

Point fort

Le LEB cherche une voie d'issue à l'avenue d'Echallens

Mobilité En attendant un tunnel, le train roule à même la chaussée. Un anachronisme remis en lumière par le décès d'une piétonne sur l'artère lausannoise, la semaine passée

Renaud Bournoud Texte
Gérald Bosshard Photos

Un train, des trolleybus, des voitures, des piétons et des vélos. Tous essaient de se frayer un chemin dans le goulet d'étranglement que représente l'avenue d'Echallens, entre l'arrêt de bus Saint-Paul et le carrefour Montétan, à Lausanne. «Ce n'est vraiment pas optimal», résume Bernard Sigrist, chef adjoint Sécurité du trafic à la police de Lausanne.

La semaine passée, la mort d'une femme, percutée par le Lausanne-Echallens-Bercher (LEB), est venue rappeler la dangerosité du secteur. En moins de dix ans, quatre personnes ont perdu la vie sur ces quelques centaines de mètres. La police a répertorié dix accidents sur cette artère pour les huit premiers mois de 2013. Des statistiques qui nous ont été communiquées seulement une fois validées par le municipal des Travaux, Olivier Français. «Ces chiffres sont sensibles et politiques, il ne faut pas faire n'importe quoi avec», prévient l'élus. «Les mécaniciens du LEB ont aussi demandé ces statistiques en septembre, se rappelle Olivier Barraud, du syndicat du personnel des transports (SEV). Mais la direction a refusé de les transmettre.»

Le sujet est délicat. Le tronçon est particulier. Le LEB n'y circule pas en site propre. Il roule directement sur la chaussée. «C'est la portion de chemin de fer la plus dangereuse du pays, estime Michel Béguelin, ancien conseiller aux Etats et grand spécialiste du rail. En Suisse allemande, les secteurs similaires ont été éliminés depuis longtemps en faisant passer les trains en sous-sol.» Un tunnel sous l'avenue d'Echallens est d'ailleurs dans le pipeline. Mais il ne verra pas le jour avant la fin de la décennie (lire ci-contre).

Pistes pour améliorer la sécurité

Que faire en attendant? Nuria Gorrite, conseillère d'Etat en charge des Infrastructures, souhaite la création d'une véritable task force pour trouver des solutions. Michel Béguelin a, lui, déjà la réponse: «Il n'y a pas d'autre choix que de mettre le LEB en site propre.» «Irréaliste», répond Olivier Français. Si on veut faire passer un train, deux voies de circulation, des pistes cyclables et des trottoirs, il faut plus de 20 mètres de large. Je n'ai pas cette distance entre les immeubles.» Mettre l'artère à sens unique n'est «pas jouable non plus», selon l'élus. Certains riverains souhaiteraient, eux, limiter la vitesse du LEB à 10 km/h sur cette portion. «En ralentissant le train, il serait plus silencieux. Il risque d'y avoir une accoutumance des piétons. Ils seraient moins prudents», note Ulysse Gachet, directeur de la compagnie. «Limiter le LEB à 10 ou 15 km/h ferait perdre tout le gain des investissements réalisés pour améliorer ses performances», réagit Michel Béguelin.

La Ville a conscience de cette équation insoluble. Elle cherche constamment à améliorer la situation. Des barrières ont déjà été installées sur le côté sud de la voie de chemin de fer. Mais, depuis le passage à la cadence des quinze minutes du LEB, le danger s'est accru. «Nous avons eu plusieurs séances sur le sujet, cet été, avec le LEB et l'Office fédéral des transports (OFT), relève Olivier Français. Nos propositions doivent encore être entérinées.» L'édile évoque laconiquement des «idées originales» qui visent à attirer l'attention des piétons sur les spécificités du tronçon et à restreindre leur cheminement. On n'en saura pas plus. «Les mécaniciens du LEB veulent être intégrés à ce processus de réflexion, prévient Olivier Barraud. Après tout, ce sont eux qui doivent composer quotidiennement avec des situations périlleuses.»



Trafic
L'avenue d'Echallens, hier vers 17 h. Il faut garder à l'esprit que, sur ce tronçon, le LEB ne s'arrête pas.

Passage de 142 trains par jour

Cadence Depuis le 26 août dernier, le LEB a adopté la cadence à 15 minutes, soit un train toutes les 7 minutes 30 sur le tronçon de l'avenue d'Echallens. Et même, un toutes les 5 minutes 30 aux heures de pointe, le matin. A cela s'ajoutent les trolleybus de la ligne 9, qui passent à peu près à la même fréquence.

Vitesse Sur cette portion, le LEB est limité à 40 km/h, selon l'OFT. Le conducteur doit en outre appliquer le principe de la «marche à vue». C'est-à-dire que le mécanicien doit circuler à une vitesse adaptée aux conditions de visibilité, de façon à pouvoir s'arrêter avant un obstacle. D'autant qu'un train est beaucoup plus lourd qu'un tram. «La pression sur les mécaniciens est forte, avec un calcul du temps de parcours au plus juste», souligne Olivier Barraud.

L'avenue d'Echallens, une artère lausannoise encombrée



Comment le drame s'est joué

Le drame qui s'est joué vendredi dernier sur les douze coups de midi illustre les pièges de l'avenue d'Echallens. La victime s'est engagée sur le passage pour piétons à proximité de la Migros. Elle regarde sur sa gauche, réflexe logique par rapport au sens de la circulation. Elle voit les véhicules qui s'arrêtent pour la laisser passer. Mais elle ne regarde pas de l'autre côté. Le LEB arrive, lui, sur sa droite. Roulant en direction d'Echallens, le train circule à contresens par rapport à sa situation sur la chaussée et surprend la femme.

Un tunnel enfoui, puis déterré

● Tout le monde veut un tunnel pour le LEB sous l'avenue d'Echallens. Cela n'a pas toujours été le cas.

Aujourd'hui, le projet semble enfin sur les rails. Le financement d'un crédit d'étude à près de 4 millions a été accepté par le Grand Conseil en septembre. Le futur ouvrage devrait faire plonger le train sous terre juste après la halte Union-Prilly. Mais sa réalisation ne se fera pas avant 2019-2022, pour un coût de près de 100 millions. Les résultats de l'étude, attendus pour le printemps 2014, devraient permettre d'affiner le projet. «Ce crédit d'étude est la première trace tangible de ce tunnel, souligne Nuria Gorrite, conseillère d'Etat. Nous avons dépassé le stade de l'idée, maintenant nous voulons agir et nous aurons le cofinancement de la Confédération.»

Avant d'en arriver là, l'histoire de ce projet n'est qu'une suite de rendez-vous ratés depuis quarante ans. Les premières velléités d'enterrer la «Brouette» sous cet

axe remontent aux années 1960. En 1972, un rapport au Conseil d'Etat préconise la solution du tunnel. Mais le Canton opte pour un élargissement de la rue. «A l'époque, l'Office fédéral des transports avait déjà prévu des fonds pour réaliser cette infrastructure, indique Michel Béguelin. Finalement, ceux-ci ont été affectés à la ligne de train Berne-Soleure.» Au début des années 1990, l'étude pour le prolongement du LEB au Flon prône l'enterrement du train jusqu'à l'entrée de Prilly. Mais cela reste lettre morte. Rebelote en 2001 avec l'enquête pour la deuxième étape de Rail 2000, qui, elle aussi, conseille la construction de l'ouvrage. Enfin, en 2005, lors de l'élaboration du projet d'agglomération Lausanne-Morges, le tunnel du LEB est encore recalé. François Marthaler, alors conseiller d'Etat, met la priorité sur la halte CFF Prilly-Malley. Il souhaitait transformer le LEB en «tram-train».

PUBLICITÉ



terra
vite
vita

Cannonau di Sardegna

doc, Riserva 2009
Chef d'oeuvre de Sella & Mosca

Le sable ardent de l'île sarde.
Archaïque, d'un terroir authentique.
Riche en arômes – et souple.

Sella Mosca

Offre spéciale sur www.bindellaweine.ch
CHF 11.20 net au lieu de CHF 14.-, 75 cl, valable jusqu'au 17.11.2013

BINDELLA
Bindella Weinbau-Weinhandel | Vinoteca | T 044 276 62 62