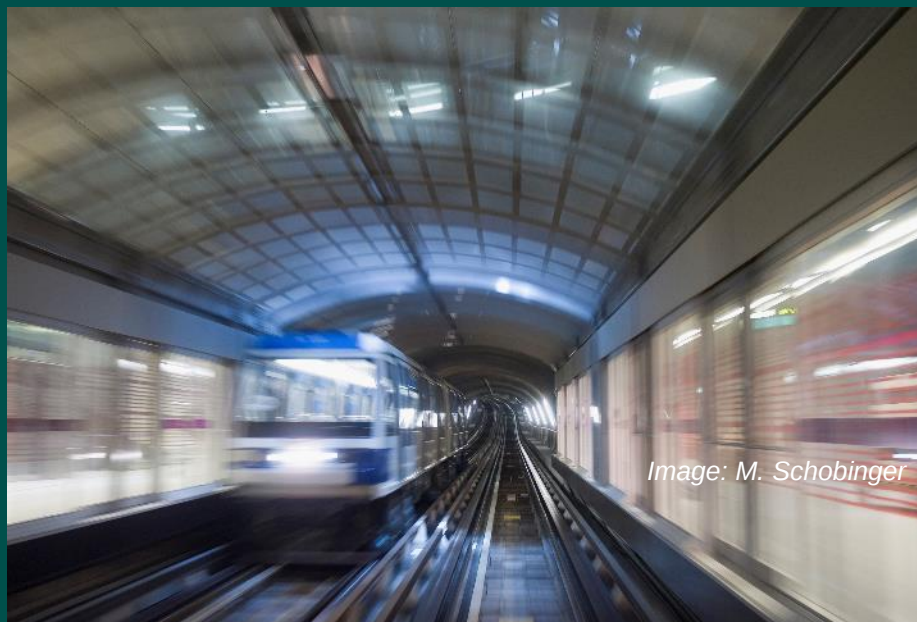


CONFÉRENCE DE PRESSE DU 28.11.2025

DÉVELOPPEMENT DES MÉTROS M2 & M3

Le Conseil d'Etat poursuit son engagement



Nuria Gorrite

**Conseillère d'État, cheffe du Département des institutions, de la culture,
des infrastructures et des ressources humaines**
État de Vaud

Les objectifs principaux du programme :

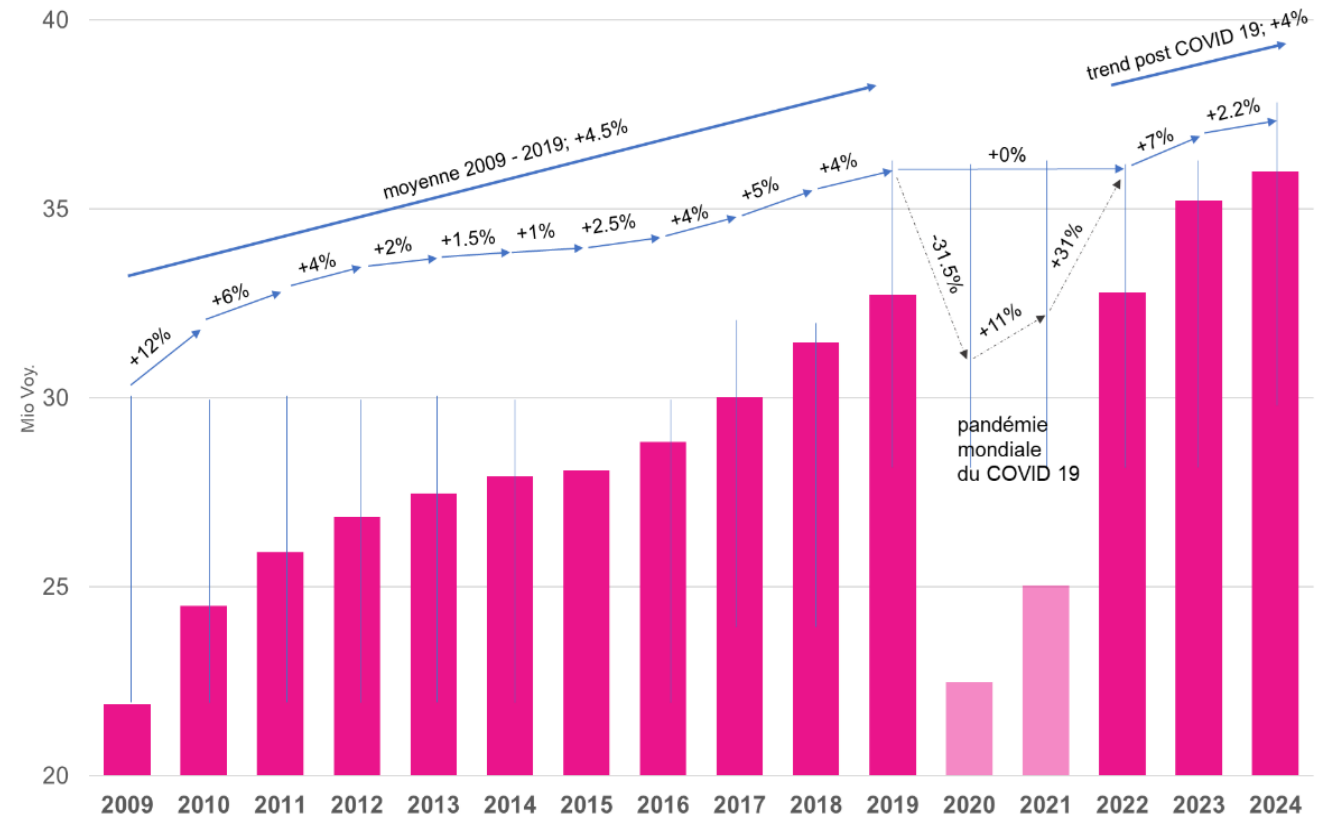
- Prolonger la durée de vie du m2, notamment en renouvelant son système de conduite automatique dont la technologie est en fin de vie, puis augmenter sa capacité;
- Transporter davantage de voyageuses et voyageurs entre la gare de Lausanne, connectée à l'ensemble du canton et au-delà, et le centre-ville, avec ses deux grands pôles de mobilité :
 - le m2 desservira à cadences plus élevées Ouchy - le **Flon** - Epalinges
 - le m3 desservira **Chauderon**-Blécherette
- Construire le m3 pour relier le nord-ouest de la ville de Lausanne, en plein développement avec l'écoquartier en construction, qui accueillera 8000 habitant·e·s et 3000 emplois, au centre-ville et à la gare.

L'évolution de la fréquentation du m2

Évolution du nombre de voyageurs annuels depuis la première année complète d'exploitation du m2. Prévu pour 25 mio de voyageurs, cet objectif a été atteint après seulement trois ans:

- 25 mio de voy. en 2011 ;
- 30 mio de voy. en 2017 ;
- 36 mio de voy. en 2024.

Augmentation annuelle : 4%

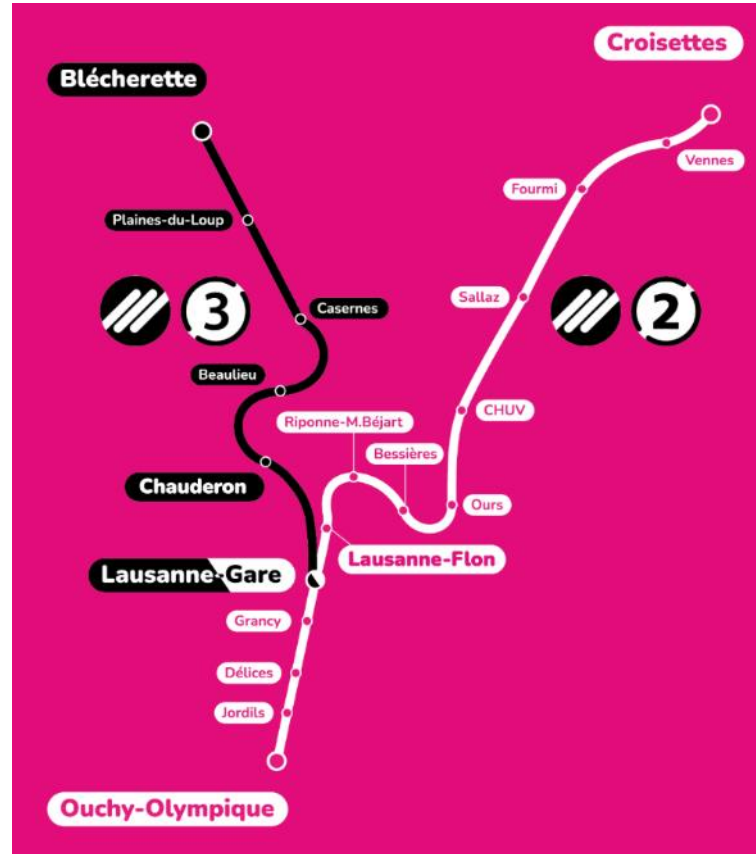


La démarche d'optimisation de 2024

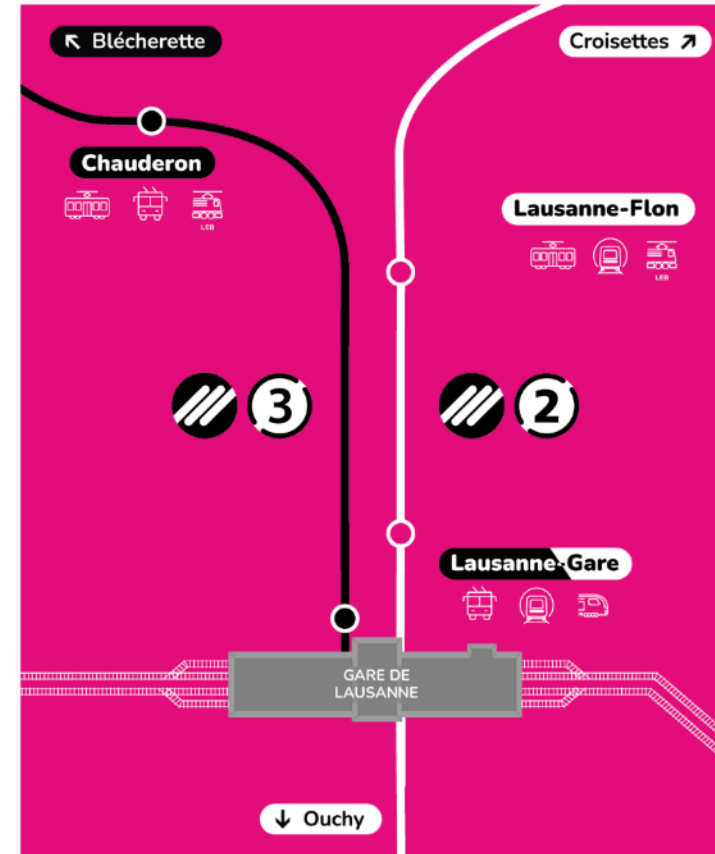
La démarche **d'optimisation du programme** a permis de réduire certains risques, notamment géologiques et d'interruption de longue durée du m2 pendant les travaux :

- Le renouvellement du m2 et la construction du m3, jusqu'à présent liées, seront séparées.
- Le m2 restera sur son tracé initial ; le tunnel historique à voie unique sous la gare sera doublé.
- Le tracé du m3 sera décalé à l'ouest, dans le futur tunnel à double voie initialement prévu pour le m2.
- Pour desservir le centre-ville, le m3 ne s'arrêtera pas au Flon et reliera directement la gare et Chauderon, où une nouvelle interface majeure de mobilité sera créée.
- Le m2 sera quant à lui modernisé en priorité, c'est-à-dire que ses automatismes bientôt en fin de vie, qui lui permettent de fonctionner sans conducteur à bord, seront remplacés et ses rames renouvelées. À défaut, le m2 ne pourrait plus circuler. Sa capacité sera augmentée.

La démarche d'optimisation de 2024



Le m2 et le m3 renforceront le réseau de transports publics de la région lausannoise entre le nord et le sud



Le m2 et le m3 relieront trois grandes interfaces de mobilité au centre-ville : la gare, le Flon et Chauderon

La troisième étape de financement

Un matin à la station Lausanne-
Gare / J.-B. Sieber/ARC

Pourquoi sommes-nous là aujourd'hui ?

Le présent EMPD porte sur la **troisième étape de financement** du programme de développement des métros m2 et m3. Pour mémoire, le Conseil d'Etat et le Grand Conseil ont validé plusieurs EMPD :

1. **EMPD de mars 2015** pour un montant total de CHF 18.90 millions TTC ;
2. **EMPD de novembre 2019** pour un total de CHF 153.78 millions TTC, répartis en deux décrets, afin de financer la réalisation des futurs tunnel et station du m2 sous la gare, confiée aux CFF dans le cadre de la transformation de la gare de Lausanne, ainsi que la poursuite des études pour le projet ;
3. **EMPD de février 2022** pour un total de CHF 319.65 millions TTC, répartis en trois décrets, destinés à la poursuite des études, aux travaux d'une partie du tunnel du m2 et des acomptes pour les automatismes et rames du futur réseau.

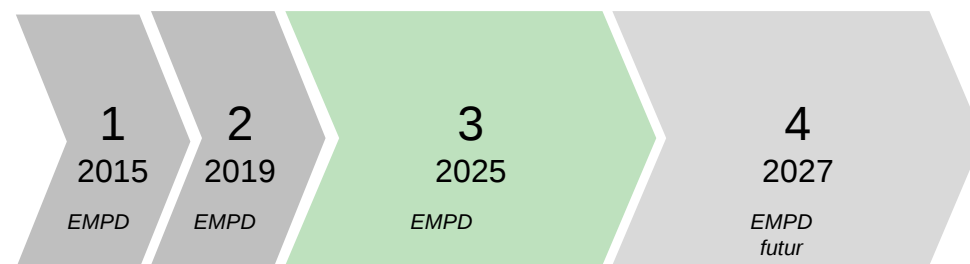
En 2024, le programme a été modifié : en conséquence, **l'EMPD de février 2022**, qui n'a pas été entamé et ne sera pas utilisé, est **remplacé** par ce nouvel EMPD dont le périmètre intègre désormais le programme complet du m2.

Pourquoi sommes-nous là aujourd'hui ?

Un financement prévu en quatre étapes

Le présent EMPD constitue la **troisième étape de financement** du plan de développement des métros m2 et m3.

1. 2015: 18.9 mios
2. 2019: 153.7 mios
3. 2025: 809.7 mios
4. 2027 ^{a)}



a) Une quatrième et dernière étape de financement couvre les travaux du m3, l'achat du système de conduite automatique du m3, des rames supplémentaires et d'équipements nécessaires au fonctionnement du m3.

Pourquoi sommes-nous là aujourd'hui ?

La troisième étape de financement consiste en quatre décrets pour un **total de CHF 809.7 millions TTC** :

	<i>millions CHF TTC</i>
1. Renouvellement du m2 (garantie d'emprunt et subvention à fonds perdus)	504.8
2. Augmentation de capacité du m2 (garantie d'emprunt, subvention à fonds perdus et crédit d'investissement)	183.8
3. Études du m3, travaux préparatoires et deux postes d'audit à la DGMR (subvention à fonds perdus, prêt remboursable et crédit d'investissement)	118.8
4. Études pour une liaison piétonne entre la gare et le Flon (crédit d'études)	2.3

Olivier Français

Président du Comité de pilotage

Programme de développement des métros m2 et m3

Les quatre décrets en détail

Décret 1– 504.8 millions

Renouvellement de la ligne du m2 et achat de rames (horizon 2031)

- Le **système de conduite automatique du m2**, qui arrive en fin de vie, sera renouvelé. Plus performant, le nouveau système permettra d'augmenter la capacité de la ligne grâce à une cadence plus élevée.
- Les rames actuelles du m2 seront rénovées et **18 nouvelles rames** seront achetées. Cette stratégie permet de minimiser l'impact de ces travaux sur la ligne qui restera en exploitation (hormis en soirée pendant certaines phases). Au terme de la première étape, la flotte du m2 sera composée d'anciennes rames rénovées et de nouvelles.
- Une **extension de l'actuel dépôt** du m2 situé à **Vennes** sera construite pour augmenter ses capacités et accueillir l'ensemble du parc des rames du m2.
- Dès la mise en service des nouveaux automatismes, le m2 circulera à l'heure de pointe à une cadence de **1 minute 40 entre Lausanne-Gare et Sallaz** (contre 2 minutes 10 actuellement) et de 3 minutes 20 entre Ouchy-Olympique et les Croisettes (contre 4 minutes 20 actuellement).
- À l'horizon 2031-2032, la ligne m2 renouvelée permettra de transporter jusqu'à **45 millions de voyageurs annuels**, contre 36 millions en 2024 (et 25 millions prévus à l'origine).

Décret 1– 504.8 millions

Pourquoi est-il nécessaire de renouveler les automatismes du m2 et rénover des rames ?

Le système est construit sur la base de technologies industrielles des années 1990 composé d'éléments intégrés sur les voies et dans les trains :

- La technologie de communication est désormais obsolète ;
- Les **automatismes** installés dans le m2 arrivent en fin de vie conformément à la garantie du fournisseur ;
- La technologie de transmission train-sol utilisée est perturbée par l'évolution technique des réseaux de la téléphonie mobile.

La durée de vie des rames peut être prolongée jusqu'à 2050 grâce à une opération de rénovation dite de « mi-vie ».

Décret 2 – 183.8 millions

Augmentation de la capacité du m2 (horizon 2035-2040)

- Le tunnel historique à **voie unique du m2 sous la gare sera doublé.**
- Création d'une nouvelle voie de **garage-atelier** dans l'extension du dépôt de Vennes, pour assurer la maintenance des rames supplémentaires, une fois que les automatismes du m2 auront été renouvelés.
- Une **arrière-gare sera réalisée derrière le terminus nord de la ligne aux Croisettes.** Cette infrastructure permettra aux rames de se retourner pour repartir dans l'autre direction plus rapidement, permettant d'augmenter les cadences.
- À l'horizon 2035-2040, la ligne m2 pourra transporter jusqu'à **60 millions de voyageurs** annuels, contre 36 millions en 2024 (et 25 millions prévus à l'origine). Pour répondre à la demande, la cadence pourra être portée à **1 minute 30 entre Lausanne-Gare et les Croisettes.**
- Une flotte mixte composée d'anciennes rames rénovées et de nouvelles rames circulera.

Renouvellement et augmentation de capacité du m2

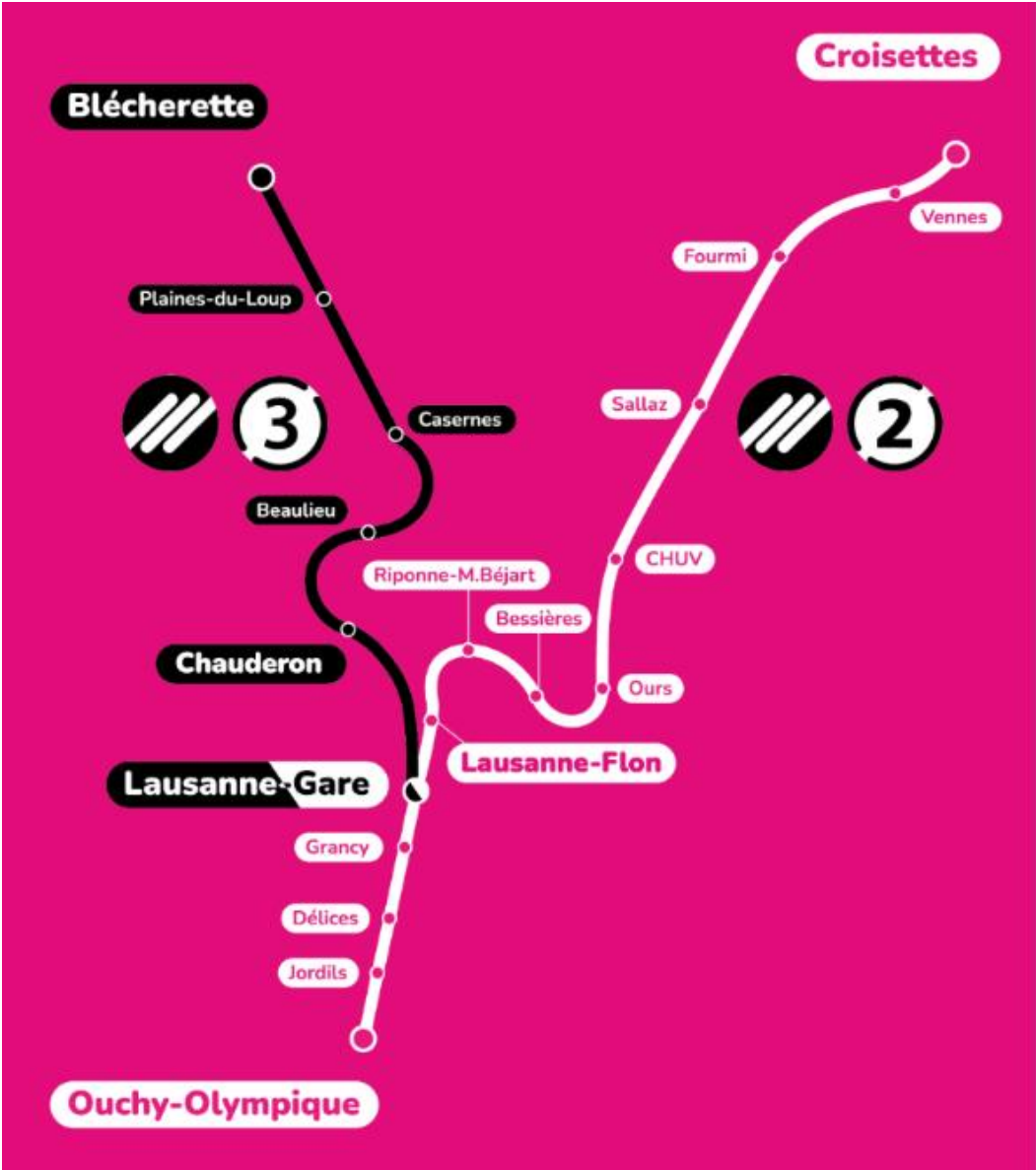
Prix septembre 2023

Objet	Type de financement	Coût en CHF mios	Coût par décret en CHF mios
1 ^{er} décret - Renouvellement du m2			
Renouvellement des automatismes du m2, rénovation des rames actuelles et achat de 18 rames	Garantie d'emprunt	485.8	504.8
Transport de substitution pendant le renouvellement du m2	Subvention à fonds perdus	19.0	
2 ^e décret - Développement du m2			
Augmentation de capacité du m2 (dont la mise à double voie du tunnel sous la gare)	Garantie d'emprunt	164.2	183.8
Transport de substitution pendant les travaux d'infrastructures	Subvention à fonds perdus	15.3	
Participation à l'achat d'un terrain aux Croisettes	Crédit d'investissement	4.3	

Décret 3 – 118.8 millions

Poursuite des études et travaux préparatoires m3

- Le m3 reliera la **gare de Lausanne à la Blécherette**, au nord-ouest de la ville.
- La ligne sera entièrement **souterraine, à double voie et comptera six stations** : Lausanne-Gare, Chauderon, Beaulieu, Casernes, Plaines-du-Loup et la Blécherette. Les stations seront, lorsque c'est possible, peu profondes pour faciliter l'accès rapide au métro.
- Le m3 disposera d'une station aux quais spacieux et entièrement connectée à l'interface de la gare de Lausanne. Elle sera située à l'ouest de la station du m2, et proche du centre de gravité de la gare modernisée, qui sera déplacé avec l'allongement de ses quais en direction de Renens.
- À son terminus à la Blécherette, le m3 disposera **d'une arrière-gare et d'un garage-atelier**, nécessaires pour ajouter ou retirer des rames en extrémité de ligne et effectuer la maintenance des rames.
- La flotte du m3 comptera **14 rames**.
- À sa mise en service, le m3 circulera aux heures de pointe à **une cadence de 2 minutes**.
- À l'horizon 2040, on peut estimer que la ligne m3 transportera **40 millions de voyageurs annuels** (contre 36 millions en 2024 sur le m2).
- À **l'interface Chauderon**, le m3 offrira des connexions au LEB, au tramway (grâce à une liaison piétonne souterraine) qui reliera Lausanne à Renens, puis Villars-Sainte-Croix, aux bus urbains et aux bus à haut niveau de service (BHNS). Selon les projections, 80 à 90'000 voyageurs quotidiens à l'horizon 2035 sur cette interface
- Objectif stratégique : dépôt de la PAP 2^e semestre 2026



Décret 4 – 2.3 millions

Études pour une liaison piétonne gare-Flon

La motion « Pour une liaison piétonne entre la gare et le Flon » (23_MOT_5) demande de mener les études nécessaires à la réalisation d'une telle liaison. Ces études fourniront des informations utiles sur l'opportunité d'un tel projet et le financement de l'exploitation d'une telle infrastructure :

- Le réseau des métros m2 et m3 est conçu pour accompagner l'évolution de la demande et permettre de répondre à la demande entre les stations de la gare et du Flon, y compris à long terme.
- Le m3 reliera directement la gare et Chauderon. Cette modification permet de mieux répartir les voyageuses et voyageurs en ville.
- Une **liaison piétonne** entre la **gare** et le **Flon** pourrait être une solution de desserte locale complémentaire intéressante.
- L'infrastructure pourrait également s'inscrire dans le cadre du projet de future gare souterraine à Lausanne.

La poursuite des études du m3 et le crédit d'études pour une liaison gare-Flon

Prix septembre 2023

Objet	Type de financement	Coût en CHF mios	Coût par décret en CHF mios
3 ^e décret - Poursuite des études du m3 et travaux préparatoires			
Poursuite des études du m3, gouvernance et prestations liées au domaine foncier jusqu'en 2029	Subvention à fonds perdus	77.4	118,8
Travaux préparatoires du m3	Prêt remboursable	40.1	
Deux postes d'audit au sein de la DGMR	Crédit d'investissement	1.3	
4 ^e décret - Études pour une liaison piétonne			
Études pour une liaison piétonne entre la gare et le Flon	Crédit d'études	2.3	2.3
Montant total sollicité dans le présent EMPD			809.7 (800.9 HT)

Nuria Gorrite

**Conseillère d'État, cheffe du Département des institutions, de la culture,
des infrastructures et des ressources humaines**
État de Vaud

Evolution de la gouvernance

Trois piliers

Gouvernance politique: délégation Conseil d'Etat / Ville de Lausanne, reporting au Parlement (COFIN / COGES)

Pilotage administratif : suivi des EMPD par la DGMR, section «audit» pour supervision financière

Structure de réalisation : création de la «Société des métros», filiale des tl pour piloter les études et conduire la réalisation des projets

Prévision du coût final

Prix septembre 2023

Objets	Coût en CHF mios HT (prix sept. 2023) (montants arrondis)
Renouvellement des automatismes et des rames du m2, et développement de l'offre	852.3
Construction du m3	1'490
Dépenses brutes totales du programme des métros	2'342.3
Cofinancements fédéraux	-186.0
Dépenses nettes totales du programme des métros	2'156.3

- **La Ville de Lausanne** cautionne 20% des garanties d'emprunts nécessaires au renouvellement et à l'augmentation de capacité du m2. Sous réserve de l'accord du Conseil communal, la Municipalité s'est engagée auprès du Conseil d'Etat à participer au financement du m3 selon les mêmes modalités.
- La **Confédération** a accordé au projet un co-financement de CHF 186.0 millions HT au niveau des prix de septembre 2023.

Un investissement important, à la mesure du nombre de voyageurs qui l’empruntent

Investissement dans les infrastructures et les véhicules dans le canton depuis 2008 (Canton et Confédération), y compris la construction du m2 :

Ligne ou compagnie de transports publics	Investissements en millions de CHF	Voyageurs 2023 en millions	Coût en franc par voyageur
LEB	332.5	3.7	90
MBC	72.4	1.3	56
MOB	266.3	2.8	95
MVR	112.4	2.2	51
NStCM	156.4	1.4	112
TPC	330.2	2.2	150
Travys	106.3	1.0	106
m2	756.7	35.3	21

** Les montants indiqués comprennent les investissements entre 2008 et 2024 ainsi que la dernière période de convention de prestations (2021-2024) (les contributions du Canton et de la Confédération sont incluses)*

Les plannings intentionnels

Sous réserve de l'avancement des procédures

Pour le m2 :

- Horizon **2030** : Mise à double voie du tunnel historique du m2 sous la gare
- Horizon **2031** : L'extension du dépôt de Vennes et l'arrivée des nouvelles rames
- Horizon **2031** : Renouvellement du système de conduite automatique du m2. Le m2 pourra ensuite circuler avec nouvelles cadences à 1 minute 40 secondes
- Horizon **2033** : Rénovation des rames actuelles du m2
- Horizon **2033** : Création d'une arrière-gare et modification du terminus à Croisettes
- Horizon **2035-2040** : Augmentation de la cadence à 1 minute 30 seconde, si nécessaire

Pour le m3 :

- Horizon **2026** : Demande de permis de construire
- Horizon **2028-2029** : Début des travaux
- Horizon **2034-2036** : Mise en service à une cadence de 2 minutes aux heures de pointe



Ville de Lausanne

Florence Germond

Conseillère municipale en charge des finances et de la mobilité
Ville de Lausanne

Une solution durable pour renforcer l'attractivité de la région

- ✓ **Desserte efficace** de lieux d'importance régionale, tels que Beaulieu ou le stade de la Tuilière
 - ✓ Réponse durable à **l'augmentation de la population** de la région
 - ✓ Une connexion **bonne pour la population, pour les emplois, les commerces et la planète**
- = Une région **plus accessible et attractive**
- + une **incitation au report modal**

Une opportunité de donner un nouveau souffle à la place Chauderon

- **Redonner vie** à l'espace public
- En faire un **lieu de rencontre** et de flânerie plus qualitatif
- **Redynamiser** les activités commerciales
- **Pôle d'échange** entre les BHNS, les bus, le LEB, le métro et le tram



Lausanne s'engage pour un réseau performant et la qualité de vie urbaine

- ✓ Lausanne participera à hauteur de **20% des garanties d'emprunt** liées au développement du m2, sous réserve de l'accord du conseil communal
 - ✓ 1 cautionnement de 121.4 mios
 - ✓ 1 cautionnement de 41.1 mios
- ✓ Lausanne prévoit **plus de 90 millions d'investissements pour accompagner le développement des métros** (aménagement de surface, réseaux souterrains)



Tinetta Maystre

Présidente du Conseil d'administration
Transports publics de la région lausannoise (tl)



Dynamiser un métro « m 2.0 »

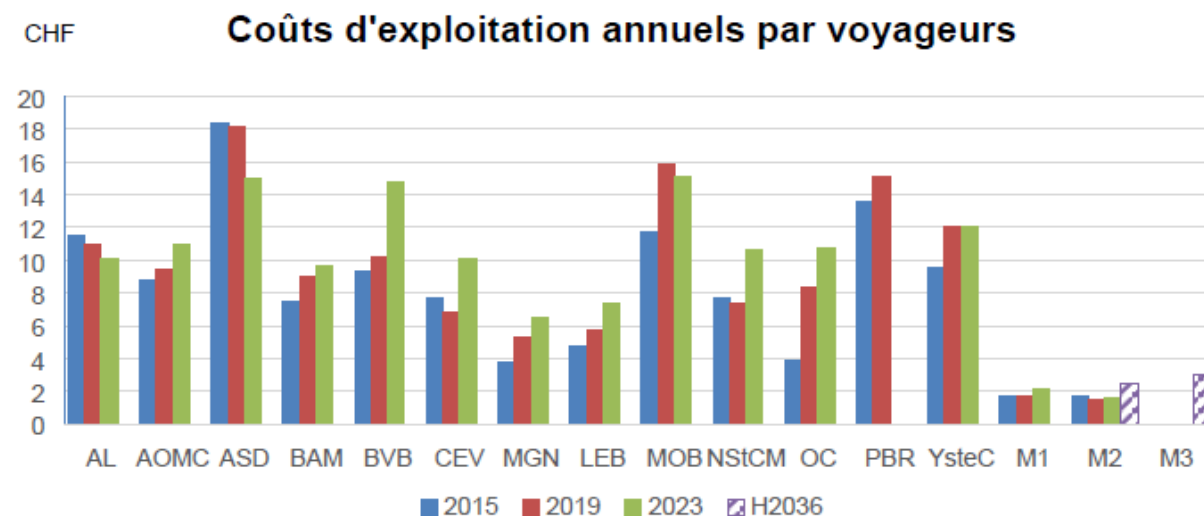
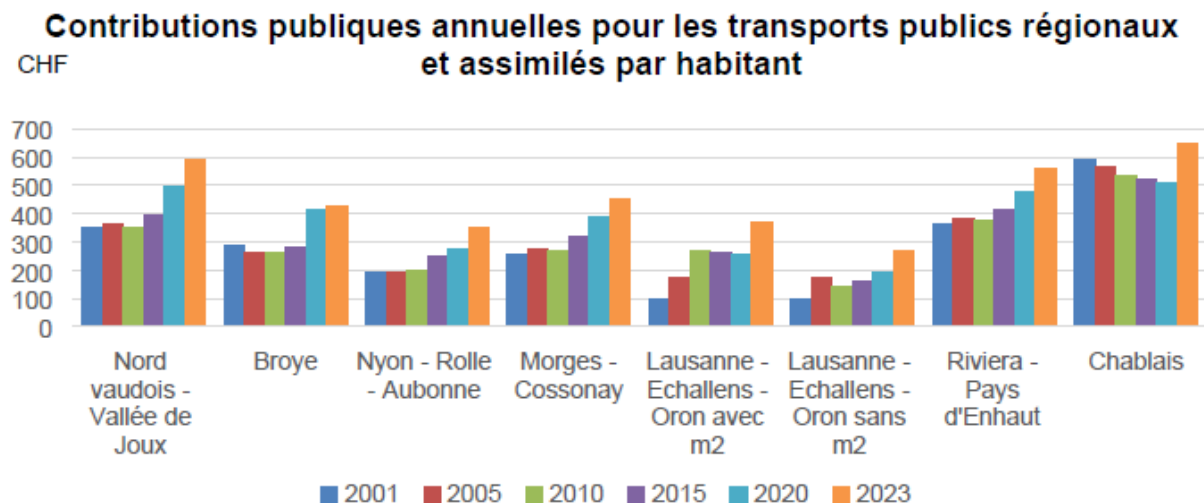
- Année après année, une **histoire à succès extraordinaire** : en 2026, le m2 aura transporté un demi-milliard de voyageur·euses ! C'est la ligne de transport public ferroviaire urbain la plus fréquentée de Suisse.
- Jour après jour, des **défis d'exploitation et en toute sécurité**. Depuis plus de 15 ans, les rames ont parcouru 45 fois la distance terre-lune!
- Répondre à la fin planifiée de la 1^{ère} génération du **système d'automatismes du m2** qui repose sur une technologie fiable mais «d'un autre temps»
- Les nouveaux métros **m2 et m3 sont indispensables**, au cœur d'un réseau tl multisystème pour accompagner le développement de l'agglomération et atteindre les objectifs de report modal.

Nuria Gorrite

**Conseillère d'État, cheffe du Département des institutions, de la culture,
des infrastructures et des ressources humaines**
État de Vaud

CONFÉRENCE DE PRESSE DU 28.11.2025

Développement des transports publics dans le canton



Un projet essentiel à la mobilité de demain

Prévu pour 25 millions de voyageurs maximum, le m2 transporte en 2024, 36 millions de personnes (+ 44%)

- Une démographie croissante.
- Le doublement du nombre de voyageurs CFF sur l'arc lémanique.
- Une consommation plus importante des transports urbains et de la mobilité douce.

Un réseau de bus urbain saturé.
Obsolescence des automatismes
2028 → urgence.

Prévisions de fréquentation m2

En 2030 : 45 millions de voyageurs

En 2040 : 60 millions de voyageurs

Prévisions de fréquentation m3

En 2040 : 40 millions de voyageurs

m2, augmentation de la cadence

2031, le m2 à 1'40'', 22 trains ; +30% de capacité

2033, le m2 à 1'30'', 26 trains ; +45% de capacité

m3

2036, le m3 à 12', 14 trains.

→ **m2+m3 combiné**, décongestion des flux à la gare CFF, décongestion du réseau de bus du centre-ville, des espaces urbains revitalisés.

Merci de votre attention

Questions?

vd.ch/métros
contact média: metro-m3@vd.ch