

Séance – Commission VdL du 19.01.2026

DÉVELOPPEMENT DES MÉTROS M2 & M3

Métros m2 et m3 : Octroi des deux cautionnements aux tl

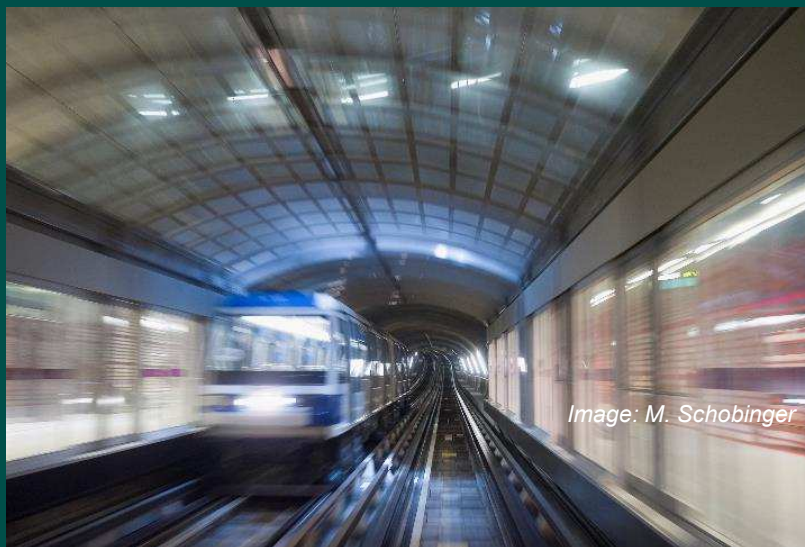


Image: M. Schobinger

Ville de Lausanne
Commission VdL, préavis 2025/41
du 19 janvier 2026

Version 0.03bis

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.

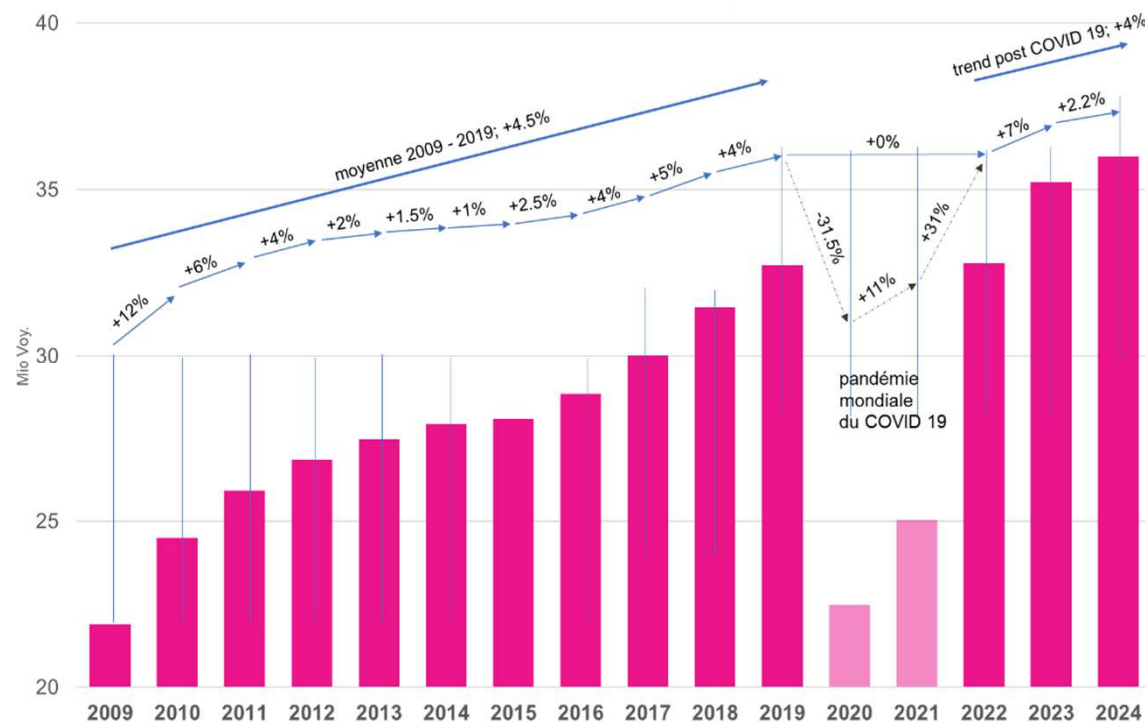
SÉANCE – COMMISSION VDL DU 19.01.2026

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%



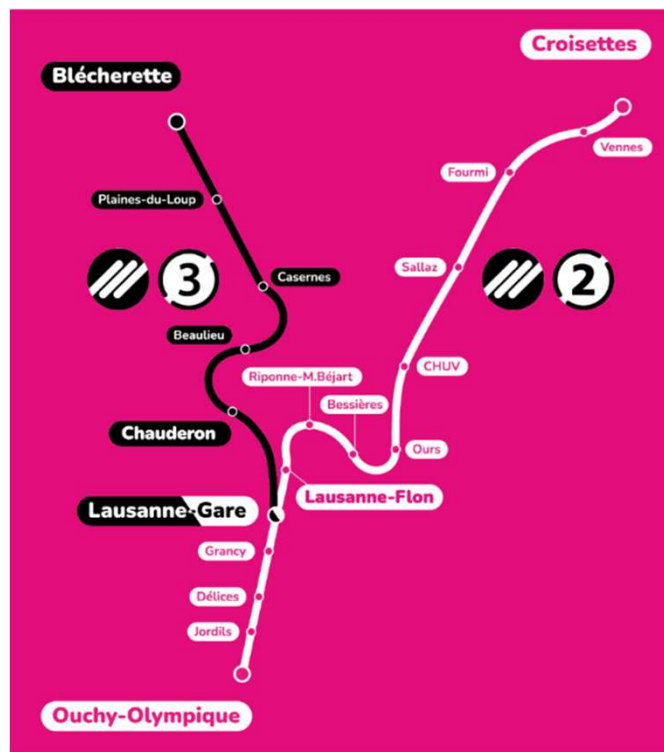
La démarche d'optimisation de 2024

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 :

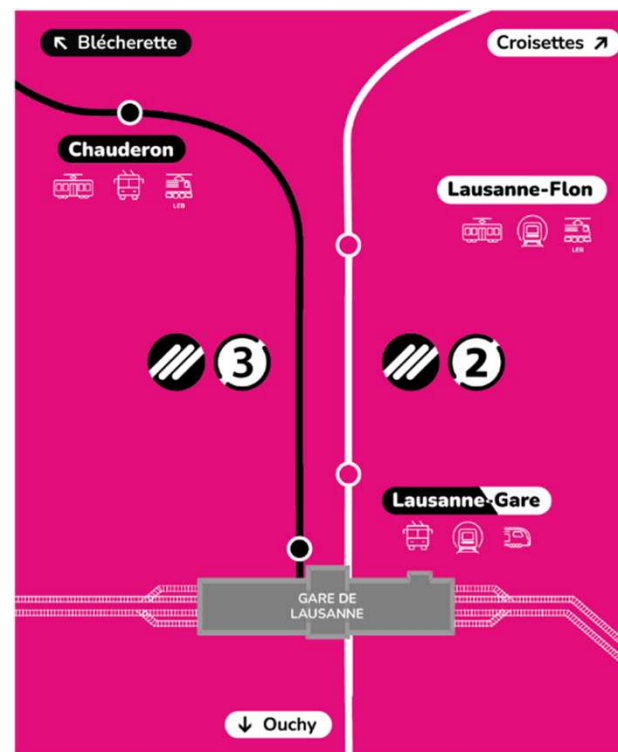
- Le renouvellement du m2 et la construction du m3, jusqu'à présent liées, seront séparées.
- Le m2 restera sur son tracé initial ; le tunnel historique à voie unique sous la gare sera doublé.
- Le tracé du m3 sera décalé à l'ouest, dans le futur tunnel à double voie initialement prévu pour le m2.
- 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.

SÉANCE – COMMISSION VDL DU 19.01.2026

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

L'évolution de la demande et la capacité du système

Évolution de l'offre du m2							
2024		Horizon 2031 1 ^{re} étape m2 Renouvellement		Horizon 2035-2040 2 ^e étape m2 Augmentation de capacité		Horizon 2050 (indicatif, non pris en compte dans cet EMPD)	
Cadence	Voyageurs annuels	Cadence	Voyageurs annuels	Cadence	Voyageurs annuels	Cadences	Voyageurs annuels
2 min 10 s	36 mios	1 min 40 s	45 mios	1 min 40 s - 1 min 30 s	60 mios	1 min 15 s	60-80 mios

Évolution de l'offre du m3			
Horizon 2035-2040 Mise en service et premières années d'exploitation		Horizon 2050 (indicatif, non pris en compte dans cet EMPD)	
Cadence	Voyageurs annuels	Cadence	Voyageurs annuels
2 min	40 mios	1 min 40	45-55 mios

L'évolution de la demande et la capacité du système

Ligne m2											
Extension du matériel roulant				Actuel	Extension du réseau m2						
Horizon 2031 1 ^{re} étape m2 Renouvellement		Horizon 2035-2040 2 ^e étape m2 Augmentation de capacité		Garage actuel de Vennes	Extension garage Ven- COFOP	Doublement de la voie sous gare	Arrière-gare de Croisettes				
Cadence	Matériel roulant	Cadence	Matériel roulant					Places de stockage	Places de stockage		
1 min 40 s	18 rames	1 min 30 s	26 rames					16 rames	14 rames		

Ligne m3		
Évolution de l'offre du m3		
Horizon 2035-2040		Garage atelier de Blécherette
Mise en service et premières années d'exploitation		
Cadence	Matériel roulant	Places de stockage
2 min	14 rames	18 rames

**Pour un total de 40 rames sur m2 et m3
à l'horizon 2040**

La troisième étape de financement

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



Ville de Lausanne

Historique des financements

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.

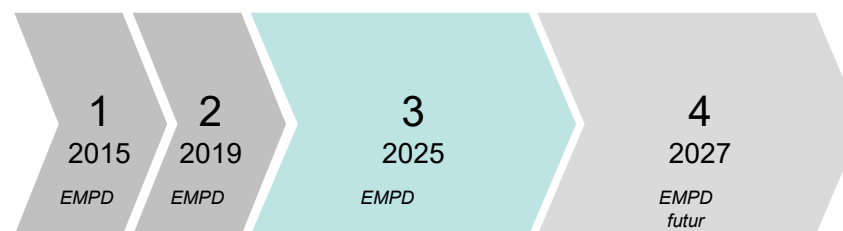
En 2024, le programme a été modifié : en conséquence, **l'EMPD de février 2022**, qui n'a pas été entamé et ne sera pas utilisé, est **remplacé** par un nouvel EMPD et le préavis communal dont le périmètre intègre désormais le programme complet du m2.

SÉANCE – COMMISSION VDL DU 19.01.2026

Un financement en 4 étapes

L'EMPD et le préavis communal constituent 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.

SÉANCE – COMMISSION VDL DU 19.01.2026

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 fédérales	-186.0
Dépenses nettes totales du programme des métros	2'156.3

- **Le canton de Vaud** cautionne à 80% des garanties d'emprunts, Etudes + Substitutions par bus financés à fonds perdus 100% par le Canton de Vaud,
- **La Ville de Lausanne** cautionne 20% des garanties d'emprunts nécessaires au renouvellement et à l'augmentation de capacité du m2.
- La **Confédération** a accordé au projet un co-financement de CHF 186.0 millions HT au niveau des prix de septembre 2023.

SÉANCE – COMMISSION VDL DU 19.01.2026

Prévision du coût final et répartition financière

Prix septembre 2023

EMPD	Coût en CHF mios HT (prix sept. 2023)	
	(montants arrondis)	
	m2	m3
EMPD 216	8.7	8.8
EMPD 148	50.5	107.5
EMPD 91	848.5	113.0
4 ^{ème} tranche de financement		1'205.3
Dépenses brutes avant transferts	907.7	1'434.6
Transfert de rames et rééquilibrage de fonctionnement de la SDM	- 55.4	+ 55.4
Dépenses brutes après transferts	852.3	1'490.0
Dépenses brutes totales du programme des métros	2'342.3	

La troisième étape de financement

Elle se constitue de 4 décrets cantonaux et de 2 cautionnements VdL pour un total de **CHF 972.2 millions TTC** :

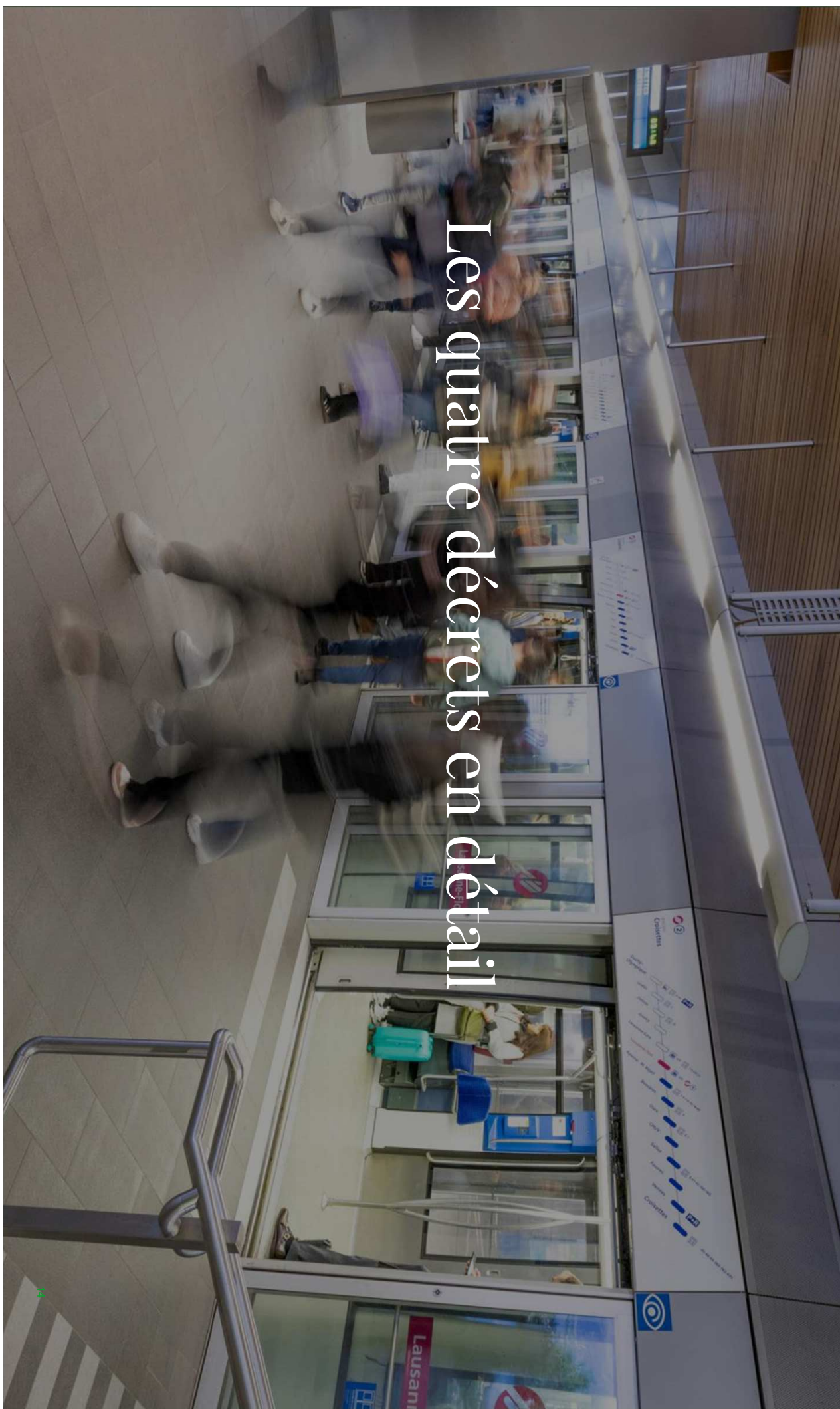
millions CHF TTC

	Canton de Vaud	VdL	Total
1. Renouvellement du m2 (garantie d'emprunt* et subvention à fonds perdus)	504.8	121.4	626.2
2. Augmentation de capacité du m2 (garantie d'emprunt*, subvention à fonds perdus et crédit d'investissement)	183.8	41.1	224.9
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	0	118.8
4. Études pour une liaison piétonne entre la gare et le Flon (crédit d'études)	2.3	0	2.3
Total	809.7	162.5	972.2

(références : préavis de la VdL p.13 et 14, EMPD p. 31 à 50)

* Les garanties d'emprunt sont déterminées hors TVA, conformément à la pratique de la DGMR et de la Confédération, basée sur le principe de la récupération de l'impôt préalable par la société réalisant les infrastructures.

Les quatre décrets en détail



SÉANCE – COMMISSION VDL DU 19.01.2026

Décret 1
Préavis VdL 2025/41

– 504.8 millions part canton,
– 121.4 millions part VdL

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).

SÉANCE – COMMISSION VDL DU 19.01.2026

Décret 1
Préavis VdL 2025/41

– 504.8 millions part canton,
– 121.4 millions part VdL

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 ».

SÉANCE – COMMISSION VDL DU 19.01.2026

Décret 2
Préavis Vd 2025/41

– 183.8 millions part canton,
– 41.1 millions part VdL

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	Part Canton CHF mios TTC	Part VdL CHF mio TTC	Total CHF Mio TTC
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	121.4	607.2
Transport de substitution pendant le renouvellement du m2	Subvention à fonds perdus	19.0	0	19.0
2^e décret - Développement du m2				
Augmentation de capacité du m2	Garantie d'emprunt	164.2	41.1	205.3
Transport de substitution pendant les travaux d'infrastructures	Subvention à fonds perdus	15.3	0	15.3
Participation à l'achat d'un terrain aux Croisettes	Crédit d'investissement	4.3	0	4.3
		688.6	162.5	851.1

SÉANCE – COMMISSION VDL DU 19.01.2026

Décret 3 – 118.8 millions 100% canton

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

SÉANCE – COMMISSION VDL DU 19.01.2026

Décret 4 – 2.3 millions 100% canton

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.

SÉANCE – COMMISSION VDL DU 19.01.2026

La poursuite des études du m3 et le crédit d'études pour une liaison gare-Flon (100% canton)

Prix septembre 2023

Objet	Type de financement	Coût en CHF mios TTC	Coût par décret CHF mios TTC
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
Totaux des décrets 1 à 4			
Montant total sollicité dans l'EMPD			809.7
Montant total sollicité par la VdL			162.5
Montant total			972.2

Cofinancements fédéraux

Des cofinancements fédéraux ont été obtenus dans le cadre des projets d'agglomération de 2012 et 2016 à hauteur de CHF 186.0 millions HT. En voici le détail :

- **m3 - étape 1 (Gare-Flon):** CHF 60.5 mios HT (prix septembre 2023)
- **m3 - étape 2 (Flon-Blécherette):** CHF 111.5 mios HT (prix septembre 2023)
- **m2 - réaménagement du terminus aux Croisettes:** CHF 14.0 mios HT (base de prix septembre 2023)

Dans le cadre de l'élaboration du projet d'agglomération Lausanne Morges (PALM) de 5^e génération de 2025, deux mesures supplémentaires (tunnel double-voie m2 et liaison piétonne Chauderon) ont été déposées pour tenir compte des résultats de la démarche d'optimisation du projet des métros.

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

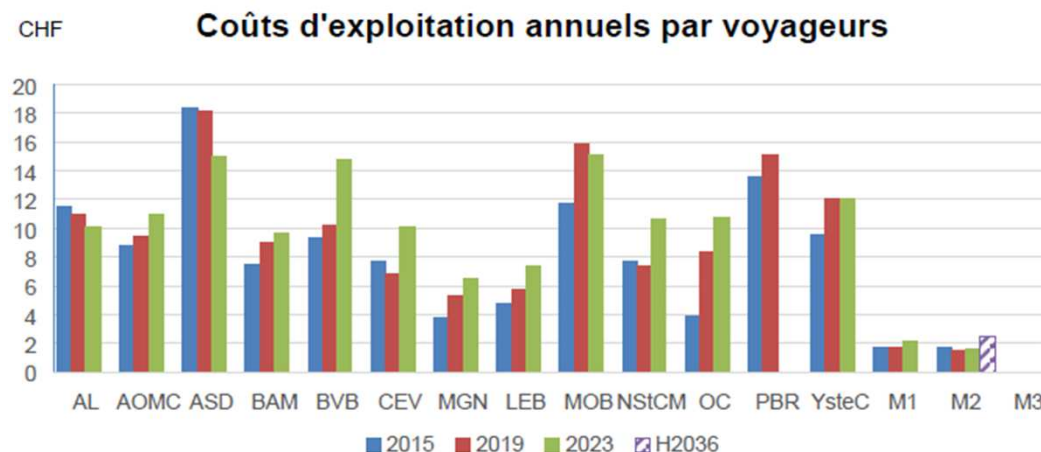
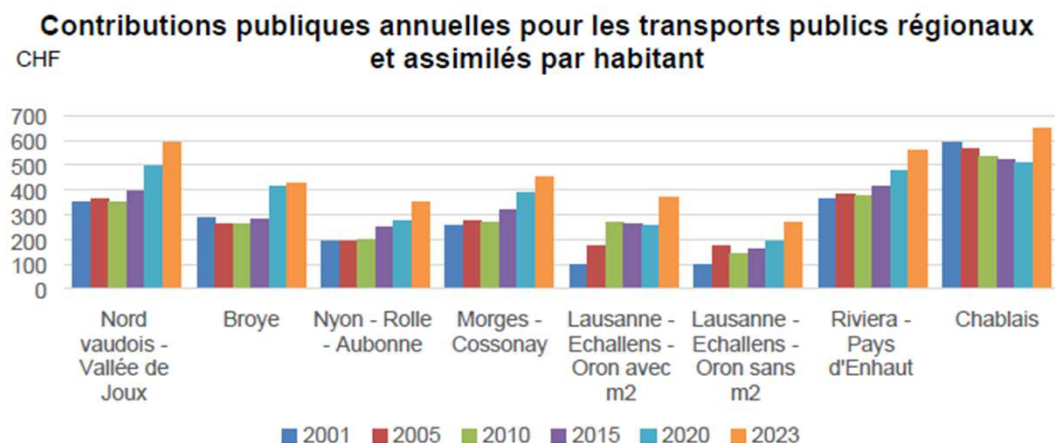
Investissement dans les infrastructures et les véhicules dans le canton depuis 2008 (Canton et Confédération), y compris la construction du m2 :

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)*

SÉANCE – COMMISSION VDL DU 19.01.2026

Développement des transports publics dans le canton



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

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



//AXES ///FORTS DE TRANSPORTS
PUBLICS URBAINS

