

145 millions, 1,5 kilomètre, le tunnel du LEB est lancé

Transports publics Pour sécuriser le tracé du train dans le tissu urbain lausannois, on creusera sous l'avenue d'Echallens, théâtre de plusieurs accidents. Ouverture prévue en 2020

L'essentiel

● **Projet** Prévu déjà dans les années 1970, le tunnel doit enterrer la ligne du LEB dès la halte d'Union-Prilly.

● **Nécessité** L'augmentation du trafic automobile, cycliste et piétonnier, ainsi que la cadence accélérée du train exigent cette infrastructure.

Renaud Bournoud

«**C'**est une très bonne nouvelle qui arrive tardivement.»

Ex-cheminot et ancien conseiller aux Etats, Michel Béguelin salue à sa manière l'annonce du dépôt à l'Office fédéral des transports (OFT) de l'avant-projet de mise en souterrain du LEB entre Union-Prilly et Lausanne-Chauderon. Un tronçon dangereux long d'un kilomètre où le train de 150 tonnes doit partager la chaussée avec les voitures. Pour rappel, un projet formel de tunnel sous l'avenue d'Echallens avait déjà été accepté par l'OFT au milieu des années 1970. Mais, devant l'apathie des Vaudois, la Confédération avait fini par attribuer son financement à la ligne régionale Berne-Soleure. «Le conseil d'administration du LEB a toujours voulu un tunnel, mais ce n'était pas une volonté absolue des politiques», résume avec euphémisme Yvan Nicolier, président de la compagnie.

Quarante ans plus tard, c'est un tout autre état d'esprit qui anime les autorités. Hier, le Canton et la Ville de Lausanne ont martelé leur détermination à voir se réaliser un tunnel de 1,5 kilomètre sous l'avenue d'Echallens, théâtre de nombreux accidents. La mise en service de cette infrastructure est espérée à l'horizon de 2020. Pour une ardoise estimée à 145 millions. «On va essayer de tout faire payer par la Confédération», glisse la conseillère d'Etat Nuria Gorrite. Mais ce n'est pas encore gagné. Avec l'acceptation, en février dernier, du paquet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), le régime est train de changer. Les nouvelles règles sont encore un peu floues. Quoi qu'il en soit, le gouvernement vaudois et la Ville de Lausanne seraient disposés à déboursier pour combler ce qui manque.

La désinvolture des années 1970 a fait place à une tout autre détermination. Ces dernières années, le LEB a été pro-

longé jusqu'au Flon, puis sa cadence est passée au quart d'heure. Résultat, sa fréquentation a augmenté de 57% en dix ans. «C'est l'axe fort du Gros-de-Vaud», lance Nuria Gorrite. «Le fait qu'il doive partager la chaussée avec le trafic routier en fait l'un des pires endroits de Suisse», relève Michel Béguelin. Il en résulte de nombreux accidents, dont un mortel en 2013. Outre sa dangerosité, le tronçon urbain du LEB, au beau milieu de la circulation routière, met à mal la stabilité de ses horaires.

Etudes rondement menées

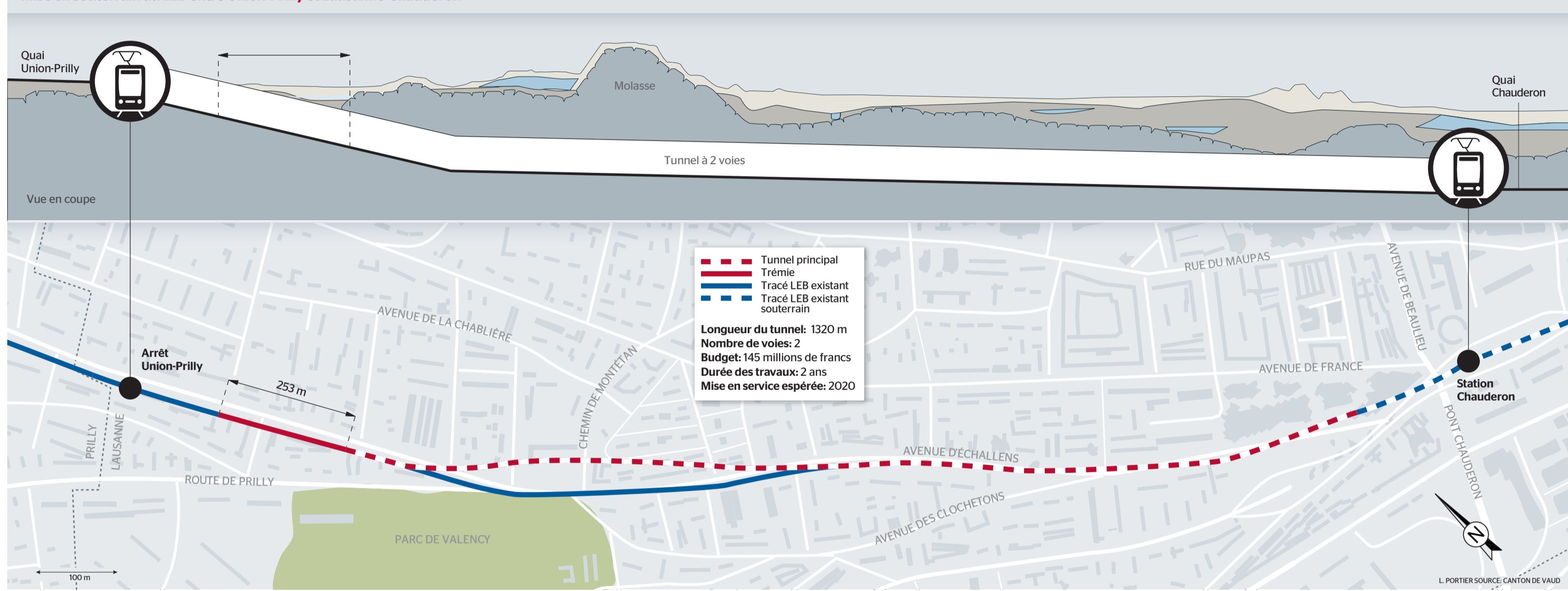
Devant cette situation qui ne fait qu'empirer, les autorités ont agi. «On m'a laissé les coudées franches pour faire ces études», raconte le municipal lausannois Olivier Français. Celles-ci ont été rondement menées entre avril et septembre de cette année. «Nous devons aller vite, explique Nuria Gorrite. Car notre objectif est d'être financé par la convention de prestations fédérales pour la période 2017-2020.»

Le message du Conseil fédéral sur cet objet est attendu pour la fin de l'an prochain. Il reviendra ensuite aux Chambres de se prononcer en 2016. L'OFT s'est toujours montré favorable au tunnel sous l'avenue d'Echallens. Le plus délicat pour les Vaudois sera de convaincre la Confédération de l'utilité d'une infrastructure à deux voies, en vue d'augmenter la cadence du LEB. Une option qui alourdit passablement la facture. Avec sa double casquette de municipal et de conseiller national, Olivier Français devra faire un intense travail de persuasion à Berne. «La Commission des transports du Conseil national a déjà œuvré pour que le tunnel soit dans les projets prioritaires du FAIF. On va continuer à plaider cette cause.»

Si tout se met en place comme l'espèrent les autorités vaudoises, les travaux pourraient débuter en 2017. Le tracé du tunnel ne passera pas exactement sous l'avenue d'Echallens. «La mauvaise qualité des matériaux du sol nous a fait opter pour l'alternative nord, explique Olivier Français. Là, on est dans la molasse, c'est plus facile à forer.» Conséquence: l'arrêt Montétan disparaîtra (*ndlr: lire en page 3*). Le train sera entièrement en souterrain du Flon jusqu'à sa sortie devant la halte Union-Prilly. C'est donc là que se concentrera la gros des perturbations. Il faudra construire un pont temporaire pour permettre au LEB d'enjamber la route pendant les travaux, et réaliser une trémie (la rampe de sortie du tunnel). Le chantier devrait durer deux ans.

Les réactions des habitants du quartier en vidéo: www.tunnel-leb.24heures.ch

Mise en souterrain du LEB entre Union-Prilly et Lausanne-Chauderon



Une rue marquée par les accidents

A la lueur des statistiques, la cohabitation trains, bus, voitures, vélos et piétons se passe plutôt mal sur l'avenue d'Echallens. L'année 1995 enregistre un record avec 24 accidents, dont un impliquant un piéton. Ce pic s'explique par la mise en service de la nouvelle gare souterraine de Chauderon et un réaménagement de l'avenue d'Echallens.

Depuis, la Ville de Lausanne a continuellement pris des mesures pour tenter de rendre la configuration des lieux moins périlleuse. Marquage au sol, interdiction de tourner à gauche pour les voitures, barrières, etc. Mais rien n'y fait, les accidents plus ou moins graves s'y sont succédés. Entre cinq et dix par année, selon

les chiffres fournis par le Canton. A en croire les mécanos du LEB, on frôle le drame presque tous les jours. Il y a une année, une femme a été happée par le train, non loin de la Migros Saint-Paul. Un drame qui a secoué les autorités. Des mesures supplémentaires, notamment une nouvelle signalisation, sont en train d'être mises en place.

L'avenue d'Echallens avait déjà connu un accident mortel en 2011. Cette fois-ci, le LEB n'était pas impliqué. Un enfant de 4 ans avait soudainement fait un écart et avait été heurté par la remorque d'un bus TL. Le tunnel ne sera pas la garantie absolue contre les accidents, mais devrait sérieusement limiter les risques. **R.B.**

«On va essayer de tout faire payer par la Confédération. C'est l'axe fort du Gros-de-Vaud»

Nuria Gorrite, conseillère d'Etat, cheffe du Département des infrastructures

«La Commission des transports du Conseil national a déjà œuvré pour que le tunnel soit dans les projets prioritaires du FAIF»

Olivier Français, municipal lausannois en charge des Travaux

«Je n'ai aucune envie de partir»

● Lors de la construction de la nouvelle gare d'Union-Prilly (inaugurée en juin 2013), les responsables du Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) ont fait poser à l'extrémité sud un aiguillage qui mène pour l'instant à une butée. Cet équipement annonce toutefois la future double voie qui s'enfoncera sous terre à cet endroit. Juste derrière se trouve une maison qu'il faudra bien démolir, au grand dam de sa propriétaire, une dame âgée, veuve depuis deux ans, qui y habite depuis près de quarante ans. «Je n'ai aucune envie de partir et j'ai très peur que l'on m'exproprie», confie-t-elle.

La compagnie ferroviaire est en contact avec la famille propriétaire de cette habitation depuis plusieurs années, dans le but de racheter la petite maison. Mais aucun contrat n'a encore été signé. Président des conseils d'administration du LEB et des TL, Yvan Nicolier se veut rassurant: «Nous avons deux ans pour trouver une solution, qui devra être la plus humaine possible. Il est exclu de forcer cette dame à partir.» Une délégation du LEB est d'ailleurs passée hier pour avertir la dame en question de la tenue de la conférence de presse annonçant l'avancement du projet de tunnel. **S.MR**

● L'annonce du futur chantier du tunnel sous l'avenue d'Echallens ravit les conducteurs des rames du Lausanne-Echallens-Bercher. «Nous ne comprenons toujours pas pourquoi cela n'a pas été fait il y a de nombreuses années... Nous sommes tous très impatients», se réjouit Didier Morel, président de la section LEB au sein du Syndicat du personnel des transports SEV. «C'est la meilleure solution pour la sécurité de tous, pour nos conditions de travail et la pérennité de l'entreprise.» Mécanicienne de locomotive depuis une dizaine d'années, Sonia Pisu confirme: «La situation actuelle donne

«C'est la meilleure solution pour la sécurité de tous et la pérennité de l'entreprise»

Didier Morel, président de la section LEB au sein du syndicat SEV

des cheveux blancs à beaucoup de mes collègues, donc ça ne peut être que positif. Sans compter que chaque coup de frein pour des raisons de sécurité fait perdre une ou deux minutes, qui finissent par rendre difficile la tenue de

l'horaire.» Les deux professionnels rappellent toutefois qu'il leur faudra encore vivre au moins cinq ans sous le régime de la situation actuelle, qui ne cesse de se détériorer. «Les mesures prises à l'avenue d'Echallens (*ndlr: barrières, peintures au sol, feux*) sont bénéfiques, mais ne constituent qu'un emplâtre sur une jambe de bois, estime Didier Morel. Entre les piétons qui marchent avec des écouteurs, les cyclistes qui prennent les nouvelles bandes de couleur pour des pistes cyclables et le trafic automobile qui augmente sans cesse, la situation est chaque année plus pénible.» **S.MR**

Plus de halte à Montétan? Les usagers sont compréhensifs

● Une petite déception, mais pas mal de compréhension. Les usagers du LEB rencontrés hier en fin de matinée à l'arrêt Montétan étaient partagés à l'annonce que la mise sous terre de la ligne du train dès la sortie de la gare Union-Prilly, à l'horizon de 2020, entraînerait la suppression de cette halte lausannoise, qui sert de tête de pont avec la ligne 9 du bus TL. Déplacé au nord pour des raisons géologiques, le tracé du tunnel n'y passera plus de toute manière. La construction d'une gare souterraine à cet endroit entraînerait aussi des coûts disproportionnés par rapport au nombre de voyageurs.

«Si c'est pour améliorer la sécurité, c'est une bonne idée»

Aziza Selmi, utilisatrice de la halte de Montétan

Lors de la conférence de presse d'hier matin, le municipal lausannois Olivier Français a rappelé que le déménagement de l'Hôpital de l'Enfance dans le périmètre du CHUV, à l'horizon de 2019, aura pour conséquence une diminution de la fréquentation de cet arrêt. Enfin, pour les autres usagers, une étude récente a montré que la plupart de ceux embarquant à Montétan utilisaient le LEB pour se rendre au centre-ville. Pour ce type d'utilisation, l'introduction des bus à haut niveau de service (BHNS) sur la ligne 9 des TL permettrait de compenser cette suppression.

«Ce serait vraiment bien. Car pour l'instant, avec environ sept minutes entre Montétan et le Flon, le LEB est plus rapide que le bus», constate Catherine Banderet, habitante du quartier utilisant plusieurs fois par jour le train sur ce tronçon. «Mais, par contre, j'apprécierais ne plus avoir les trains qui passent sous mes fenêtres... pour autant que j'habite encore ici en 2020», lance la jeune femme en s'éloignant.

Résident du même quartier, Daniel Illic regrette aussi de devoir changer ses habitudes pour se rendre au centre-ville, mais il se réjouit du futur chantier: «Ça donnera du travail. Je suis soudeur, j'aurai peut-être l'occasion de travailler dans ce tunnel.»

Pas trop de regrets non plus pour Aziza Selmi, interrogée tandis qu'elle attendait le train à l'abri de la pluie: «C'est dommage, c'était pratique, regrette-t-elle. Mais si c'est pour améliorer la sécurité, c'est vraiment une bonne idée. Parce que ce train qui circule au milieu des voitures, c'est vraiment très dangereux.»

Descendue d'une rame en provenance de Cheseaux, Solange Schneider réfléchit déjà à son organisation future, qui se complique. «Je viens tous les jours et je descends ici pour prendre la ligne 9 jusqu'à Florissant (*ndlr: entre Prilly et Remens*). Il faudra donc que je descende à Prilly-Chasseur et que je prenne le bus 33, ou alors que j'aile jusqu'à Chauderon et que je revienne avec le 9. Enfin, on verra bien, on a le temps de s'y préparer.»

Seules Christelle Guerra et sa fille, Laure, sont plus remontées: «Comme d'habitude, on va devoir payer pour des gens qui ne savent pas se comporter. Si tout le monde faisait attention, il n'y aurait pas besoin d'enterrer cette ligne, s'échauffent ces deux Lausannoises parties s'établir à Echallens. Pour les habitants du haut de la ligne, cela prendra forcément plus de temps pour venir dans ce quartier.» Un cas de figure bien réel, mais qui ne concernera qu'un très petit nombre de passagers. **S.MR**