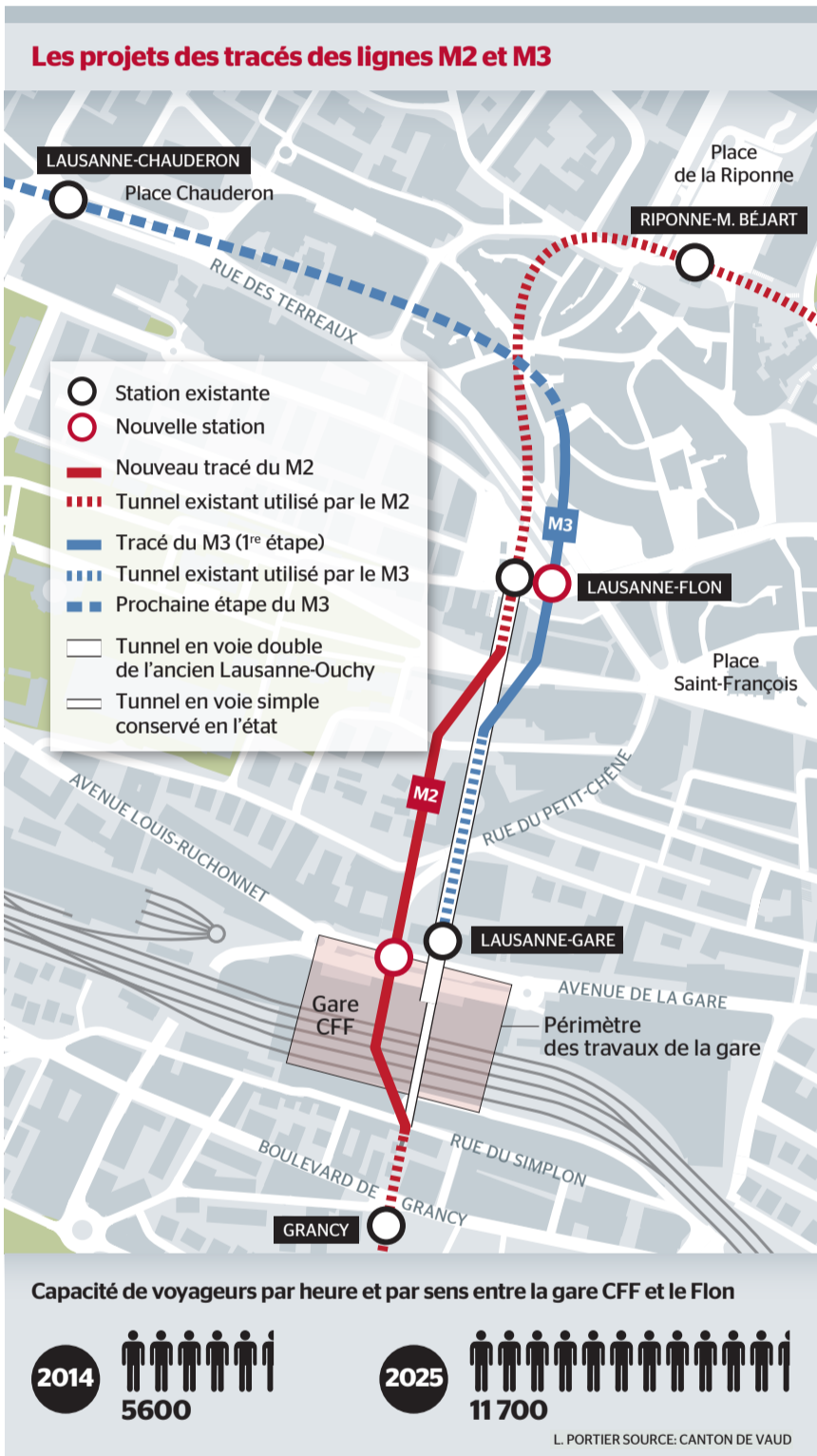
Les autorités vaudoises, avec un certain opportunisme, profitent du chantier gigantesque de la gare pour venir y greffer le développement de leur métro. La nouvelle station du M2 fera partie intégrante de la refonte de la gare de Lausanne. Les travaux devraient commencer en 2017. La construction du nouveau tracé du M2, d'une première station M3 au Flon et des accès en sous-sol aux quais CFF sont estimés à 153 millions, cofinancés à hauteur de 35% par la Confédération. «Ces réalisations sont vitales pour la cohésion du canton, estime la conseillère d'Etat Nuria Gorrite. Elles permettent de relier les régions périphériques à l'hypercentre de l'agglomération lausannoise. Elles assurent la mobilité des Vaudois.»

La navette M3

Pour accroître l'offre de métros, le Canton veut donc réaliser la première étape du M3. Elle se résumera à une navette à la fréquence de 3 minutes entre la gare et le Flon. Le M3 empruntera le tube où passe actuellement le M2. En d'autres termes, cette navette est une sorte de résurrection de la vénérable «Ficelle», puisque celle-ci utilisait déjà ce même tunnel à la fin du XIXe siècle.

Une nouvelle station sera construite en parallèle à celle du M2 au Flon. De là, un tube sera percé jusque sous la place Grand-Saint-Jean. Cette extension servira d'abord à stocker les rames du M3. Dans un deuxième temps, elle permettra de réaliser la seconde étape de cette troisième ligne vers la Blécherette, sans devoir interrompre son exploitation.

Le gouvernement vaudois demande pour la première étape du M3 un crédit d'étude de 2,9 millions au Grand Conseil.



Les autorités travaillent à une augmentation significative de la capacité de transport entre la gare CFF et le Flon. PATRICK MARTIN

Achat

Trois nouvelles rames pour le M2 dès 2017

Avant 2025, une première réponse sera donnée à la saturation du M2 avec l'achat de trois nouvelles rames. Elles devraient être livrées à l'automne 2017. Ce qui portera la flotte à 18 unités. Le Conseil d'Etat propose d'accorder une garantie d'emprunt de 36,2 millions aux Transports publics lausannois (TL) qui exploitent la ligne. Cet achat augmentera la capacité du métro de 5600 à 7000 voyageurs par heure et par sens entre la gare de Lausanne et la Sallaz.

Alstom a déjà livré les quinze premières rames du M2 ainsi que le système d'automatismes du métro. Comme aucun autre fabricant n'est capable de fournir des trains identiques, cette commande ne fera pas l'objet d'un appel d'offres. La loi sur les marchés publics prévoit ce type d'exception.

En revanche, les rames coûteront 30% de plus que celles achetées en 2008. Cet écart s'explique par le renchérissement de la vie et par le fait que la commande est de seulement trois unités cette fois.

Le nouveau M2

Obligé de libérer son tracé pour laisser la voie libre à son petit frère, le M2 se verra construire un nouveau tunnel entre le Flon et Grancy, une quarantaine de mètres plus à l'ouest de l'actuel. Une nouvelle station sera intégrée au sous-sol de la future gare CFF. Le M2 sera alors en double voie sur l'intégralité de son parcours. Actuellement, il souffre d'un goulet à une seule voie sous la gare. «Cela nous permettra de passer à une fréquence de deux minutes et même de descendre jusqu'à une minute et vingt secondes», précise Vincent Krayenbühl, délégué du Conseil d'Etat aux grands projets ferroviaires. L'option du tracé alternatif offre aussi l'avantage de pouvoir continuer l'exploitation du M2 durant les travaux. Un crédit d'étude de 12,9 millions est proposé au Grand Conseil pour ce pan-là du projet.

Le M3 à la Blécherette

«On pense déjà à la suite», assure Nuria Gorrite. Après 2025, il s'agit de prolonger

l'embryon de M3 jusqu'à la Blécherette, en passant par Chauderon et Beaulieu, pour desservir le futur quartier des Plaines-du-Loup.

Le Canton fait une troisième demande de crédit d'étude à hauteur de 3,5 millions. Cette somme servira à préparer l'avant-projet de cette deuxième étape du M3. Le Canton espère que ce tronçon sera financé dans le cadre de la troisième génération des projets d'agglomération.

La Confédération devrait se prononcer à ce sujet en 2016. «Mais il faut déjà se projeter au-delà de cette date, estime Olivier François, municipal lausannois et conseiller national. Après la Blécherette, il ira où, le M3, en 2050? A Châtelard?» Nuria Gorrite ajoute: «Quand on n'a plus de projet, on est mort.»

Le tram est à la traîne

En marge des annonces sur les lignes de métro, la conseillère d'Etat Nuria Gorrite a fait le point sur le projet de tram entre le Flon et la gare de Renens. «Nous avons à peu près une année de retard, évalue la magistrate. Le chemin des procédures est relativement long et complexe, mais c'est le prix de notre démocratie.»

La modification de l'arrivée du tram sur la place de l'Europe nécessite une mise à l'enquête complémentaire. Cette procédure sera lancée prochainement.

Sur le front des 130 oppositions qu'a provoquées le projet de tram, la moitié d'entre elles sont sur le point d'être retirées, selon la conseillère d'Etat. «Les autres devraient pouvoir se régler à l'amiable, estime Nuria Gorrite. Avec toutefois une réserve

en ce qui concerne une quinzaine d'entre elles.»

Les travaux pourront être lancés une fois le permis de construire délivré. Les autorités espèrent recevoir le sésame à l'été 2016. Mais c'est compter sans des recours possibles au Tribunal administratif fédéral puis au Tribunal fédéral.

Sur la commune de Lausanne, le projet de tram prévoit d'interdire à la circulation automobile le tronçon de la route de Genève entre le pont Chauderon et le Flon. Le trafic devra alors être dévié sur Vigie avec la construction d'une rampe jusque devant le Tribunal de Montbenon.

Certains commerçants du Flon voient d'un très mauvais œil la construction de cette rampe routière sur les Côtes-de-Montbenon.

200000 C'est le nombre d'usagers par jour à la gare CFF prévu en 2025. Aujourd'hui, ils sont 120 000.

11700 Ce sera la capacité d'usagers par heure et par sens entre le Flon et la gare en 2025. Elle est de 5600 aujourd'hui.

153 En millions, le prix estimé pour la réalisation du développement du métro. La Confédération cofinance à hauteur de 35%.

36,2 millions C'est le prix de trois rames supplémentaires pour le M2. Celles-ci devraient être livrées par Alstom à l'automne 2017.

28 millions de passagers en 2014 pour le M2. Le métro, lancé en 2008, est conçu pour transporter 25 millions de personnes.

