



Interfaces métro m3 – études 2e étape

Crédit d'études des stations de Chauderon et Casernes

Préavis N° 2026 / 05

Lausanne, le 5 mars 2026

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

1. Résumé

Par le présent préavis, la Municipalité sollicite l'octroi d'un crédit de CHF 4'345'000.- toutes taxes comprises (TTC) pour financer les études des interfaces d'espaces publics du m3 pour les stations de Chauderon et Casernes.

Ces études, dans la continuité de celles déjà réalisées, permettront de préciser le concept d'aménagement et d'affiner le projet de requalification de ces territoires majeurs.

Le présent préavis participe à la mise en œuvre des objectifs suivants du programme de législation :

- 3. Vers une mobilité active & apaisée
- 4. Des espaces publics transformés & agréables
- 12. Soigner l'environnement & la biodiversité
- 15. Des réseaux et équipements performants

2. Objet du préavis

Par le présent préavis, la Municipalité sollicite l'octroi d'un crédit d'un montant de CHF 4'345'000.- TTC, afin de financer les études nécessaires jusqu'à l'obtention du permis de construire (phases SIA 31 à 33) pour les secteurs Chauderon et Casernes, ainsi que la phase d'appel d'offres (phase SIA 41) pour le secteur Chauderon.

Ce préavis fait suite au crédit d'études N° 2020/48 « Interfaces m3 – Etape 1 » finançant les études préliminaires des interfaces d'espaces publics du futur métro m3 sur les sites des places de l'Europe et Centrale, de la place Chauderon et du secteur des Casernes, et au compte d'attente (CA) n° 23/001 « Requalification du pôle Flon, études des interfaces m3 » voté pour financer les études de faisabilité du projet de requalification des places de l'Europe et Centrale.

3. Contexte général

Le PALM a initié en 2007 le développement d'un ensemble d'Axes forts de transports publics urbains (AFTPU), véritable ossature du réseau des transports publics, dont une des fonctions principales consiste à relier efficacement les centralités et les sites stratégiques qui accueilleront une part prépondérante de la croissance de population et d'emplois. Ce réseau AFTPU sera renforcé par la nouvelle ligne de métro m3 qui créera une liaison vers le nord-ouest lausannois.

Les lignes du réseau structurant projeté à l'horizon 2025-2030 ont été divisées en projets partiels par tronçons pour un développement spécifique.

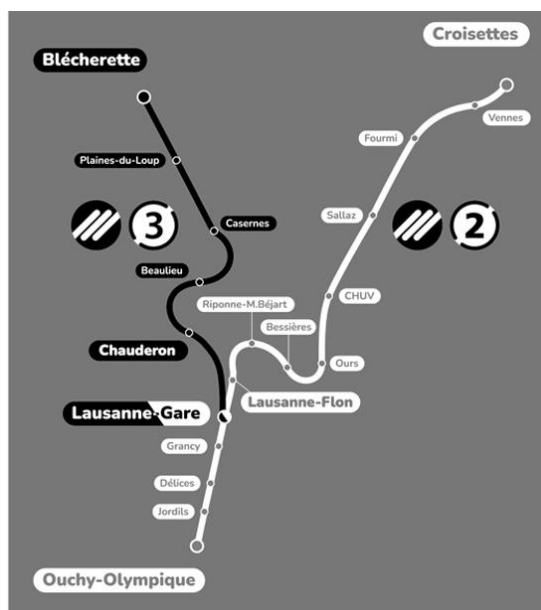
Selon le diagnostic du Plan directeur cantonal (PDCn) le développement du métro m3 et de ses interfaces est au cœur des enjeux liés aux centralités, à la densité et à la programmation. Ces interfaces constituent le levier privilégié à disposition des pouvoirs publics pour amorcer une requalification d'espaces de la ville.

S'agissant du m3, il est préconisé de profiter de cet effet levier pour accompagner, voire accélérer le processus de transformation urbaine, vers une requalification des espaces ouverts. La réalisation d'infrastructures de transports offre également l'opportunité de transformer les espaces publics autour de ces nouvelles interfaces.

Enfin, il est précisé que l'espace public est un repère identitaire et participe à la mise en scène, à l'identité et à l'image de la ville et qu'il véhicule autant que le bâti, l'image de Lausanne au-delà de ses frontières.

Le linéaire du m3, traverse les territoires suivants :

- Place de la Gare ;
- **Place Chauderon**, place en porte d'entrée du centre-ville depuis l'ouest ;
- Beaulieu, attracteur culturel et économique potentiel ;
- **Casernes**, nouvelle centralité de quartier ;
- Plaines-du-Loup, au cœur du PA2 ;
- Blécherette, en entrée de ville et interface multimodale.



Les projets Gare, Beaulieu, Plaines-du-Loup et Blécherette feront l'objet de préavis séparés.

4. Place Chauderon

4.1 Etat des lieux

Aujourd'hui, la place Chauderon est surtout dominée par le trafic motorisé et n'est que très peu perceptible en tant que place dans l'espace urbain. L'arrivée du métro m3 impactera le mail planté existant, seul élément qualitatif de l'espace public. La question de sa lisibilité ainsi que de ses usages est d'autant plus remise en cause.

La future station du m3 est implantée sous l'emprise de l'actuel mail piétonnier. La réflexion portée sur cette interface prend en compte le programme suivant :

- interface de transport (LEB, métro m3, bus, tram) ;
- place majeure du centre-ville ;
- porte d'entrée au centre-ville depuis l'Ouest lausannois ;

- structure en belvédère ;
- infrastructures routières lourdes ;
- liaisons verticales et sous-voies complexes.

Le périmètre est composé des secteurs suivants, répondant à des fonctions et des enjeux spécifiques :

1. a. la place haute, espace public qui accueille les émergences du métro et les bus à haut niveau de service (BHNS) ;
1. b. la place basse, qui relie le nord à l'esplanade et à l'interface TP (m3 et LEB) ;
2. la liaison Flon ouest, reliant la place à la rue de Genève, au Flon et au tramway ;
3. parcelle de la Banque cantonale vaudoise (BCV), rues du Maupas et du Petit-Rocher ;
4. Carrefour Chauderon et avenue de Beaulieu ;
5. avenue d'Echallens et de Morges ;
6. chemin de Boston ;
7. Parc de la Brouette.



Entités paysagères et périmètre du mandat d'études parallèles (MEP).

4.2 Enjeux et objectifs

Les réflexions développées pour l'interface de la place Chauderon visent à concevoir l'aménagement de l'espace public au vu de sa fonction sociale la plus large. Cumulant des fonctions d'interface de transports publics, de porte d'entrée au centre-ville, de place pour le quartier France-Maupas et de parvis administratif, cet espace offre un énorme potentiel d'amélioration afin d'en faire un lieu de vie accessible à toutes et tous.

Les objectifs principaux sont d'offrir :

- une place publique majeure à l'échelle de la ville ;
- un espace public convivial tant pour les usagers et usagères du centre-ville que pour les habitants-riverains des quartiers densément peuplés de France-Maupas ;
- une diminution des nuisances liées aux îlots de chaleur et un renforcement de la trame végétale, en réponse aux impacts du chantier du m3 sur l'arborisation existante ;

- un espace piétonnier élargi ;
- un parvis administratif rendu plus attractif et accessible ;
- des liaisons verticales et souterraines clarifiées ;
- une porte d'entrée au centre-ville digne de ce nom depuis l'ouest ;
- des émergences du métro bien intégrées à l'espace public et parfaitement raccordées aux autres transports publics (bus – LEB – Tram).

Pour répondre à ces attentes, la démarche déployée vise à mettre en exergue les atouts de ce site, en articulant les besoins d'une interface de mobilité de haute qualité avec ceux d'une place majeure de centre-ville.



Plan de synthèse de l'atelier créatif (2023).

4.3 Synthèse de la première étape

Afin d'accompagner l'arrivée du m3 et une transformation majeure du secteur, il était primordial que la ville puisse développer une connaissance accrue des modes de vie des espaces publics et des mobilités à l'horizon du métro.

Pour ce faire, plusieurs études préliminaires, financées par le crédit d'études N° 2020/48 « Interfaces m3 – Etape 1 », ont permis d'affiner les enjeux et options retenues :

- étude sociologique ;
- étude urbaine et paysagère ;
- étude du patrimoine bâti et historique ;
- étude de mobilité ;
- étude de faisabilité pour la trémie routière ;
- diagnostic d'attractivité ;
- benchmark d'interface de transports.

Le planning du projet du métro ne permettant pas une concomitance avec celui d'un concours, la Ville a porté la tenue d'un atelier créatif, dont l'objectif était de définir une image directrice de ce secteur, pour arrêter les invariants.

Cet atelier a permis d'esquisser le devenir de la place Chauderon élargie, en intégrant la future interface de transport à la ville, grâce à la réflexion de quinze professionnels pluridisciplinaires, et des représentants de nos partenaires : direction de projet m3, Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), Transports publics de la région lausannoise (TL), services de la ville partenaires.

Le Concours de projet de type mandat d'études parallèles (MEP) a été lancé au printemps 2025. Quatre équipes ont été sélectionnées à l'issue de la phase sélective. Le premier dialogue a eu lieu en janvier 2026. Le deuxième dialogue planifié en mai 2026 permettra de connaître le lauréat à qui sera confié la suite des études (phases SIA 31 à 41). Ce concours est financé par le crédit d'études N° 2020/48 et par le compte d'attente (CA) n° 23/001 « Requalification du Pôle Flon, études des interfaces m3 ».

4.4 Etudes à venir

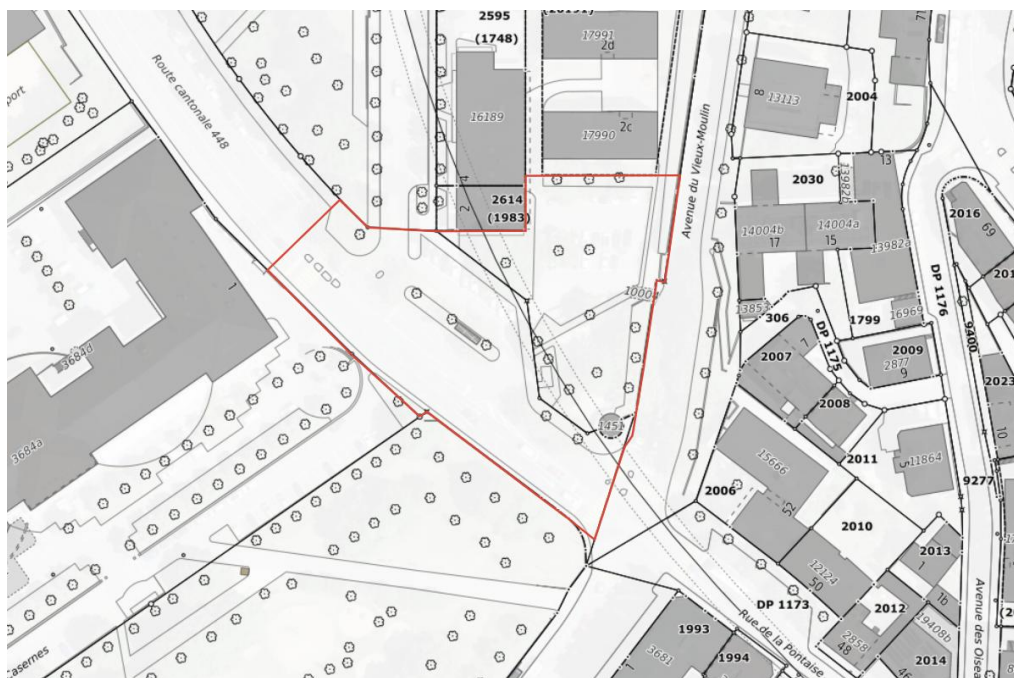
CHAUDERON	Montant TTC
Honoraires SIA 31 à 41 - Espaces publics	1'730'000
Honoraires SIA 31 à 41 – Démolition partielle de la bibliothèque	110'000
Démarche participative durant la phase 31	110'000
Communication (sur toute la durée du projet)	110'000
Divers et imprévus	120'000
Total Chauderon	2'180'000

5. Casernes

5.1 Etat des lieux

Située à l'extrémité sud du quartier de l'Ancien-Stand, entre l'avenue du Vieux-Moulin et la route des Plaines-du-Loup, la future place au-dessus de la station Casernes se présente comme la véritable porte d'entrée du quartier.

L'arrivée du métro m3 offre l'opportunité de repenser ce nœud urbain actuellement occupé par des places de stationnement et largement asphalté.



Périmètre du site Caserne.

5.2 Enjeux et objectifs

Les réflexions menées pour l'interface Casernes visent à réduire l'émergence de la future station du métro m3, afin de pouvoir concevoir en toute liberté la porte d'entrée du quartier de l'Ancien-Stand.

En tirant parti du dénivelé entre la future place et l'avenue du Vieux-Moulin, il a été possible d'implanter la grille de désenfumage et la sortie de secours de la station du métro tout en préservant la place pour accueillir les ascenseurs publics directement reliés aux quais, ainsi que l'escalier d'accès orienté vers le carrefour Casernes.

Grâce à cet effort de conception, il est possible de définir les objectifs principaux suivants :

- mettre les piétons au cœur des réflexions en développant des espaces et des parcours généreux, continus, directs et intuitifs et sur lesquels se déplacer en toute sécurité ;
- assurer une accessibilité universelle ;
- coordonner les parcours favorisant le développement des transports publics et de la mobilité active dans le secteur : future station du métro m3, parcours vers les équipements sportifs sur la toiture du dépôt TL de la Borde, parcours de mobilité liée aux espaces publics du PA2 des Plaines-du-Loup ;
- veiller à la continuité d'aménagement avec le projet de l'Ancien-Stand ;
- préserver et renouveler le patrimoine arboré ;
- gérer les eaux pluviales de manière durable ;
- recalibrer le carrefour Mont-Blanc / Plaines-du Loup.

La réalisation de la station entraînera une reconfiguration complète des aménagements en surface, lesquels devront répondre aux enjeux suivants :

- revoir le gabarit de la route des Plaines-du-Loup ;
- remodeler le carrefour Casernes ;
- intégrer deux ascenseurs publics connectés aux quais du métro ;

- reconsidérer la position de l'édicule ECA 1451 « Rotonda » afin de permettre l'intégration de l'escalier d'accès à la station ;
- optimiser la gestion des flux d'usagers sur cette nouvelle interface de mobilité, tout en apportant des plus-values en termes d'aménagement (végétalisation, choix des matériaux, mobilier urbain, etc.).



Projet « hier pour demain », lauréat du concours Ancien-Stand (2025).

5.3 Synthèse de la première étape

Dans le cadre de la requalification du quartier de l'Ancien-Stand, la Ville a organisé un concours d'idées visant à définir les grands principes d'aménagement du secteur. Ce concours s'est achevé au début de l'année 2025 et a désigné comme lauréat le projet « Hier pour demain », porteur d'une vision urbaine intégrée et durable pour le développement futur du quartier.

Le périmètre de réflexion du concours englobait la station du métro m3 ainsi que la route des Plaines-du-Loup, afin d'assurer une cohérence entre les espaces publics et les interfaces de mobilité. Les prestations correspondantes au projet d'interface ont été financées par le crédit d'études N° 2020/48 « Interfaces m3 – Etape 1 – crédit d'études ».

En revanche, le périmètre des études exclut le domaine public (DP), celui-ci faisant l'objet d'une démarche parallèle dans le cadre des études de requalification des espaces publics.

La suite du processus consistera à poursuivre les études avec l'équipe lauréate du concours, en coordination avec le quartier et avec les études de requalification de la route des Plaines-du-Loup, afin de garantir la cohérence et la complémentarité des interventions futures.

5.4 Etudes à venir

CASERNE	Total HT
Honoraires SIA 31 à 33 - Espaces publics	290'000
Communication	30'000
Total Caserne	320'000

6. Pôle Flon

Le 23 mai 2024, le Canton, les TL et la Ville de Lausanne ont annoncé, à la suite d'une revue globale du projet, une adaptation du tracé du m3 qui relie directement la gare CFF à Chauderon. Cela permet de créer une nouvelle interface majeure de mobilité au centre-ville, afin de mieux organiser le réseau de transports publics, pour une meilleure répartition des voyageurs. Pour donner suite à cette revue de projet, les études de réaménagement du pôle Flon en cours ont été arrêtées.

Pour mémoire, les études de faisabilité avaient été financées par le compte d'attente n° CA23/001 « Requalification du Pôle Flon, études des interfaces m3 », réaffecté depuis aux études de projet du pôle Chauderon, tandis que la démarche participative et le concours d'idées avaient, eux, été financés par le crédit d'études n°2020/48 « Interfaces m3 – Etape 1 – crédit d'études ».

7. Bilan financier

Le crédit d'études N° 2020/48 et le compte d'attente n° CA23/001 votés financeront les études annoncées jusqu'au vote du crédit objet de ce préavis.

POINT DE SITUATION SUR CREDITS VOTES (TTC)	Montants votés	Montants engagés et facturés	Montants disponibles
« Interfaces m3 – étape 1 » Crédit d'études n° 2020/48	1'500'000	1'278'680	221'320
« Requalification du Pôle Flon » Compte d'attente CA23/001	345'000	86'539	258'461
Total	1'845'000	1'365'219	479'781

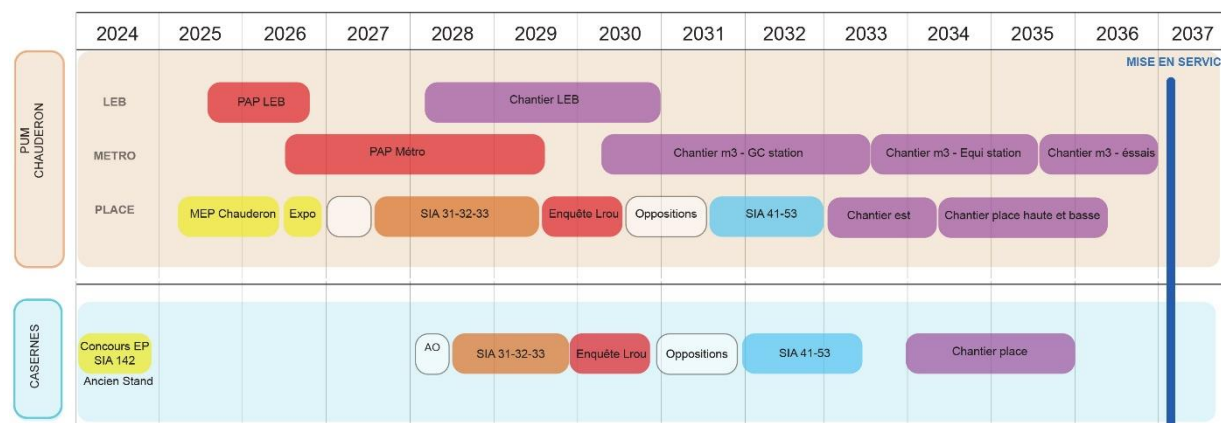
MONTANTS DES ETUDES A VENIR	Total TTC
Interface Chauderon	2'180'000
Interface Caserne	320'000
Total	2'500'000

TOTAL	Total HT	Total TTC
Montants votés	1'706'800	1'845'000
Etudes à venir	2'312'700	2'500'000
TOTAL TTC	4'019'500	4'345'000

8. Planning

Le calendrier proposé est le suivant :

L'enjeu principal est de livrer les espaces publics des deux sites au moment de la mise en service du métro m3.



9. Impact sur le climat et le développement durable

Le présent préavis s'inscrit dans la continuité de la politique de développement durable de la Ville présentée dans le rapport-préavis N° 2005/36 « Mise en place d'un Agenda 21 en ville de Lausanne ». En effet les projets de réaménagement d'importants axes lausannois confirment la volonté de rééquilibrer les modes de déplacements en faveur des transports publics et de la mobilité active en augmentant leur accessibilité et leur efficacité, et contribuent ainsi à réduire l'impact des déplacements sur l'environnement et la santé.

Les projets Chauderon et Casernes sont en phase avec les différentes politiques publiques et engagements de la Municipalité en faveur de la réalisation d'espaces publics agréables favorisant le vivre ensemble, où la mobilité est apaisée et l'attractivité de la ville accrue. Ils contribuent ainsi à l'atteinte des objectifs du Plan climat (rapport-préavis N° 2020/54). Il vise ainsi à contribuer à la mise en œuvre de nombreuses mesures du volet « atténuation » (ou réduction des émissions de gaz à effet de serre), telles que :

- mesure 25 : favoriser ou créer des centralités de quartier avec une forte mixité d'usagers ;
- Mesure 31 : réaliser un axe cyclable par bassin versant de la ville ;
- Mesure 33 : augmenter le stationnement vélo public et privé ;
- Mesure 41 : encourager la marche et le vélo pour les courts parcours ;
- Mesure 46 : améliorer la performance du réseau des transports publics (TP)
- Mesure 48 : développer des arrêts et des interfaces multimodales attractives et intégrées aux espaces publics ;
- Mesure 51 : diminuer la capacité routière pour les transports individuels motorisés (TIM) ;
- Mesure 52 : réduire le trafic de transit ;
- Mesure 54 : diminuer la surface dédiée au stationnement des TIM ;
- Mesure 68 : généraliser les matériaux recyclés et bas carbone pour les infrastructures de mobilité ;
- Mesure 91 : maintenir et renforcer la mixité fonctionnelle dans les centralités de quartier ;

- Mesure 159 : valoriser et développer les itinéraires de mobilité active et de TP pour les loisirs.

Les projets permettront, par ailleurs, de concrétiser différentes mesures du volet « adaptation aux changements climatiques » du Plan climat. L'application des principes de la ville-éponge vise à améliorer la gestion de l'eau en milieu urbain, tout particulièrement lors d'événements de précipitations extrêmes. Le potentiel de désimperméabilisation des sols doit être réalisé, comme d'autres mesures de gestion optimisée des eaux de ruissellement. La mise en œuvre de l'Objectif canopée (rapport-préavis N° 2021/15) permet, quant à elle, de rafraîchir l'espace urbain, et donc de réduire les risques que font peser les canicules sur la population et les infrastructures.

10. Impact sur l'accessibilité des personnes en situation de handicap

Le projet de ce préavis prend en compte les besoins des personnes en situation de handicap. Les mesures de mise aux normes des quais, d'accessibilité et de lisibilité pour toutes et tous aux arrêts de transports publics ainsi que les mesures d'aménagements pour la mobilité active sont conçues de manière inclusive pour une bonne intégration de l'ensemble des usagères et usagers. Le développement de la desserte en transport public par une offre plus régulière et fréquente bénéficie aux personnes à mobilité réduite en facilitant leurs déplacements.

11. Aspects financiers

11.1 Incidences sur le budget d'investissement

Le crédit sollicité dans le présent crédit d'études figure au plan des investissements pour les années 2026 à 2029 sous la dénomination « Crédit d'études interfaces m3 Chauderon Casernes Blécherette (...) » pour un montant de CHF 6'295'000.- TTC.

Le montant hors taxes (HT) du présent crédit est de CHF 4'019'500.- HT, le montant de la TVA est lui de CHF 325'500.-. La réduction de la déduction de l'impôt préalable (Redip) est estimée à 81% pour le Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics. Le montant de l'impôt préalable non récupérable obtenu grâce au taux de Redip du service sera comptabilisé comme dépenses d'investissement.

Les sommes engagées à ce jour sur le compte d'attente n° CA23/001 « Requalification du Pôle Flon, études des interfaces m3 », d'un montant de CHF 86'539.- TTC, et les dépenses à venir seront balancées dans le présent crédit d'études et sont comprises dans le montant du crédit sollicité.

Les sommes engagées à ce jour sur le crédit d'études N° 2020/48 « Interfaces m3 – Etape 1 », d'un montant de CHF 1'278'680.- TTC, et les dépenses à venir seront balancées dans le présent crédit d'études et sont comprises dans le montant du crédit sollicité.

Un montant de CHF 1'950'000.- TTC sera demandé ultérieurement dans un second crédit d'études dédié aux études de projet du pôle urbain majeur de Blécherette. Les montants engagés et facturés sur le CA23/002 « Aménagement Tuilière sud et interface de transports publics » seront basculés dans ce second crédit d'études.

Le plan des investissements sera mis à jour en conséquence lors de sa prochaine révision.

(en milliers de CHF)	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Total
Dépenses d'investissements	2'045	1'050	1'000	70	70	60	50	4'345
Recettes d'investissements	0	0	0	0	0	0	0	0
Total net	2'045	1'050	1'000	70	70	60	50	4'345

11.2 Incidences sur le budget de fonctionnement

Les dépenses du crédit d'études seront virées dans le futur crédit d'investissement et amorties sur la même durée. Les charges d'intérêts représentent un montant annuel de CHF 35'800.- TTC.

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total
Personnel suppl. (en EPT)							0
(en milliers de CHF)							
Charges de personnel							0
Charges d'exploitation							0
Charges d'intérêts	0	35.8	35.8	35.8	35.8	35.8	179
Amortissements	0	0	0	0	0	0	0
Total charges suppl.	0	35.8	35.8	35.8	35.8	35.8	179
Diminution de charges							0
Revenus							0
Total net	0	0	0	0	0	0	0

12. Conclusions

Eu égard à ce qui précède, la Municipalité vous prie, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Lausanne,

vu le préavis N° 2026 / 05 de la Municipalité, du 5 mars 2026 ;

ouï le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;

considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

1. d'allouer à la Municipalité un crédit du patrimoine administratif d'un montant de CHF 4'345'000.- TTC pour financer les études des projets des interfaces m3 Chauderon et Casernes tels que décrits dans le présent préavis ;
2. de balancer le compte d'attente n° 41101003500 par prélèvement sur le crédit mentionné ci-dessus ;
3. de balancer le crédit d'études n° 41101001900 par prélèvement sur le crédit mentionné ci-dessus ;
4. d'autoriser la Municipalité à calculer et à comptabiliser les intérêts relatifs aux crédits mentionnés sur la rubrique 390 du Service de la mobilité et de l'aménagement des espaces publics.

Au nom de la Municipalité

Le syndic
Grégoire Junod

Le secrétaire
Simon Affolter