

Questions fréquentes sur le plan de développement des métros

1 Matériel roulant

Matériel roulant

2 Le nouveau parcours du m2 et la navette m3

Q. Pourquoi acheter les trois nouvelles rames du m2 chez le même fournisseur?

R. Ce constructeur, Alstom, a déjà fourni les 15 trains en service actuellement sur la ligne de métro ainsi que son système d'automatismes. Aucun autre fabricant n'est en mesure de livrer des trains aux caractéristiques identiques pour compléter la flotte du m2 dans un délai si court. Le règlement d'application de la loi vaudoise sur les marchés publics prévoit une telle exception (article 8, lettre g).

3 La deuxième étape du m3

Q. Pourquoi les nouvelles rames sont-elles plus onéreuses?

R. Le coût d'un train mis en service en 2008 était de 8,4 millions d'euros. Les trois nouvelles rames seront facturées 10,9 millions pièce, selon la l'offre du fournisseur, Alstom, faite aux tl. Cet écart de 30% s'explique par dix années de renchérissement et à des frais fixes plus important pour une petite commande de seulement trois trains, au lieu de 15. Cela représente une facture totale de 34,7 millions de francs, en se basant sur un taux de change de 1,05 pour 1 euro. A ce montant, il faut ajouter les taxes et les pièces de rechange. Voilà pourquoi le Conseil d'Etat demande au Grand Conseil de garantie de 36,2 millions de francs aux tl.

Q. Quels avantages apportent ces nouveaux trains au m2 ?

R. Lors de la mise en service des nouvelles rames, prévues pour fin septembre 2017, les tl pourront augmenter la cadence à deux minutes entre les stations de Lausanne-Gare et La-Sallaz et à 4 minutes sur le reste de la ligne. De tels horaires permettront de transporter 7000 personnes par heure et par sens sur le tronçon central de la ligne (contre 5600 actuellement).

Q. Les rames du m3 seront-elles identiques à celle du m2?

R. Pas forcément, mais elles seront compatibles avec celles du métro actuel. Une nouvelle commande devra être passée, après un appel d'offres classique. Dans un premier temps, la navette du m3 entre la gare CFF et le Flon sera assurée par une des 18 rames du m2

Le nouveau parcours du m2 et la navette m3

Q. Pourquoi créer un nouveau tracé au lieu d'élargir le tunnel à simple voie sous la gare?

R. De tels travaux ne sont pas réalisables sans une très longue interruption, plus d'une année, de la circulation des métros entre Ouchy et la gare CFF. La solution retenue permet de limiter à de courtes périodes les arrêts de l'exploitation du m2. Ces coupures seront planifiées durant des périodes de vacances scolaires, pour limiter les perturbations. L'avantage du nouveau tracé est également de permettre la création d'une nouvelle station mieux intégrée à la gare de Lausanne. Elle sera située plus près des quais CFF, ses espaces seront plus généreux et sa pente sera de seulement 6%, contre 12% pour l'actuelle.

Q. Quels sont les avantages de la nouvelle station du m2?

R. Elle s'intègre parfaitement aux futurs sous-sols de la gare de Lausanne. A peine descendus dans un des trois larges passages sous-voies, les voyageurs pourront rejoindre le m2. Se situant plus à l'ouest, la nouvelle station répond également au déplacement du centre de gravité de la gare CFF. Cette dernière voit ses quais prolongés en direction de Renens.

Q. Pourquoi ne pas déplacer également l'actuelle station du m2, celle de la future navette m3?

R. L'accès à la station du m3 sera fortement amélioré par rapport à la situation actuelle. Un réseau de vastes liaisons piétonnes situés sous la place de la gare la mettra directement en relation avec les trois passages sous-voies menant aux quais CFF et avec la station du m2.

Q. Les constructions du nouveau tracé du m2 et de la station m3 vont-elles provoquer des fermetures de routes?

R. Les perturbations sont inévitables mais elles seront surtout liées aux chantiers de la gare. L'expérience de la construction du m2 a démontré que les nuisances de tels grands chantiers peuvent être limitées au minimum. La circulation des voitures, transports publics et piétons sera maintenue.

Q. Pourquoi dépenser 15,1 millions de francs seulement pour des études

R. Il s'agit de chantiers particulièrement complexes à mettre au point au niveau technique et logistique. Les crédits demandés au Grand Conseil doit permettre de financer les projets du nouveau tracé m2 et de la première étape du m3 jusqu'au lancement des travaux. Cela inclut notamment toutes les procédures des appels d'offres.

Q. Combien coûteront les chantiers et quand seront-ils lancés ?

R. Les travaux de construction du nouveau tracé du m2, de la première étape du m3 et des accès aux passages sous-voies de la gare CFF sont estimés à environ 153 millions de francs. La participation de la Confédération à hauteur de 35% est

déjà acquise. Les études permettront d'avoir un devis précis à la fin des procédures de marché public. Le début des travaux est prévu en 2017, en même temps que ceux de la gare.

Q. N'est-ce pas dangereux de creuser sous la gare et la colline de Montbenon ?

R. Toutes les mesures de précautions seront mises en œuvre pour limiter les risques. Un quai et deux voies ferroviaires seront fermés durant le chantier Léman 2030. Les CFF profiteront de cette période pour construire depuis la surface le nouveau souterrain du m2. Pour la colline de Montbenon, la géologie fera l'objet d'études approfondies.

La deuxième étape du m3

Q. Pourquoi ne pas construire directement le m3 jusqu'à la Blécherette ?

R. La liaison entre le Flon et la Blécherette n'a pas été jugée prioritaire par la Confédération pour la deuxième génération des projets d'agglomération. Le crédit de 3,5 millions de francs doit permettre d'achever les études d'avant-projet pour permettre son financement fédéral dans le cadre de la troisième génération des projets d'agglomérations (PALM 2016). La Confédération commencera les consultations l'année prochaine déjà.

Q. Faudra-t-il interrompre la navette m3 lors de la construction de la deuxième étape de ce métro?

R. Non, la première étape de la construction du m3 comprend déjà la réalisation d'une station Flon avec deux quais et le début de la construction du tunnel en direction de Chauderon. Cette solution permettra de reprendre le percement sans interrompre la circulation de navette m3.

Q. Le m3 ira-t-il jusqu'à Ouchy?

R. Toutes les options sont encore ouvertes. Les études serviront à choisir la plus judicieuse pour les voyageurs et compatible avec une exploitation efficace des métros.

Q. N'est-ce pas dangereux de faire croiser les deux métros au niveau de Saint-Laurent?

R. Depuis le malheureux accident qui a eu lieu lors de la construction du métro, la géologie de ce lieu est mieux connue. Le tunnel du m3 sera creusé en dessous de celui du m2, à une profondeur située au-delà de la zone instable.