



Lausanne

Le M3 se dévoile, avec son tracé et ses stations

Par Mehdi-Stéphane Prin. Mis à jour le 14.08.2012 17 Commentaires

Grande nouveauté, les deux lignes de métro descendront en alternance jusqu'à Ouchy



Marronniers
Image: DR



La polémique de ce printemps entre le gouvernement vaudois et la Municipalité de Lausanne avait fait passer ses études au second plan. Désormais soutenu par les deux exécutifs, le projet de M3 a un visage quasi définitif. Son tracé ne devrait plus changer, l'implantation de ses stations est achevée et, grande nouveauté, ses rames devraient descendre jusqu'à Ouchy



Boom de la gare CFF

Le projet de nouveau métro et la forte augmentation des fréquences du M2 sont intimement liés à la modernisation du nœud ferroviaire de Lausanne. Le mois prochain, les CFF devraient présenter leur projet d'allongement des quais en direction de Renens, d'un passage sous-voie supplémentaire et d'amélioration des accès à un site qui verra le nombre de ses utilisateurs doubler ces dix prochaines années. La nouvelle station du M2 est totalement intégrée à ce vaste plan.

Le défi est taille. Aujourd'hui aux heures de pointe, 10 000 personnes sortent des trains. La

en alternance avec celles du M2.

Cette dernière variante résout le point noir du métro actuel, son tunnel à voie unique sous la gare, en permettant toujours de se rendre jusqu'aux rives du Léman. Le M3 doit en effet chiper le parcours de son grand frère entre le Flon et Grancy. A la place, le M2 bénéficiera d'un nouveau tracé souterrain plus à l'Ouest pour aboutir dans une nouvelle station à proximité immédiate des quais CFF, évitant aux pendulaires de traverser la place de la Gare.

Mais au lieu de construire un terminus, le projet prévoit désormais de prolonger les deux nouvelles voies pour leur permettre de rejoindre la ligne actuelle, confirme Olivier Français, municipal lausannois des Travaux. «Pour permettre aux rames de rebrousser chemin, nous devons construire un bout de tunnel sous la gare. Il ne manquait que quelques mètres pour rejoindre Grancy. Tous ceux qui travaillent sur le projet ont mis les bouchées doubles pour voir si une telle modification était possible.»

Nombreuses synergies

Bingo, les synergies entre les deux métros s'annoncent nombreuses. Depuis Ouchy, une rame sur deux pourrait, par exemple, aller en direction de la Blécherette ou d'Epalinges, après avoir emprunté les deux voies actuelles jusqu'à Grancy. «Rien n'est encore décidé sur les horaires, mais tous les scénarios peuvent être envisagés», explique Olivier Français. Pour le magistrat radical, le M3 doit surtout permettre d'augmenter fortement les cadences du M2 depuis la gare. «Il sera possible de faire circuler des métros toutes les minutes.»

Le M3 devrait circuler environ toutes les cinq minutes. Les études générales sur son tracé jusqu'à la Blécherette sont finalisées. Outre les images de synthèse des stations dévoilées aujourd'hui, un film va permettre de l'emprunter virtuellement lors du prochain Comptoir Suisse.

Autre pas en avant, le futur métro n'a plus l'épée de Damoclès du Conseil d'Etat au-dessus de sa facture –

décennie prochaine, ce seront plus de 30 000 personnes, selon le municipal Olivier Français. «Tous n'utiliseront pas les métros. Il faut aussi revoir les lignes de bus et les accès piétons. La gare est en train de devenir le cœur de Lausanne».

Pour le municipal des Travaux, la question de supprimer le trafic de transit sur la place devient inévitable. Où faire passer les voitures? L'idée d'un tunnel sous Saint-François est combattue par la majorité de gauche du Conseil communal.

Partager & Commenter

Mots-clés

Metro

SwissquoteGraphique boursier

Metro



environ 450 millions de francs. Lors de son discours de nouveau président du gouvernement, fin juin, Pierre-Yves Maillard en a même fait un des symboles de la nouvelle législature.

Soutien de Nuria Gorrite

Quant à la nouvelle cheffe du Département des infrastructures, Nuria Gorrite, elle se montre enthousiaste pour la solution de faire rimer M3 et M2 avec Ouchy, notamment en prévision du développement de la CGN.

Désormais, le sort du M3 est entre les mains de la Confédération. Les Chambres fédérales statueront sur la demande de subvention l'année prochaine. Le début des travaux est prévu pour 2018, au plus tard. (24 heures)

Créé: 14.08.2012, 07h03

[Voir tous les commentaires](#)