

L'attendu tunnel du LEB est à quelques encablures du premier coup de pioche

Transports publics
Le Conseil d'Etat va demander le dernier tiers du financement des travaux au Grand Conseil. La mise en service est espérée pour 2020

Sylvain Muller

D'ici trois ans et demi, les trains du Lausanne-Echallens-Bercher ne devraient plus circuler au milieu des voitures et des piétons. «Il est grand temps de mettre un terme à cette anomalie historique», a martelé Nuria Gorrite vendredi matin lors d'une conférence de presse. Si, formellement, le projet de tunnel pour faire passer les convois sous l'avenue d'Echallens à Lausanne attend encore un financement de 45,8 millions de francs de la part du Grand Conseil, la conseillère d'Etat ne cache pas son optimisme: «Politiquement, le projet est attendu.» D'autant que les 90 millions restants, pris en charge par la Confédération, sont déjà acquis...

L'horizon semble également dégagé du côté des oppositions. «Il ne faut pas vendre la peau de l'ours avant de l'avoir tué, mais il n'en subsiste que trois. Et pour lesquelles le dialogue se poursuit de manière positive, constate Nuria Gorrite. Nous croisons donc les doigts pour pouvoir débiter les travaux préparatoires dès cet été.»

La date de ce démarrage n'est pas anodine. Car, précisément une année plus tard, une interruption totale du trafic routier et ferroviaire est planifiée pour une durée de quelques semaines au niveau de la gare d'Union-Prilly. «Il s'agira de mettre en place un pont provisoire pour permettre au trafic automobile et aux trains de continuer à circuler normalement pendant le chantier», explique le chef de projet Samuel Barbou. Une opération lourde qui causera beaucoup moins de nuisances si elle peut se faire durant les vacances d'été.

Echange de logements

La construction de la trémie d'accès au tunnel à cet endroit impliquera, à l'extrémité sud de cette gare d'Union-Prilly, la destruction d'un hangar et d'une maison d'habitation occupée par une dame âgée («24 heures» du 24 octobre



2016). La solution trouvée pour reloger cette personne s'est concrétisée il y a peu. Le Conseil communal de Lausanne a en effet accepté de vendre une propriété communale à la compagnie ferroviaire. Cette dernière pourra donc procéder à un échange de biens, qui lui permettra à la fois de devenir proprié-

taire de la maison condamnée et d'offrir un nouveau logement à la dame malchanceuse.

Pendant que débute la construction de cette trémie à Union-Prilly, le percement du tunnel de 1,7 km débutera à l'autre extrémité. A vingt mètres sous terre, à l'aplomb du parc de la Brouette

(l'ancien terminus en surface de la ligne), des foreuses attaqueront la molasse au rythme prévu de 2,5 mètres par jour. Originalité du projet, un petit tunnel perpendiculaire reliera le chantier au tunnel de l'usine d'incinération Tridel, distant de quelques dizaines de mètres à cet endroit. Via un

tapis roulant, les gravats seront chargés sur des wagons stationnés dans cet autre tunnel. Un système qui remplacera une trentaine de camions par jour.

Si tout se passe bien, après deux ans de creuse, donc à l'horizon 2020, les foreuses feront demi-tour pour percer les derniers mètres sé-

En chiffres

136 millions de francs, le coût estimé du tunnel aujourd'hui. Un chiffre inférieur de 9 millions aux premières estimations de 2014.

147 ans, le temps durant lequel le LEB aura parcouru l'avenue d'Echallens.

2 minutes. Le temps gagné sur chaque trajet grâce à la vitesse dans le tunnel et à la suppression de l'arrêt Montétan.

3 Le facteur de multiplication du nombre de passagers transportés par le LEB entre 1980 et 2015. Cette année-là, ils ont été 3,7 millions.

parant le nouveau tunnel de l'actuel, menant au terminus souterrain du Flon. Cette ultime étape entraînera une seconde interruption du trafic ferroviaire pour une durée approximative de trois mois. Comme lors de la première interruption, un transbordement des passagers dans des bus est

En attendant le tunnel, les autorités sécurisent

• Ce ne sont pas tout à fait des pansements sur une jambe de bois. Mais les autorités admettent que le tunnel est la seule vraie solution pour sécuriser l'avenue d'Echallens. Sauf que les trains, les voitures, les vélos, les piétons et les bus ont encore le temps de passer des milliers de fois par là avant fin 2020. Alors, la Ville de Lausanne cherche de quoi sécuriser le secteur pour ces différents types d'usagers. Ceux qui prennent le bus à Saint-Paul l'auront remarqué, l'arrêt de la ligne 29 est réapparu le 20 février dernier - il avait été supprimé en septembre 2015 - presque au même endroit qu'auparavant: il se dresse dans la contre-allée qui borde l'avenue d'Echallens.

Les cyclistes ne sont pas en reste. Ils l'ont appelé de leurs vœux à de nombreuses reprises, la municipale socialiste Florence Germond, désormais en charge de la Mobilité les a entendus: le virage du bout de l'avenue,



Un véloSTRAIL sera installé dans le virage côté Montétan. DR

côté Montétan, sera mieux signalé et sera surtout équipé d'une plaque annulant le relief que provoquent les voies. Un «véloSTRAIL», dit-on. Qui servira aussi d'expérience pilote avant l'arrivée du tram en ville.

L'aménagement est prévu pour le mois de mai.

A pied aussi, les choses vont changer, avec l'amélioration de quatre passages pour piétons au bas des avenues Clayre et Saint-Paul, de la rue de Stras-

bourg et entre ces deux dernières. Les quatre passages seront régulés avec des feux, des signaux lumineux avertiront de l'arrivée imminente du LEB, les marquages au sol seront renforcés. Ces améliorations sont le produit, souligne Florence Germond, d'une «analyse des besoins des usagers piétons du quartier». Ils devront attendre juillet ou août pour voir ces mesures se concrétiser.

Les riverains devraient ainsi voir leurs déplacements plus sécurisés d'ici à l'été, sans que la fluidité du train ou du trafic automobile ne soient affectés. Pendant les travaux, les autorités promettent qu'elles resteront à l'écoute. La présence d'un «médiateur de chantier dont le numéro de natel sera largement diffusé» est garantie. Des pavillons, «lieux d'information ouverts», seront aussi installés à chaque extrémité du futur tunnel. C.M.

«Nous croisons les doigts pour pouvoir débiter les travaux cet été»

Nuria Gorrite
Conseillère d'Etat

prévu depuis la halte de Prilly-Chasseur.

Par contre, la reprise du trafic ferroviaire se fera directement sur le nouveau tracé. L'avenue d'Echallens sera alors enfin libérée de la circulation des trains, une anomalie datant de l'inauguration de la ligne en 1873 et que l'on qualifiait déjà à l'époque de «provisoire».

Plus d'infos sur le sujet dans le dossier
leb.24heures.ch