

Conseil communal de Lausanne

Initiative : interpellation urgente

Titre : M2-M3, Blécherette-Chauderon-Flon-Gare, être usagère-er des transports publics à Lausanne = une école pour participer à Pékin Express ?

Initiant-e(-s) : Virginie CAVALLI Laisser vide

Entre un système d'exploitation du M2 vieillissant qui accumule les pannes, un axe Gare-Flon totalement saturé et des milliers d'habitants des Plaines-du-Loup contraints de s'entasser dans des bus parmi les plus lents de Suisse, la planification des transports publics lausannois continue de soulever de nombreuses questions. Si l'on espérait que ces infrastructures soient celles d'aujourd'hui, force est de constater qu'elles restent celles d'un avenir encore incertain..

Le 10 mars, la mise à l'enquête publique pour la demande de concession du M3 a été ouverte par le canton. Une étape importante pour sortir les nouvelles et nouveaux habitant·e·s des Plaines-du-Loup de leur statut de parents pauvres de la mobilité lausannoise. Cependant, cette avancée soulève aussi des questions sur la stratégie globale du projet.

Le quartier des Plaines-du-Loup a été présenté par la Municipalité comme un modèle de mobilité durable, avec l'ambition affichée de permettre aux résident·e·s de vivre à proximité de leur lieu de travail. Pourtant, alors que des milliers de personnes y habitent déjà et que d'autres milliers s'y installeront encore, la mise en service du M3 n'est, selon le site officiel, prévue qu' "à l'horizon 2031, sous réserve de l'obtention des permis de construire". En langage administratif, cela signifie probablement plusieurs années de retard supplémentaires.

Or, il y a urgence. Entre un M2 saturé aux arrêts bien connus de toutes et tous, des pannes de plus en plus fréquentes dues à un système d'exploitation en fin de vie et des milliers nouveaux habitant·e·s condamnés à se tasser dans des bus, il est impératif de revoir la copie.

Un problème de vision stratégique

Comme pour d'autres dossiers concernant les infrastructures sises sur notre belle commune, on étudie, on réfléchit... et quand on tranche, on rate la cible. L'exemple du M2, dont la ligne n'a pas été dédoublée sous la gare - ou prolongée jusqu'à l'EHL et les quartiers d'habitation à proximité en est une illustration frappante.

Aujourd'hui, la saturation entre la Gare et le Flon est une réalité quotidienne pour des milliers d'usagères et usagers. Le M3 pourrait être l'occasion d'y remédier en dédoublant cet axe et en s'arrêtant à la Place de l'Europe. Une solution qui permettrait une connexion fluide entre les CFF et le centre économique de Lausanne.

Au surplus, des alternatives existent et pourraient être intégrées aux grands travaux M2/M3/gare de Lausanne.

Par exemple, une galerie piétonne reliant les infrastructures souterraines est un ouvrage techniquement réalisable et nettement moins coûteux (20 à 30 millions) que

Conseil communal de Lausanne

l'augmentation de la cadence et donc l'acquisition de nouvelles rames très onéreuses de M2.

Ce type de solution a été mis en place dans de nombreuses villes européennes et une liaison piétonne Gare-Flon a déjà été proposée tant au Conseil communal qu'au Grand Conseil par le biais de postulats, motions et pétitions.

Chauderon : un arrêt pertinent, mais incomplet

L'arrêt du M3 à Chauderon a du sens, notamment pour transformer cette place, aujourd'hui figée dans son aménagement des années 60. Toutefois, il est plus que questionnable que l'axe **Chauderon-Place-de-l'Europe-Gare** ne soit pas pleinement connecté afin d'offrir un accès direct au cœur économique de la ville (c'est-à-dire La Place de l'Europe-Bel-Air-Saint-François) aux habitant·e·s du Nord-Ouest lausannois.

Pourtant, les Lausannois·es souhaitant se rendre à la Place de l'Europe- Saint-François ou prendre d'autres transports pour aller en direction par exemple du CHUV et de Dorigny devront soit sortir en surface et marcher jusqu'à la station du M2/M1, soit prendre le LEB ou, s'ils se sentent l'âme aventureuse, trouver l'arrêt du M1 Vigie...

Enfin, le choix de ne pas prolonger le M3 directement jusqu'au quartier de Maillefer, pourtant en plein développement, reste discutable. En effet, un prolongement est évoqué, mais aucune garantie n'est donnée dans le projet actuel.

Un bon projet, mais à compléter

Sur ce dossier, il y a du bon, mais aussi des lacunes inquiétantes dont la Municipalité de Lausanne devrait se saisir avant qu'il ne soit trop tard. Des choix de tracé contestables, des connexions essentielles ignorées et un calendrier qui laisse craindre des années de retard supplémentaires. Il est encore temps de corriger le tir. Pour toutes ces raisons....

Nous posons les questions suivantes à la Municipalité :

1. Coordination avec le chantier de la gare
Le chantier du M3 sera-t-il synchronisé avec les travaux de la gare ? Quel calendrier est prévu pour assurer une bonne coordination entre ces deux projets majeurs ?
2. Développement du pôle Chauderon
Chauderon semble être un élément central du projet M3. Qui en pilotera l'aménagement ? Comment seront répartis les coûts et sont-ils estimés à ce jour ? Dans quels délais ces transformations sont-elles envisagées ?
3. Accessibilité depuis la Blécherette
Les habitants de la Blécherette devront-ils descendre jusqu'à la gare pour ensuite remonter vers la Place de l'Europe et prendre leurs correspondances en direction d'importants lieux d'activités comme le CHUV ou Dorigny, alors que ces pôles d'emplois sont tous desservis de façon directe par l'arrêt actuel du Flon ?
5. Flux de voyageurs entre Chauderon et la Place de l'Europe/Saint-François
Aucune simulation des flux piétons et transports publics (M1, tram, bus) entre

Conseil communal de Lausanne

Chauderon et la Place de l'Europe n'a été présentée. Une analyse est-elle prévue pour évaluer les impacts et adapter les infrastructures ? Une liaison piétonne fait-elle parties des solutions envisageables pour canaliser le flux de transit des passagers entre les pôles Chauderon et de la Place de l'Europe ?

6. Blécherette → Gare sans arrêt à la place de l'Europe : un trajet pertinent ? Des études ou données concrètes démontrent-elles que la majorité des habitantes et habitants des environs de la Blécherette se rendent prioritairement à la gare de Lausanne ?

7. Usagers-Usagères du M3 provenant du nord de la ville

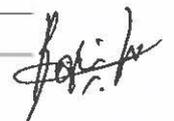
Pour les personnes venant de l'extérieur de la ville et souhaitant se rendre au futur terminus du M3, quelles sont les possibilités de Park and Ride (2 et 4 roues motorisées ou non) sont envisagées dans le projet actuellement ? Respectivement, quelles alternatives sont offertes pour les pendulaires en transports publics provenant de l'agglomération nord de la ville ?

8. Liaison piétonne Gare-Flon

Avec l'abandon du dédoublement de l'arrêt Flon-Place de l'Europe du M3 et l'augmentation attendue de la fréquentation du M2 avec l'arrivée du tram, pourquoi la Municipalité refuse-t-elle d'entrer en matière ou d'encourager le canton à entreprendre le plus rapidement possible la construction d'une liaison piétonne directe entre la Gare et le Flon ?

9. Solutions à court terme pour le M2

Quelles mesures immédiates sont mises en place pour augmenter la cadence du M2 entre la gare et le Flon ? Cette option est-elle techniquement et économiquement viable ? Des alternatives sont-elles envisagées ?

BONILLO Isabelle 

Lausanne, le 18 mars 2025

Clara Schaffner  Gaëlle Koualiou 

Signataire(s) :
Laisser vide


Virginie Cavalli


Jean-Marc Béguin


Olivier Thorens


Mathias Perquier


Olivier Bach

Ilias Paneherd

3 Anne Bergueranel

