

Le M3 crée plus de problèmes qu'il n'en résout

Le succès des métros lausannois est indéniable. En moins de temps qu'il aura fallu pour les construire, le M1 et le M2 ont modifié les habitudes de mobilité dans l'agglomération de Lausanne. Le métro M3 s'inscrit dans le développement du Nord et doit révolutionner la mobilité dans ses quartiers grâce à sept stations réparties sur un peu plus de 3 kilomètres. Celui-ci doit aussi remédier aux manques de capacité sur le tronçon Gare-Flon du M2.

En mai 2024, le Conseil d'État annonce que la station du Flon du M3 est supprimée pour limiter la hausse des coûts. Une telle modification, huit ans après le début des études, pose des questions sur la gouvernance du projet et crée de nombreux problèmes. En supprimant le Flon, le métro filera directement de la gare à Chauderon. Ainsi, le métro M3 ne soulagera pas le tronçon le plus utilisé du M2, et la satura-

«Le métro M3 ne soulagera pas le tronçon le plus utilisé du M2, et la saturation continuera de s'accroître.»

tion continuera de s'accroître. De plus, les habitants du Nord auront par Chauderon un accès très négligé au centre-ville. Le Flon dessert bien mieux la vieille ville avec tous les commerces, restaurants et places de travail qui s'y trouvent.

Le M3 nouvelle version est mal interconnecté aux autres métros. Les utilisateurs voulant passer du M2 au M3, et vice-versa, se retrouveront dans l'obligation de changer de métro à la gare CFF et d'utiliser le tronçon Gare-Flon déjà surchargé. Et cela concernera beaucoup de monde, pensez à ceux habitant au nord de la ville et

travaillant au CHUV. Plus aucune gare ne sera commune au M3 et au M1, obligeant à parcourir à pied 400 m séparant Chauderon du M3 et Vigie du M1. Pour toutes les personnes à mobilité réduite, ce ne sera pas une mince affaire.

Le métro M3 ne pourra pas être mis en service tant que l'interface des métros sous la place de la gare CFF ne sera pas terminée, prévue à l'horizon 2035-2037. Avec un temps de construction de 4 ou 5 ans, cela nous laisse, malgré les procédures, encore 2 ou 3 ans pour développer un projet plus ambitieux servant à toute l'agglomération.

La solution pourrait être d'utiliser le tunnel actuel du LEB entre Chauderon et le Flon pour le métro M3. Ainsi, le dédoublement du tronçon Gare-Flon peut être maintenu, faisant du Flon un vrai hub des métros. Le LEB pourrait avoir un nouveau terminus à la Ri-

ponne pour le connecter au M2 et aux bus. Chauderon et la Riponne se verraient renforcés dans leur importance au niveau des connexions bus-métro-LEB.

Imaginons aujourd'hui déjà une prolongation du M3 jusqu'au Mont-sur-Lausanne via le Rionzi pour mieux connecter une ville qui se développe énormément, avec éventuellement un grand P+R près de l'autoroute. Et pourquoi pas une prolongation au sud via l'avenue de Cour, Vidy et la Maladière jusqu'à l'UNIL/EPFL pour augmenter la desserte des quartiers existants, du bord du lac et de l'université? Soyons ambitieux, l'agglomération mérite mieux qu'un projet de métro au rabais et bancal.



Alexandre Milliet
Ingénieur civil EPF,
membre du comité
des vert'libéraux du
Grand Lausanne