

Conseil communal de Lausanne

Initiative : interpellation urgente
Titre : Nouveau tracé du m3 : quelles conséquences pour Lausanne ?
Initiant-e(-s) : Olivier Thorens

Le 23 mai 2024, le canton a annoncé la modification du tracé du projet du m3 avec en particulier une suppression de l'arrêt "Lausanne-Flon". Ce changement a des conséquences majeures sur le tronçon Lausanne-Gare - Lausanne Flon, la place de Chauderon, la desserte du plateau de la Blécherette et potentiellement sur le projet de la gare de Lausanne. Ces conséquences et le développement maintenant rapide du projet motivent l'urgence de l'interpellation.

Le 23 mai dernier, en conférence de presse, le canton a présenté la revue du projet du métro m3 suite à des démarches d'optimisation débutées il y a un peu plus d'un an pour ce projet d'envergure.

Pour rappel, selon le rapport 2012 du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), le m3 avait été choisi parmi d'autres variantes comme étant la meilleure option de transport public pour desservir le nord-ouest de la ville ainsi que pour renforcer l'offre du tronçon Lausanne-Gare à Lausanne-Flon. Sa réalisation était prévue à l'horizon 2015-2018, pour une mise en service au moment de l'arrivée des premiers habitants aux Plaines-du-Loup.

Aujourd'hui, le projet a cumulé un retard majeur, le tronçon Lausanne-Gare – Lausanne-Flon desservi par le m2 est actuellement déjà saturé, le m3 est très attendu par les habitantes et habitants des Plaines-du-Loup dont les premiers sont installés depuis déjà environ deux ans, et la réalisation de la deuxième étape des Plaines-du-Loup pour l'horizon 2030 impose encore davantage cette axe fort de transport public.

Parmi les mesures d'optimisation du projet du m3 présentée le 23 mai dernier, les Vert.e.s saluent la décision de déconnexion physique du m2 et du m3, qui devrait permettre une simplification de la planification du projet, avec espérons-le, une accélération de sa réalisation. Cela permet aussi d'éviter une longue interruption du fonctionnement du m2 avec toutes les problématiques majeures de mobilité que cela aurait engendré.

Sur les autres mesures d'optimisation présentées par le canton, une décision qui paraît essentiellement à but économique, est la suppression de la desserte du Flon par le m3. C'est une décision très surprenante, qui apporte de nombreuses interrogations motivant cette interpellation, en particulier sur trois points : le tronçon Lausanne-Gare – Lausanne-Flon, la nouvelle centralité de Chauderon et la desserte du plateau de la Blécherette.

Concernant le premier point, avec cette mesure, l'impératif renforcement du tronçon Lausanne-Gare – Lausanne-Flon par le m3 tombe complètement, questionnant la manière de faire face à l'afflux de passagers toujours plus important. S'il est prévu d'augmenter la cadence du m2 entre ces deux stations sur les prochaines années, il est très incertain que ce soit suffisant pour répondre aux besoins.

Conseil communal de Lausanne

Cela renforce la pertinence d'une galerie piétonne reliant ces deux pôles. Rappelons que cette option était évoquée dans le rapport 2007 du PALM, puis abandonnée suite au choix de développer le m3. Cependant, même avec le m3, il est incertain que la liaison Gare-Flon ait été suffisamment desservie. Ceci avait motivé le dépôt d'un postulat par Valéry Beaud, co-signé par la majorité des groupes de ce conseil, demandant d'étudier cette option, postulat renvoyé en municipalité en mars 2021. En juin 2023, dans son communiqué interparti adressé aux CFF et à l'OFT suite aux retards du chantier de la gare, tous les partis lausannois présents dans ce conseil demandaient de penser à des solutions efficaces pour relier la gare au Flon, en particulier à une galerie piétonne. Au niveau cantonal, une motion déposée par Mme Graziella Schaller demandant d'étudier cette possibilité a été renvoyée par le Grand conseil au Conseil d'état en janvier dernier. Et finalement une pétition allant dans le même sens munie de 1048 signatures a aussi été déposée le 26 mars de cette année dans notre conseil et au Grand-Conseil. Dans son communiqué du 23 mai, le canton a laissé une ouverture pour ce projet si la ville le soutient. Il apparaît donc aujourd'hui plus que jamais indispensable de remettre ce projet sur la table et sans délai.

Deuxième point concernant la place Chauderon maintenant, avec la suppression de la station du Flon, elle devient une centralité bien plus importante, devenant un pôle de mobilité à l'échelle communale et cantonale. Si cela a le potentiel de développer cette place, il y a un réel risque qu'elle passe d'une plateforme routière, comme elle est actuellement, à un simple pôle d'échange de transport public. Cela impose une réflexion poussée sur les mesures d'accompagnement à réaliser pour que la place devienne attractive, vivante et conviviale. De plus, c'est à ce niveau que pourra se faire la liaison entre le m3 et le m1 plutôt qu'au Flon, et elle doit être soigneusement pensée pour connecter au mieux le nord-ouest de la ville au pôle UNIL-EPFL notamment.

Le troisième point qui interroge est la qualité de la desserte en transport public de l'ensemble du Plateau de la Blécherette, soit tant des quartiers existants (Stade, Ancien-Stand, Bois-Mermet, Bois-Gentil, Bossons, Blécherette; 7'713 habitants au 31.12.2022 et 3'370 emplois au 31.12.2021) que du nouvel écoquartier des Plaines-du-Loup (11'000 habitants et emplois à terme).

D'une part, alors que le projet d'écoquartier des Plaines-du-Loup prévoyait initialement deux stations au cœur du quartier, le projet de m3 n'en prévoit plus qu'une seule (*Plaines-du-Loup*) depuis de précédentes études d'optimisation menées en 2012¹, les stations *Casernes* et *Blécherette* étant situées aux extrémités. Sur ce même tracé, la ligne de bus n° 1 comporte actuellement 5 arrêts : *Casernes*, *Stade Olympique*, *Parc Vélodrome*, *Bois-Gentil* et *Blécherette*. Ainsi, depuis la première refonte du projet en 2012, on sait que le métro m3 engendrera une péjoration de la desserte fine en transport public du Plateau de la Blécherette et de ses 22'000 habitants et emplois à terme.

D'autre part, avec la nouvelle démarche d'optimisation du métro m3, l'ensemble du Plateau de la Blécherette ne sera plus connecté à l'hyper centre-ville (Riponne/Bel-Air/Saint-François) en transport public si la desserte de la Route des Plaines-du-Loup par la ligne de bus n° 1 est comme prévu supprimée lors de l'arrivée du métro, l'arrêt le plus proche devenant

¹ Voir postulat de M. Valéry Beaud «Pour une desserte en métro m3 adaptée au futur écoquartier des Plaines-du-Loup ?» du 8 septembre 2012.

Conseil communal de Lausanne

alors Chauderon, à plus de 500 m de la Place de la Riponne et 700 m de Saint-François, distances rédhibitoires pour beaucoup de personnes âgées ou à mobilité réduite notamment.

Ainsi, tant pour les très nombreux habitants et usagers du Plateau de la Blécherette que pour la cohésion de l'ensemble de la Ville de Lausanne et pour l'attractivité du centre-ville, de ses commerces et de ses institutions, il paraît de plus en plus indispensable de maintenir une ligne de bus desservant l'hyper centre-ville depuis la Blécherette et circulant sur la Route des Plaines-du-Loup, telle que la ligne n° 1 actuelle.

Finalement les dernières interrogations portent sur l'impact de la revue de projet du m3 sur la nouvelle gare de Lausanne, dont la fin des travaux de l'ensemble est prévue pour 2037-2038, suite au retard majeur annoncé par les CFF et l'OFT. Et elles portent aussi sur les conséquences financières pour la ville de Lausanne.

Nous posons les questions suivantes à la Municipalité :

1. Comment se positionne la Municipalité vis-à-vis des modifications du projet du m3 telles que présentées par le canton lors de la conférence de presse du 23 mai dernier et quelle a été sa position durant les démarches d'optimisation menées avec le canton depuis avril 2023 ?
2. Comment la Municipalité compte-t-elle faire face à l'augmentation continue de fréquentation du m2 sur le tronçon Gare-Flon, déjà fortement surchargé, en l'absence d'une desserte par le m3 ? Estime-t-elle que l'augmentation de cadence du m2 sera suffisante pour répondre aux besoins ?
3. Le Canton et/ou la Municipalité ont-ils étudié la possibilité de la réalisation d'une galerie piétonne entre la gare et le Flon ? Quelle est la position de la Municipalité sur cette option et comment la justifie-t-elle ?
4. La municipalité peut-elle nous informer quand a été développé le projet de réaménagement de la place Chauderon et de ses environs ? S'il a été réalisé avant la modification du tracé du m3, convient-il toujours à cette nouvelle donne ?
5. Comment la Municipalité compte-t-elle éviter que le pôle de Chauderon ne devienne qu'une simple plateforme d'échange de mobilité et s'assurer que la place soit attractive, vivante et conviviale ?
6. Comment la Municipalité envisage-t-elle d'assurer la liaison piétonne en plein air de manière rapide, sûre et agréable absorbant un flux de passagers potentiellement important entre le m3 et le m1 à Chauderon ?
7. Comment la Municipalité compte-t-elle assurer la desserte fine en transport public du Plateau de la Blécherette ?
8. Comment la Municipalité compte-t-elle assurer une connexion en transport public entre le Plateau de la Blécherette et l'hyper centre-ville (Riponne/Bei-Air/Saint-François) ?
9. La Municipalité peut-elle nous informer si le canton a inclus la gare dans sa revue de projet ? Si oui, comment et quels en sont les impacts, tant sur la place que sur les sous-sols ?
10. Quelles conséquences de la revue du projet du m3 sur les finances de la ville la Municipalité prévoit-elle ?

Lausanne, le 11 juin 2024

Conseil communal de Lausanne

Signataire(s) :



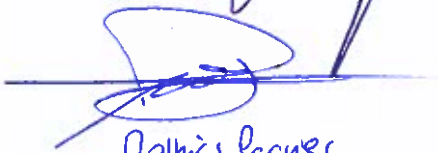
Olivier Thoreus



Pierre Conscience



Candace Joly Brun



Mathias Paguer



Louis Dana



CAROLINA CARVALHO



AUDERGON MARLYSE



Johane Dupuis

V.G.
Valentin CHRISTE