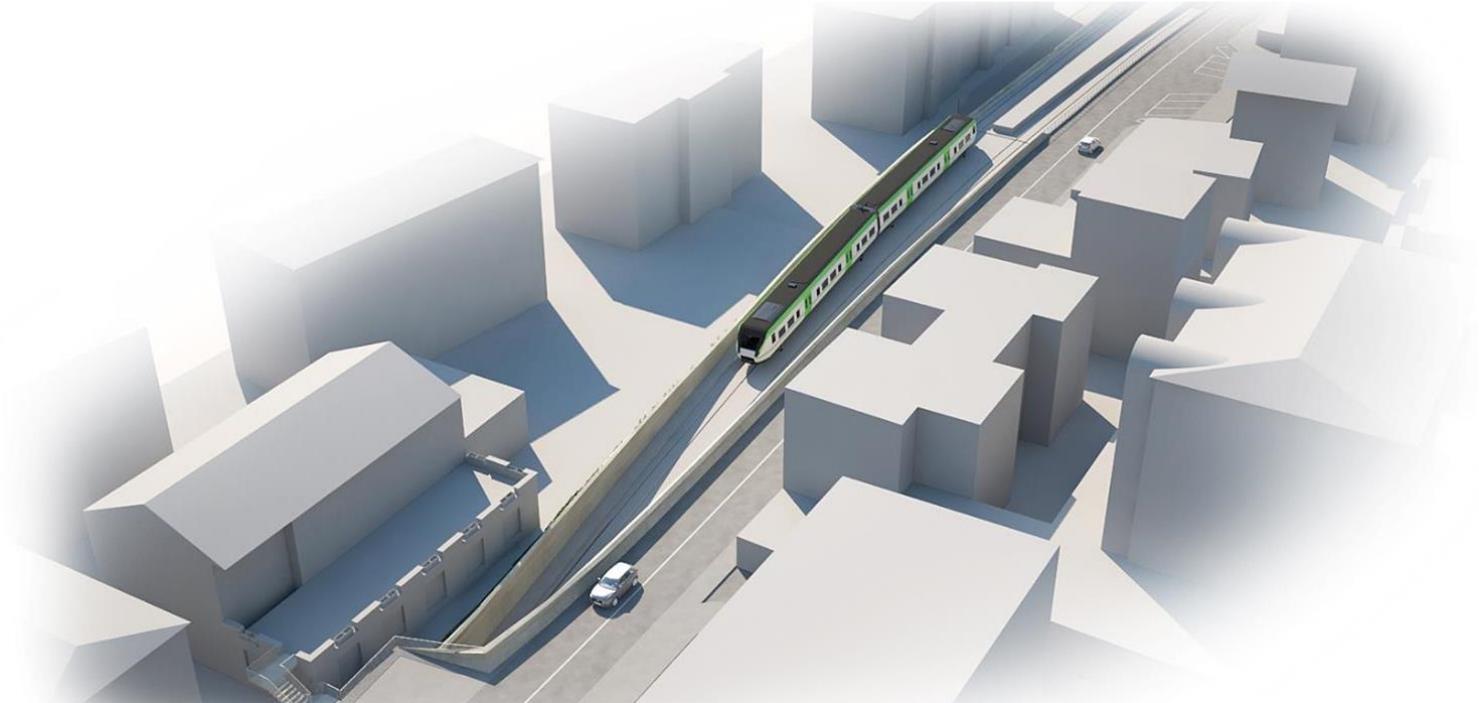


# Un tunnel pour achever la mutation du LEB en RER



Conférence de presse du 10 mars 2017

# Le Conseil d'Etat veut donner le moyen au LEB de continuer d'améliorer la mobilité des Vaudois



## Feu vert au tunnel sous l'avenue d'Echallens

- Demande au Grand Conseil d'accorder des crédits pour 45,8 millions de francs pour lancer la construction rapidement
- Ce montant représente la participation cantonale d'environ un tiers
- Les deux autres tiers ont déjà été accordés par la Confédération

# Un projet qui s'inscrit dans le sens de l'étonnante histoire du Lausanne-Echallens-Bercher



*«La brouette», système de monorail abandonné en 1872 et nécessitant une chaussée*



*La gare provisoire de Chauderon (1873-1995)*

## Sur la route des péripéties

- Une «brouette» devenue pionnière, par hasard, lors de son ouverture en 1873
- Une modernisation tout au long de l'histoire du premier chemin de fer métrique de Suisse
- Suppression du terminus situé sur l'avenue d'Echallens seulement en 1995, du provisoire qui a duré 122 années

## Une «ligne verte» de plus en plus urbanisée

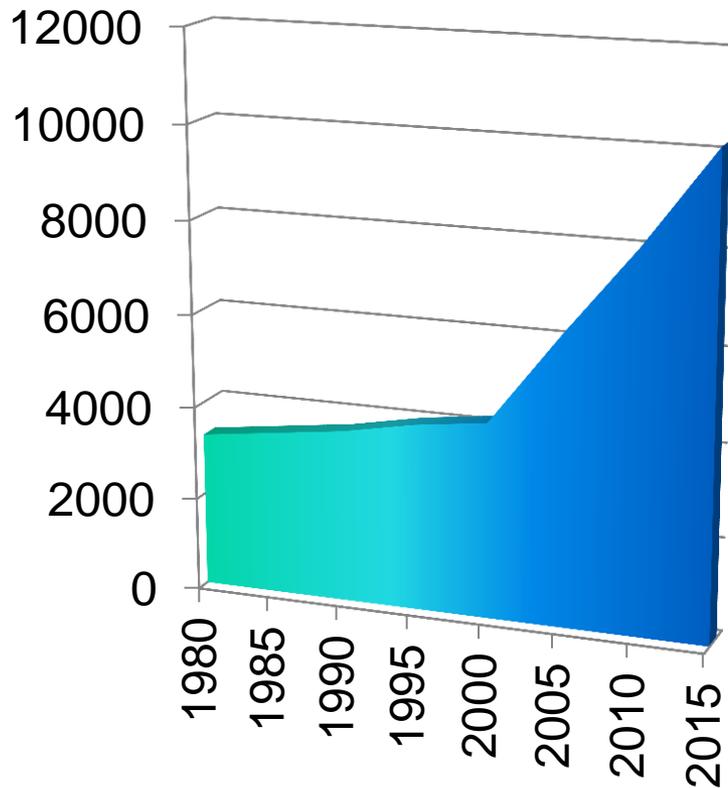


### **Le Gros-de-Vaud est devenu une terre de pendulaires**

- Une hausse de 174% du nombre d'habitants vivant le long du LEB entre Jouxens et Bercher depuis 1980 (hors Lausanne et Prilly)
- Plus de 28% des habitants du Gros-de-Vaud quittent leur district pour aller travailler ailleurs
- Le périmètre Romanel-Vernand-Cheseaux est un site stratégique du projet d'Agglomération Lausanne-Morges

# En arrivant au Flon, le LEB a dopé sa fréquentation

Voyageurs en moyenne  
quotidienne



## Une modernisation réussie

- Inauguré en 2000, le terminus du du Flon a donné un nouveau visage au LEB
- Le nombre de voyageurs a explosé avec des augmentations annuelles en % à deux chiffres
- L'introduction de la fréquence 15 minutes en 2013 jusqu'à Cheseaux a connu le même succès

## Supprimer un anachronisme dangereux

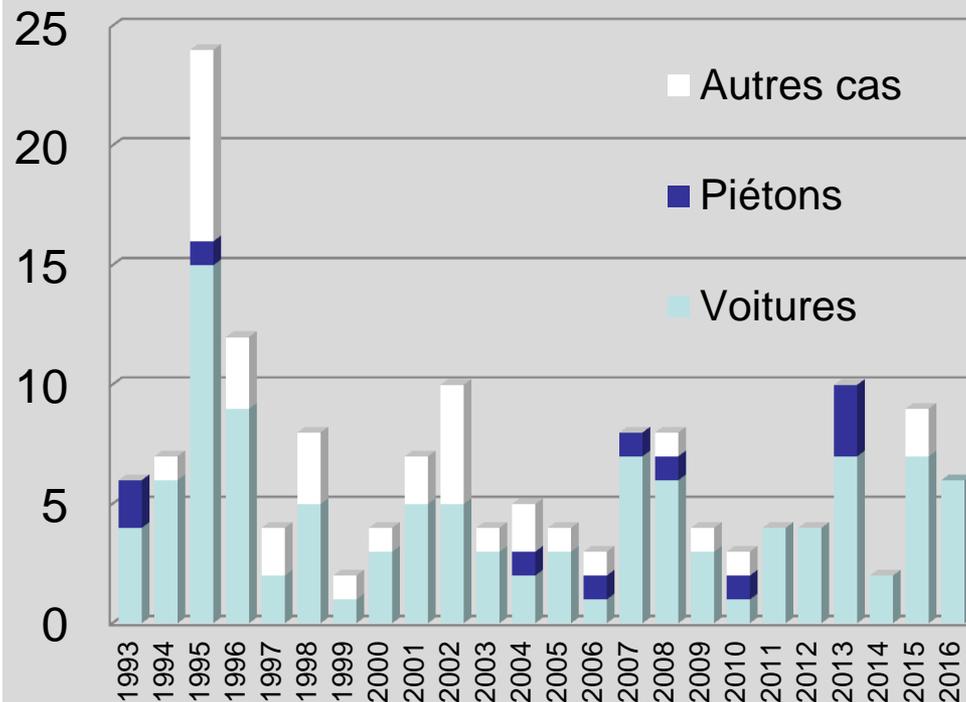


### Un train perdu au milieu du trafic routier

- Faire rouler 8 trains par heure en pleine ville tient de l'exploit permanent
- Le LEB est un RER qui circule sur une voie ferrée de 23km, pas un tram adapté et conçu pour une desserte urbaine de proximité
- Continuer de développer le LEB implique de lui permettre d'entrer au centre de Lausanne en site propre

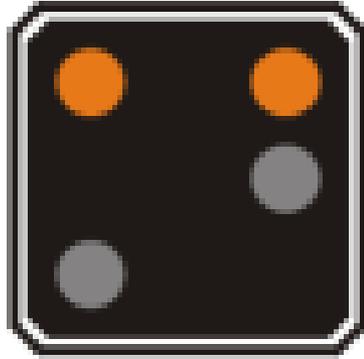
## Supprimer un anachronisme dangereux

### Accidents avec le LEB sur l'avenue d'Echallens



- Malgré les mesures prises pour améliorer la sécurité, des accidents continuent d'avoir lieu régulièrement
- Être attentif au passage d'un train n'est pas naturel sur une avenue urbaine
- La plupart des accidents ont lieu lorsque le train circule à «contre-sens» du trafic routier
- Les conducteurs du LEB se font des frayeurs chaque jour

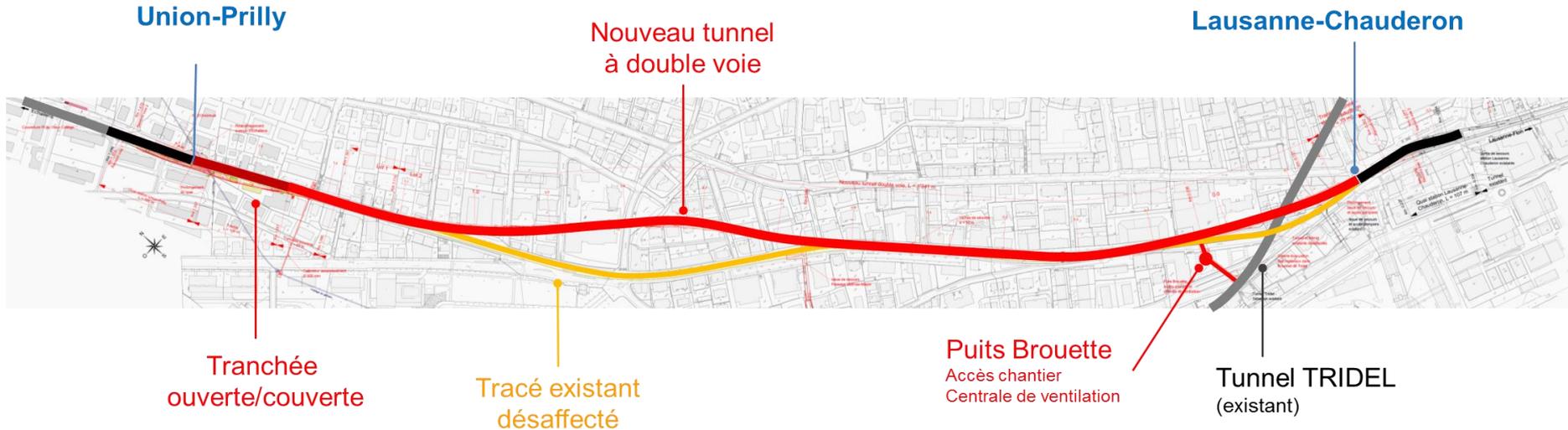
## Mettre en œuvre la seule solution efficace



«Au vu de l'augmentation du trafic tant routier que ferroviaire, le tronçon urbain de la ligne du LEB devrait être mis en souterrain»

*Recommandation du Service suisse d'enquête de sécurité*

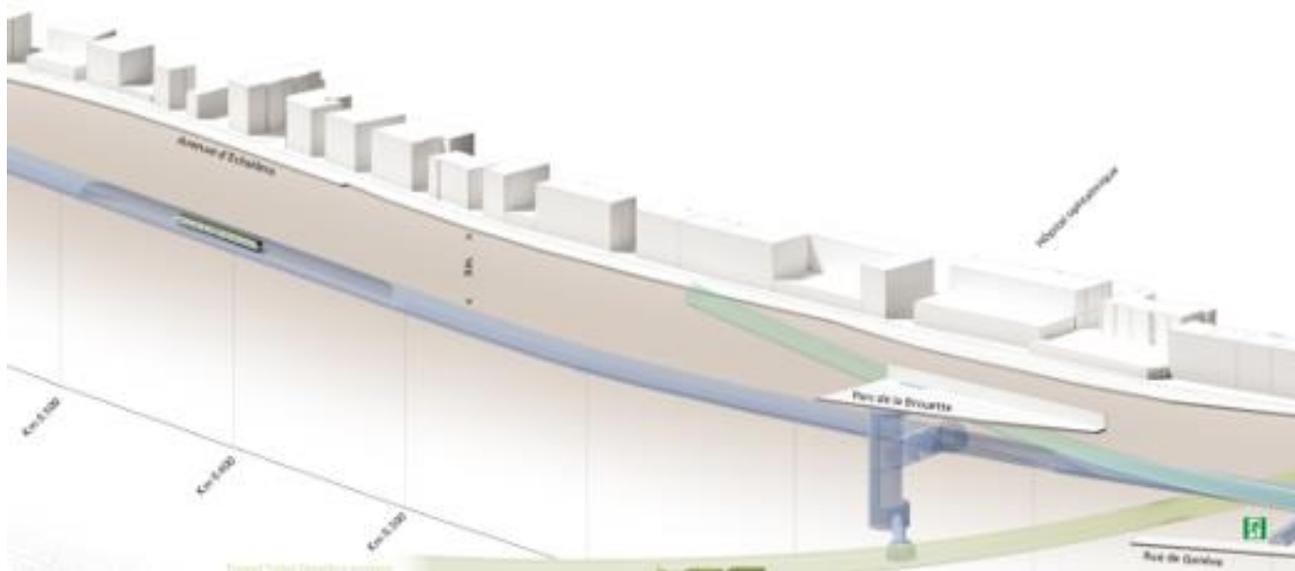
# Achever la transformation du LEB en RER



## Un nouveau tracé de 1,7km à double-voie

- Accélération de la vitesse des trains et diminution des risques de retard
- S'inscrit dans la logique du prolongement du LEB au Flon
- Une réserve de capacité compatible avec la mise en place d'une fréquence 10 minutes jusqu'à Echallens tel que le prévoit le Projet d'agglomération Lausanne-Morges à l'horizon 2030

# Un tunnel creusé en profondeur dans la molasse



## Un tracé retenu pour limiter les risques au maximum

- Le parcours retenu évite la zone géologique instable située sous le carrefour de Montétan
- La suppression de la halte de Montétan, principalement utilisée en direction de Lausanne, sera compensée par une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS)

# Un chantier limitant les nuisances au maximum



## Rendre les travaux discrets

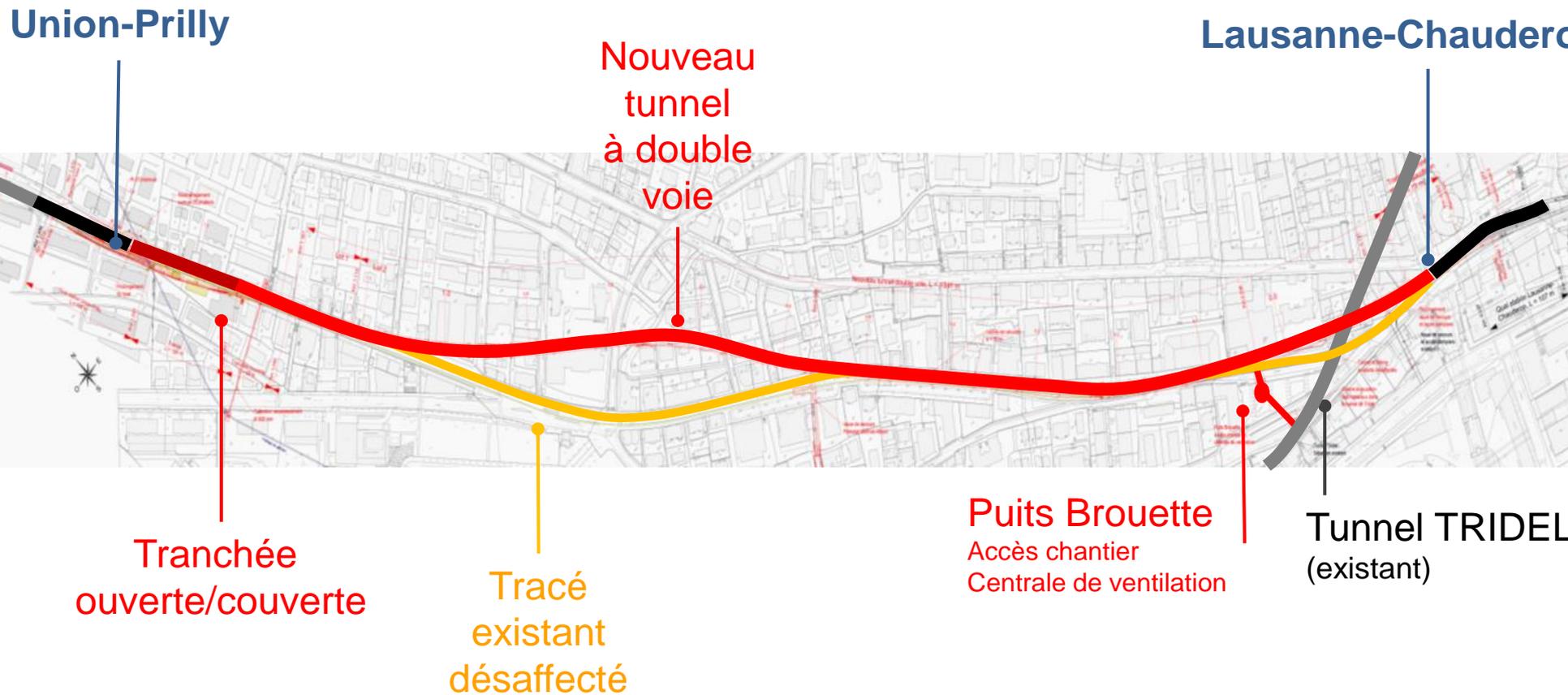
- Pas de travail nocturne côté Prilly, sauf cas exceptionnel
- Les interruptions du trafic automobile seront limitées au maximum grâce à l'installation d'un pont provisoire
- Seulement deux interruptions «coups de point» du trafic ferroviaire
- Limitation des emprises du chantier
- Evacuation innovante des matériaux d'excavation dans le tunnel Tridel

# Un nouveau tronçon ferroviaire en seulement 3 ans

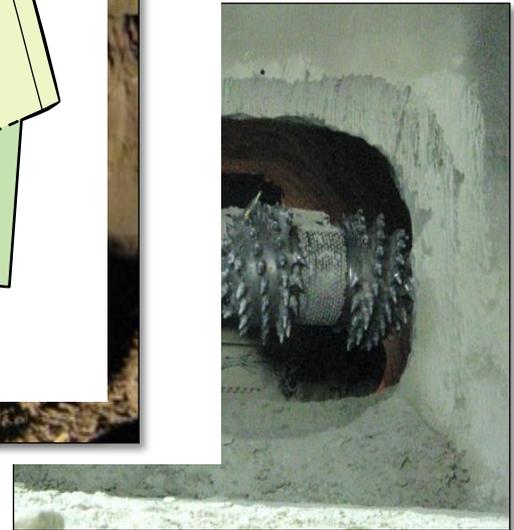
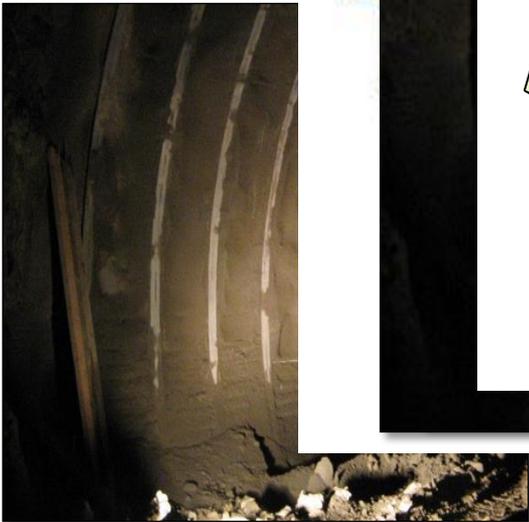
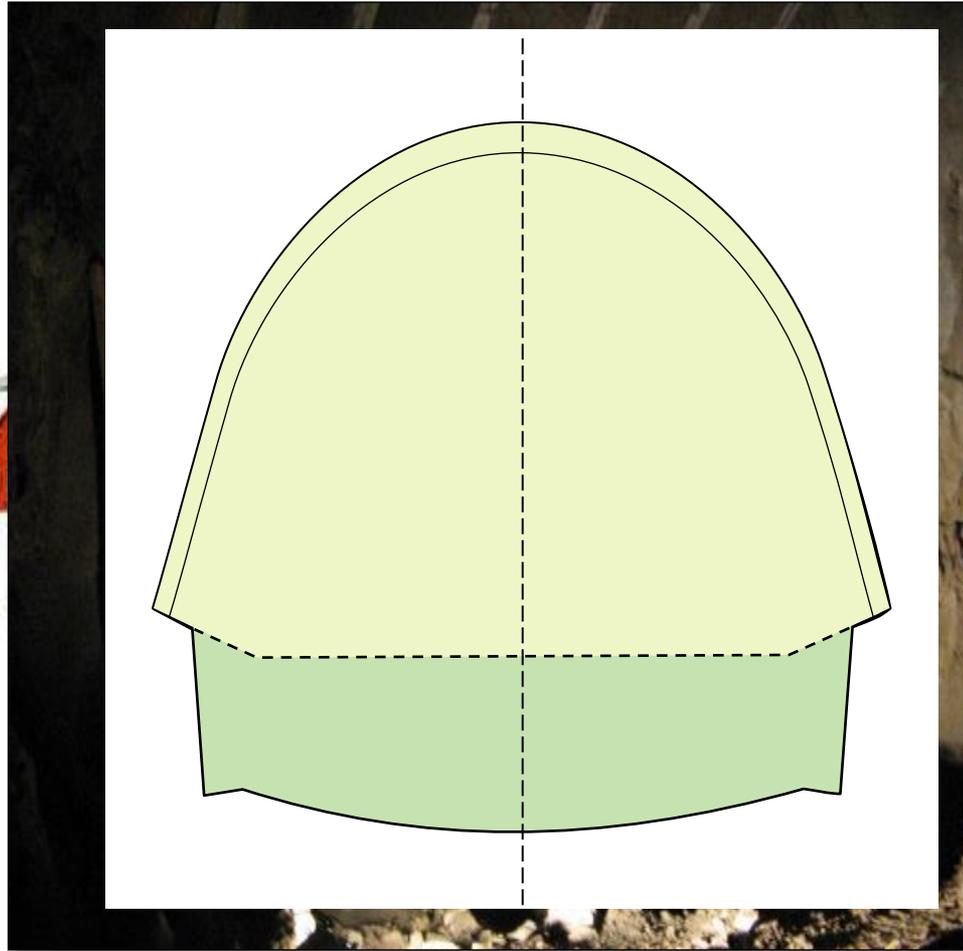
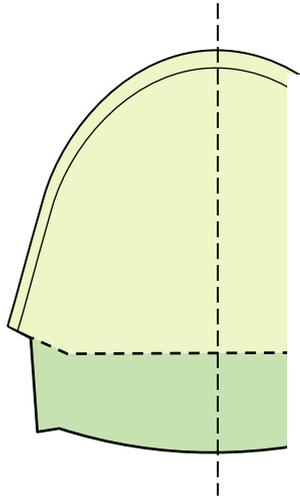


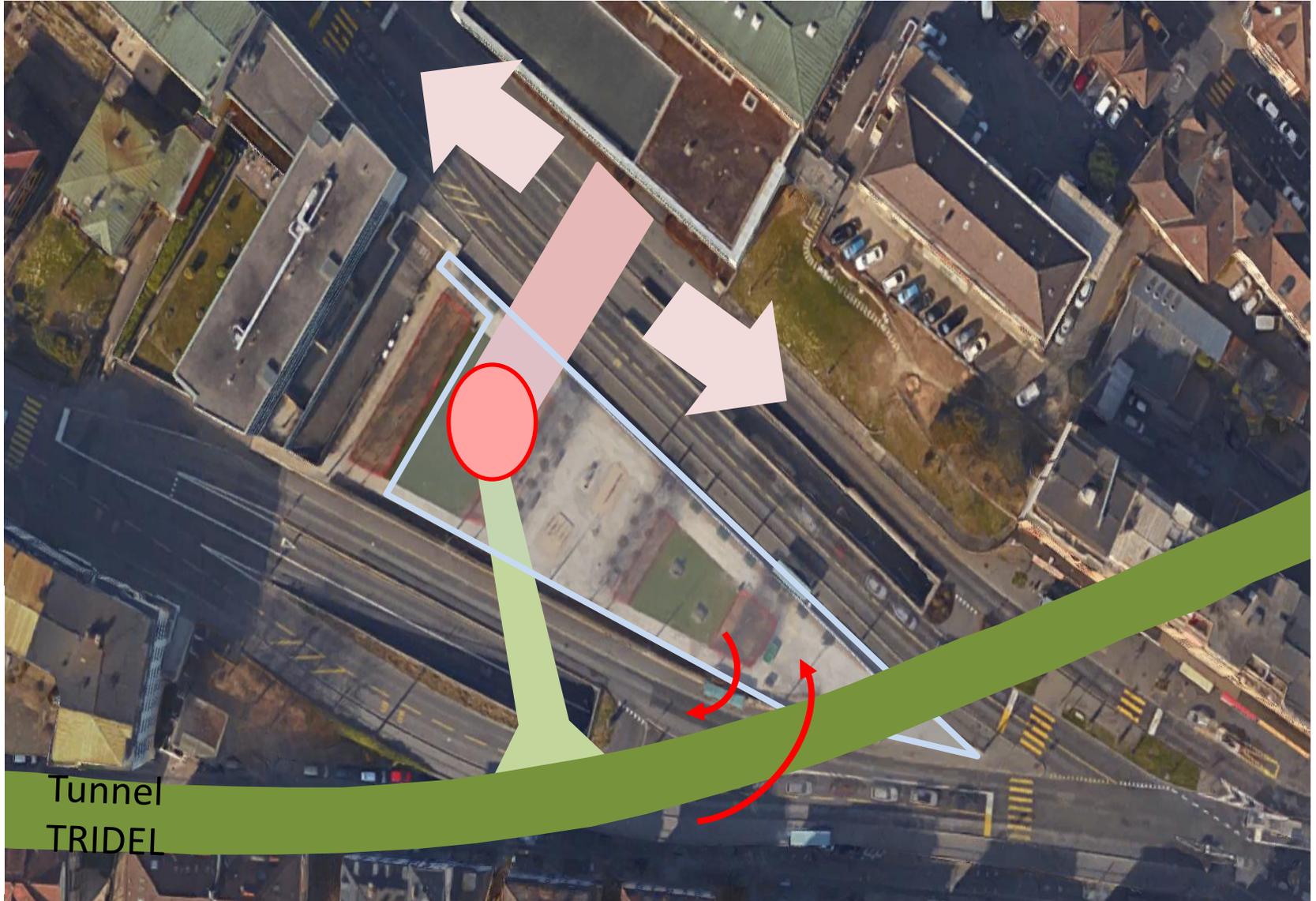
## L'agenda espéré

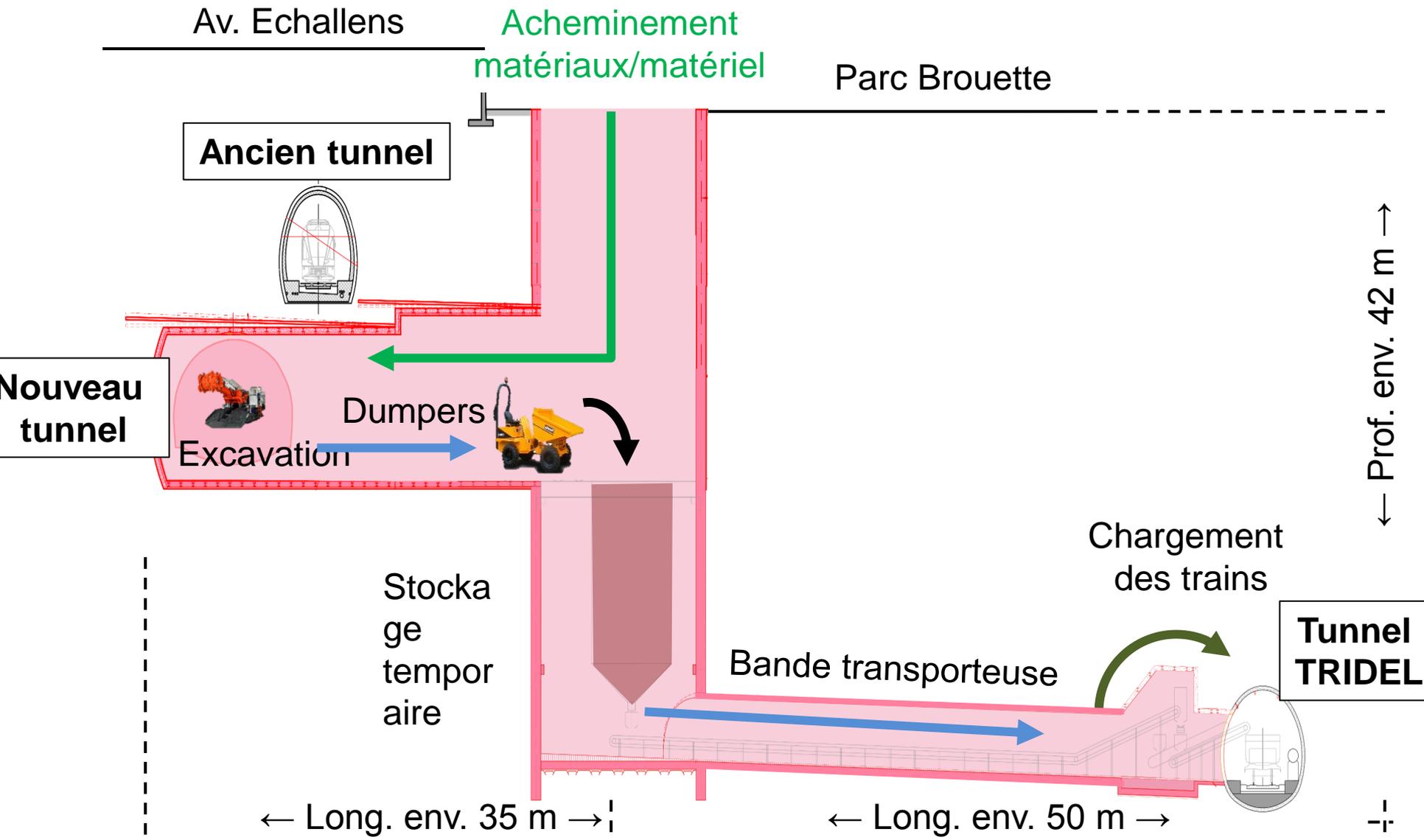
- **Eté 2017** Autorisation de construire (approbation des plans) accordée par l'Office fédéral des transports et lancement des premiers travaux
- **Début 2018** Début du percement du tunnel
- **Fin 2019** Fin du percement du tunnel et pose des voies
- **Fin 2020** Mise en service du nouveau parcours du LEB

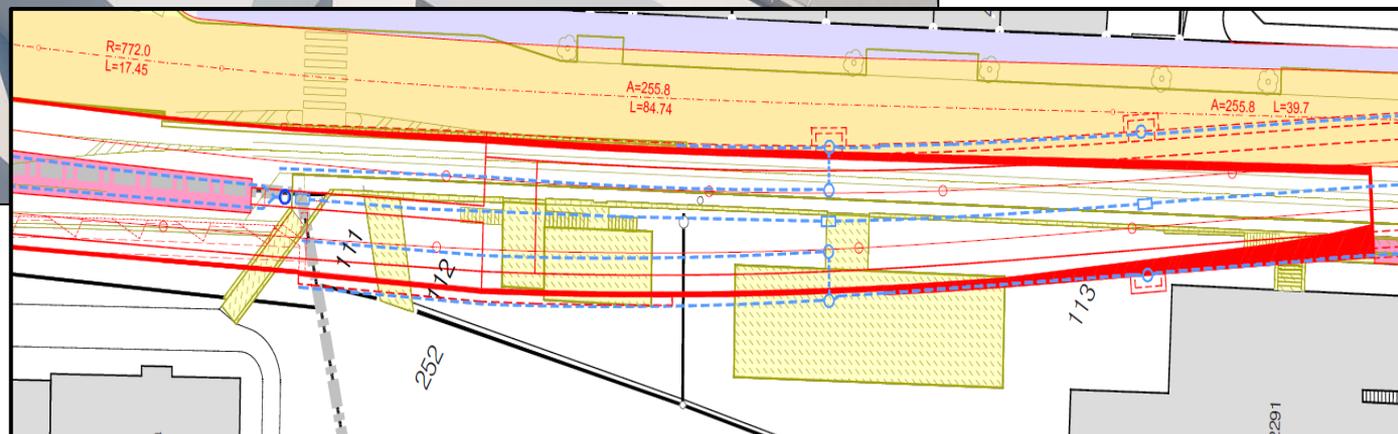
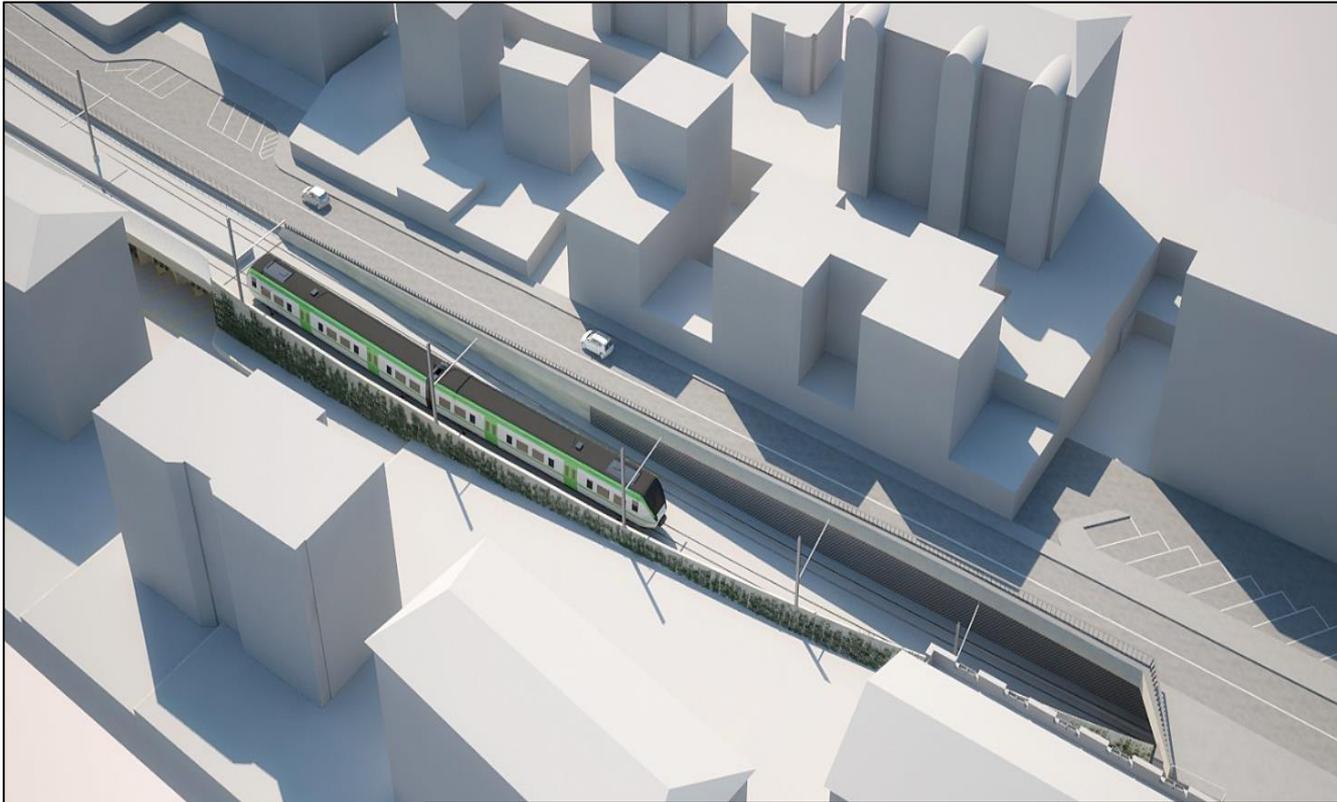


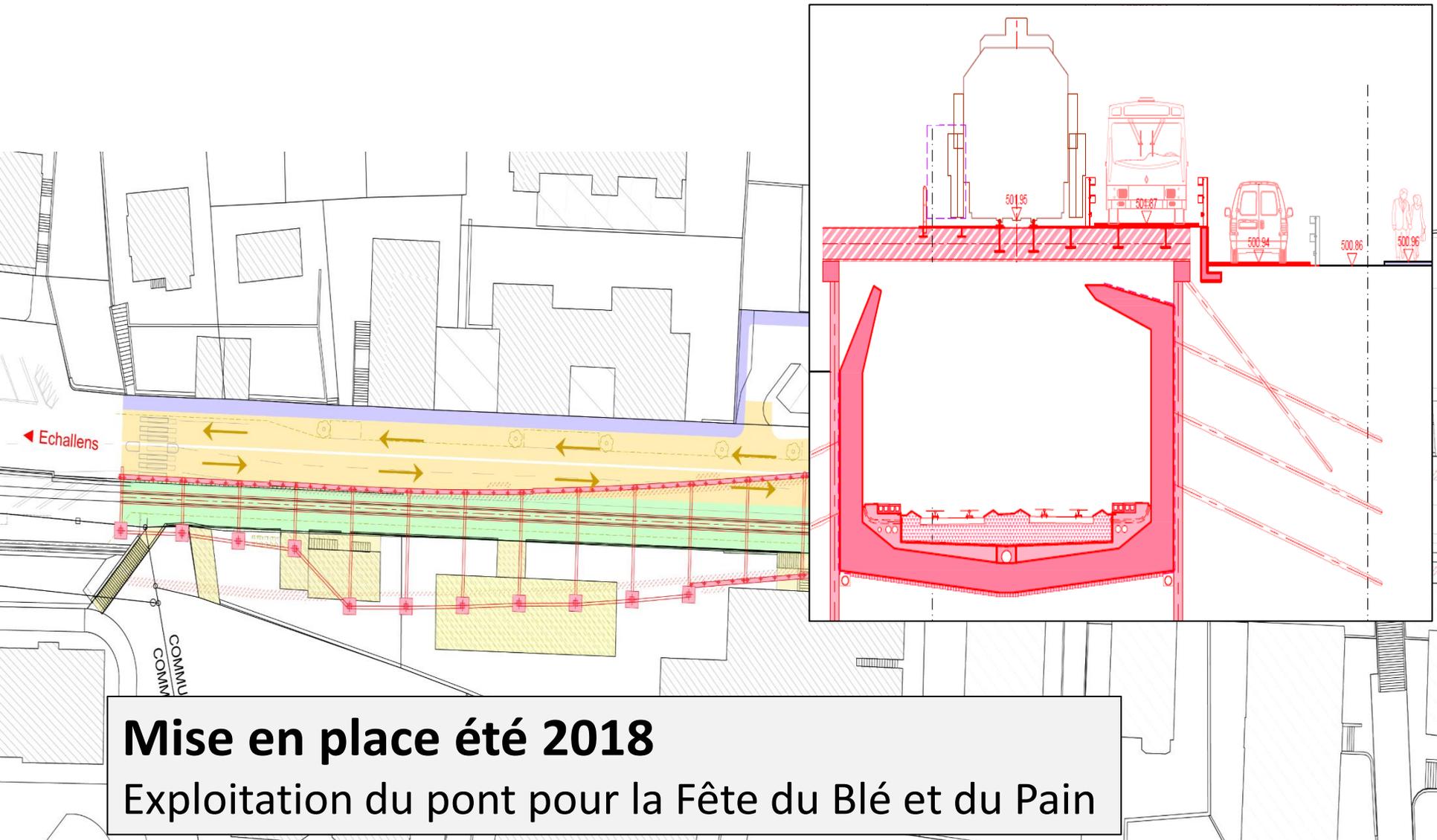
# Excavation à la haveuse







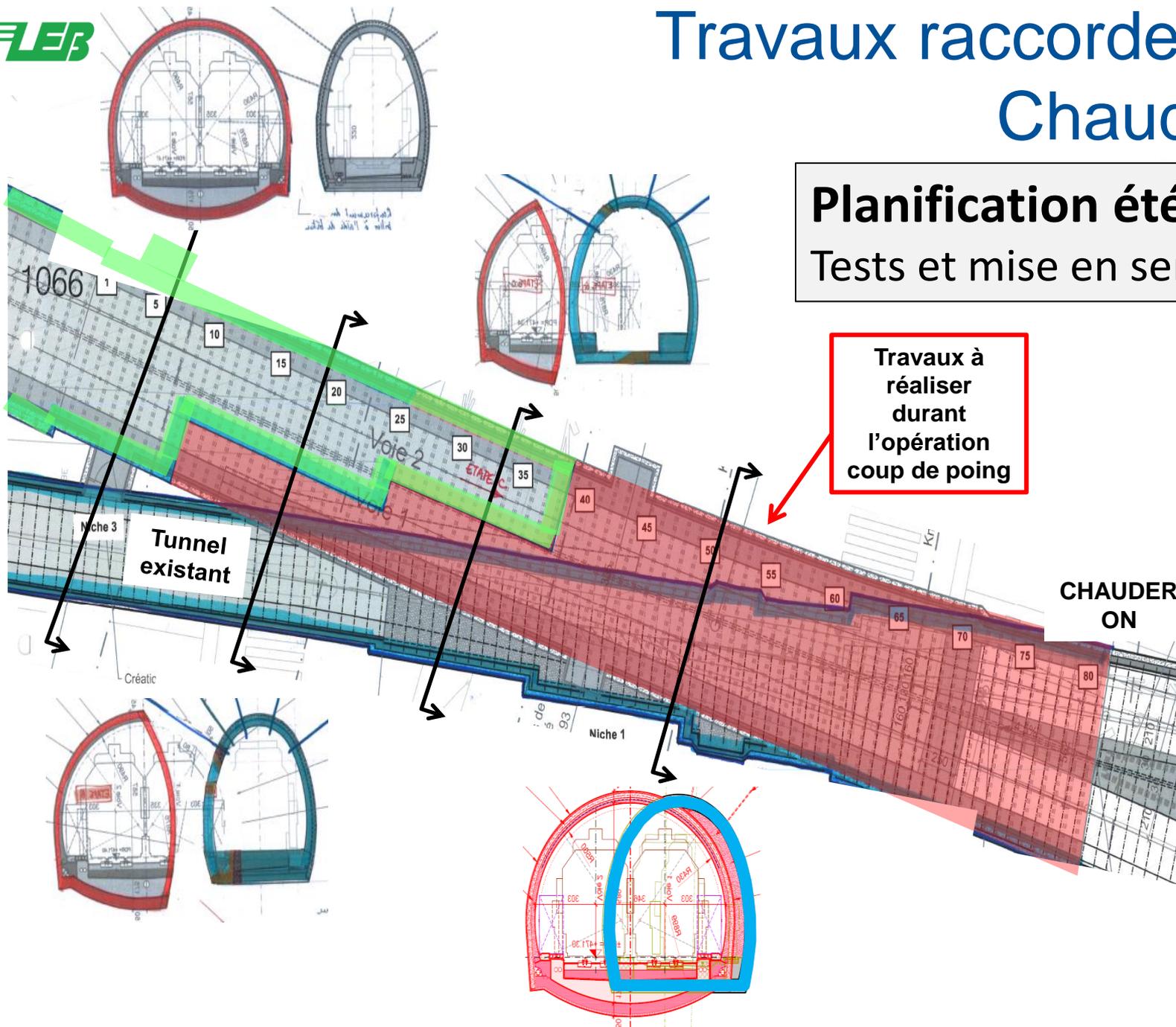




**Mise en place été 2018**

Exploitation du pont pour la Fête du Blé et du Pain

**Planification été-automne**  
Tests et mise en service

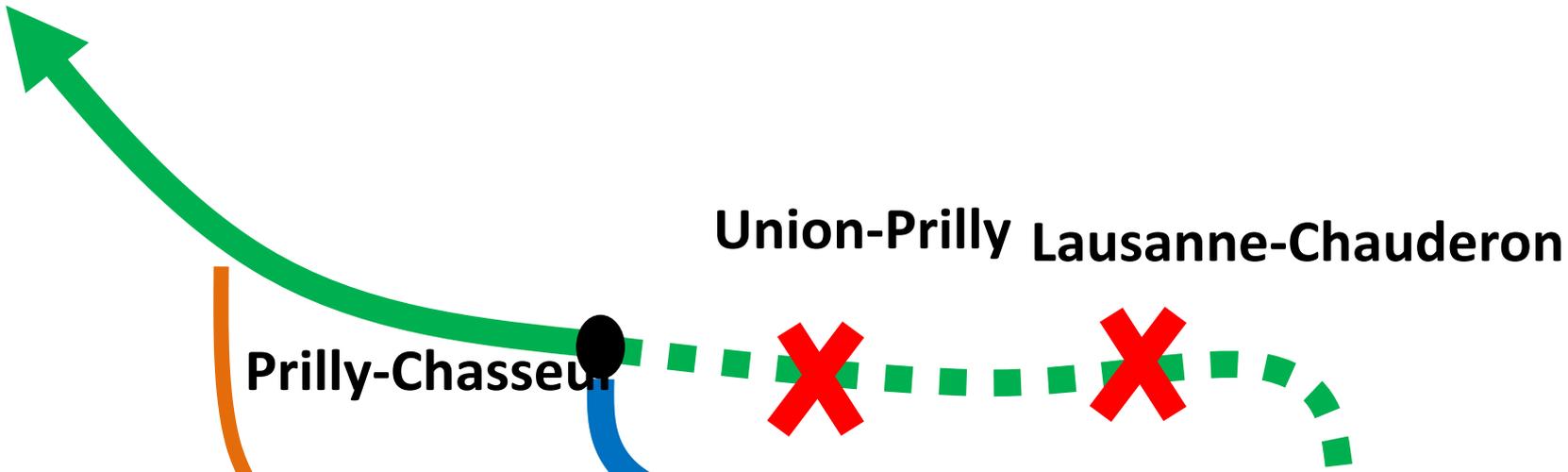


# Concept de substitution

Bercher

Echallens

Romanel



Prilly-Chasseur

Union-Prilly Lausanne-Chauderon

Lausanne

Renforcement  
lignes existantes

Bus de remplacement LEB  
Lausanne centre

Elon

- Présence continue d'un médiateur de chantier
- Installation de "pavillons" de chantier à Union-Prilly et au parc de la Brouette
- Mise en place d'une communication locale forte pour accompagner le chantier

## Une nouvelle combinaison de mesures, établie par l'ensemble des partenaires (Ville, LEB-tl, Canton)



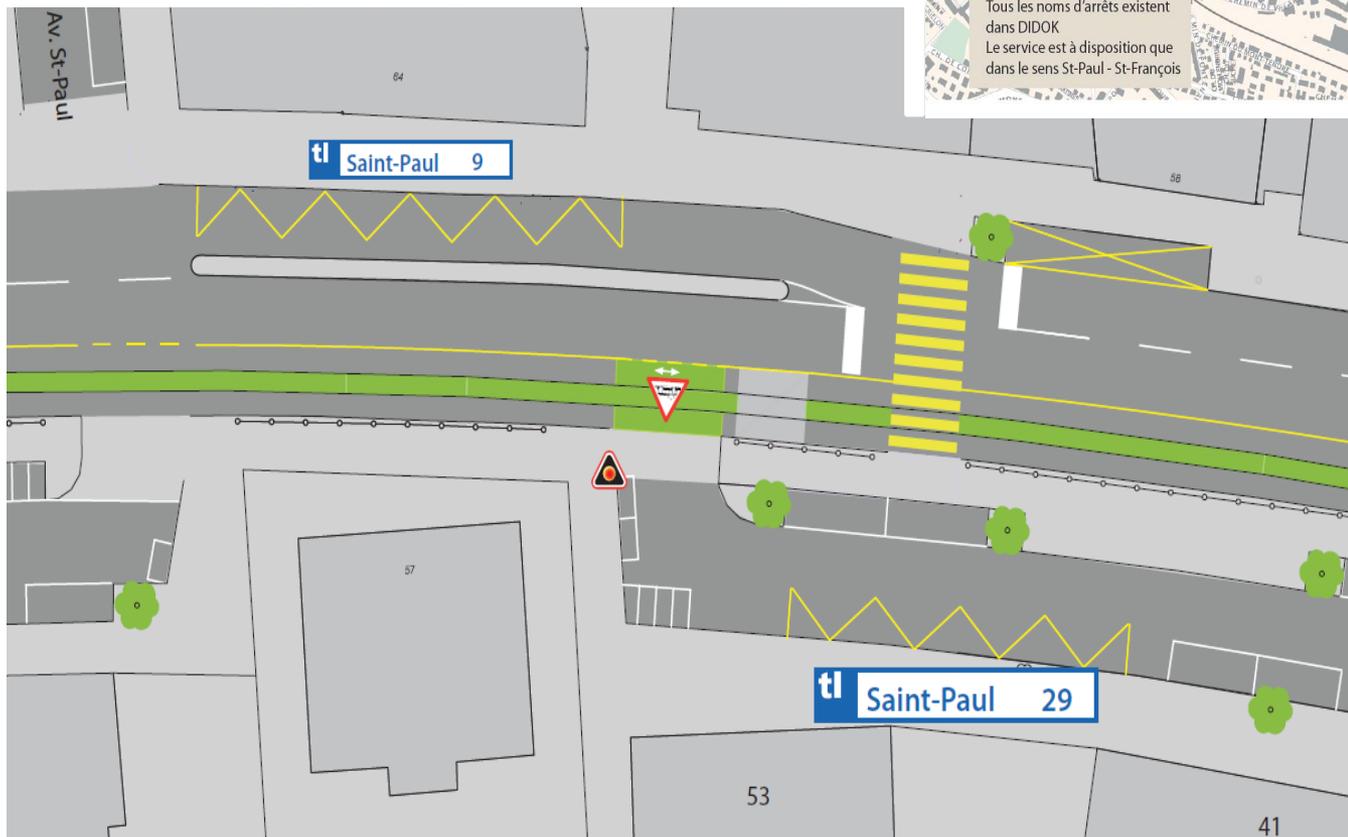
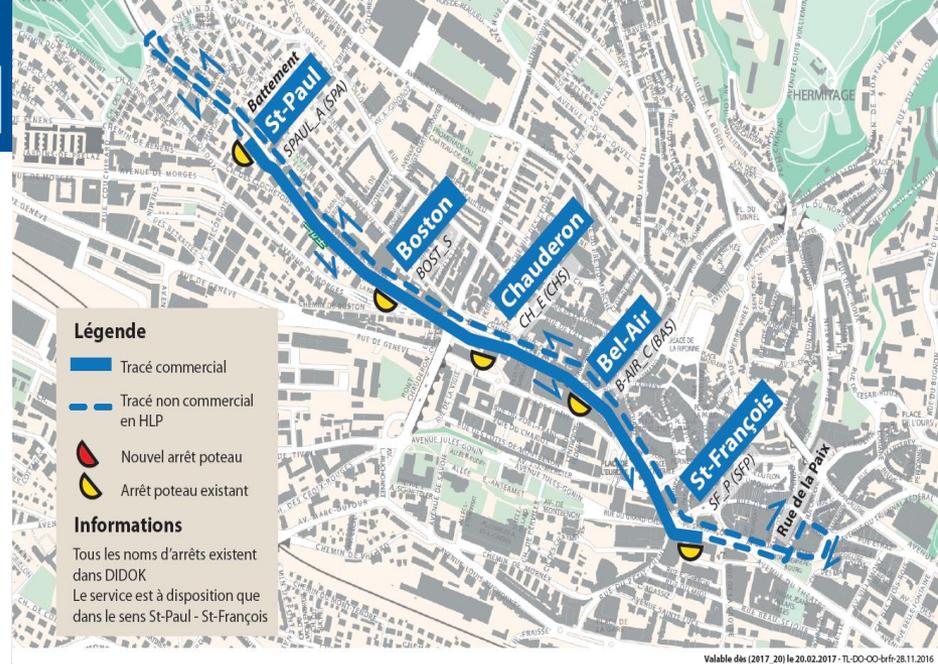
### Une recherche d'optimisation multicritères :

- Réduction du risque d'accident (piétons, cyclistes, TIM, Bus, LEB)
- Confort/sécurité des usagers des TP et des riverains
- Qualité d'exploitation (LEB, bus, route)
- Coût et délai de mise en œuvre
- Pérennité après la mise en service du tunnel

***Le LEB est prioritaire, son parcours ne sera pas impacté par les mesures.***

# Ligne 29 des tl

## Relocalisation de l'arrêt Saint Paul dans la contre allée



Permettre un tracé plus naturel, plus direct, plus lisible vers le centre-ville

Mise en service le 20 février 2017

## Sécurisation des vélos au carrefour de Montétan

mai 2017



Exemple de revêtement  
véloSTRAIL



Reprise de la courbe pour  
sécuriser les cyclistes

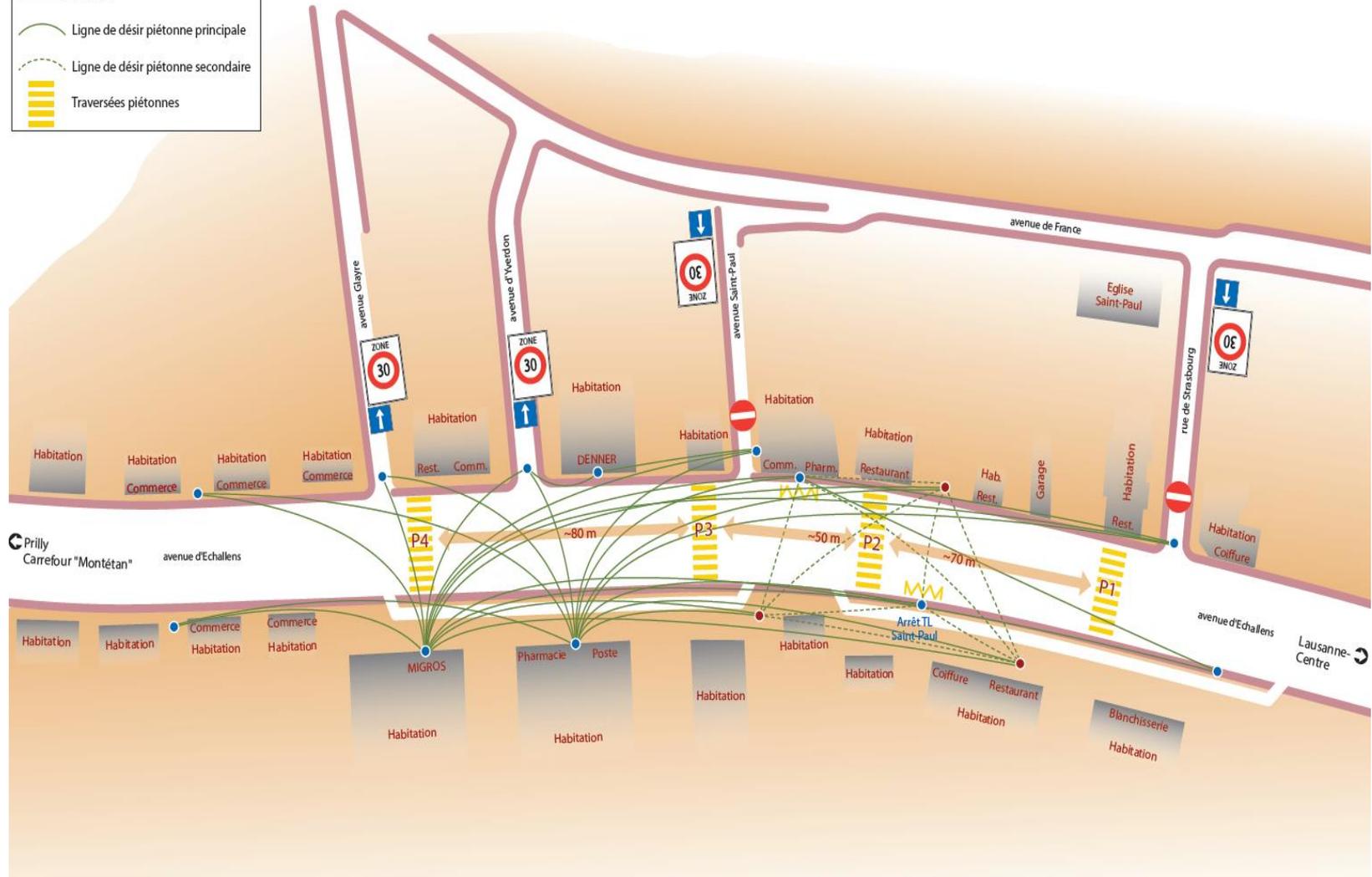
Pose d'un revêtement  
véloSTRAIL

- Améliore singulièrement la sécurité des cyclistes
- Répond à une demande des usagers
- Est un exemple-test avant les travaux du tram

# Mobilité piétonne : Sécuriser les lignes de désir en lien avec les activités du quartier.

Légende :

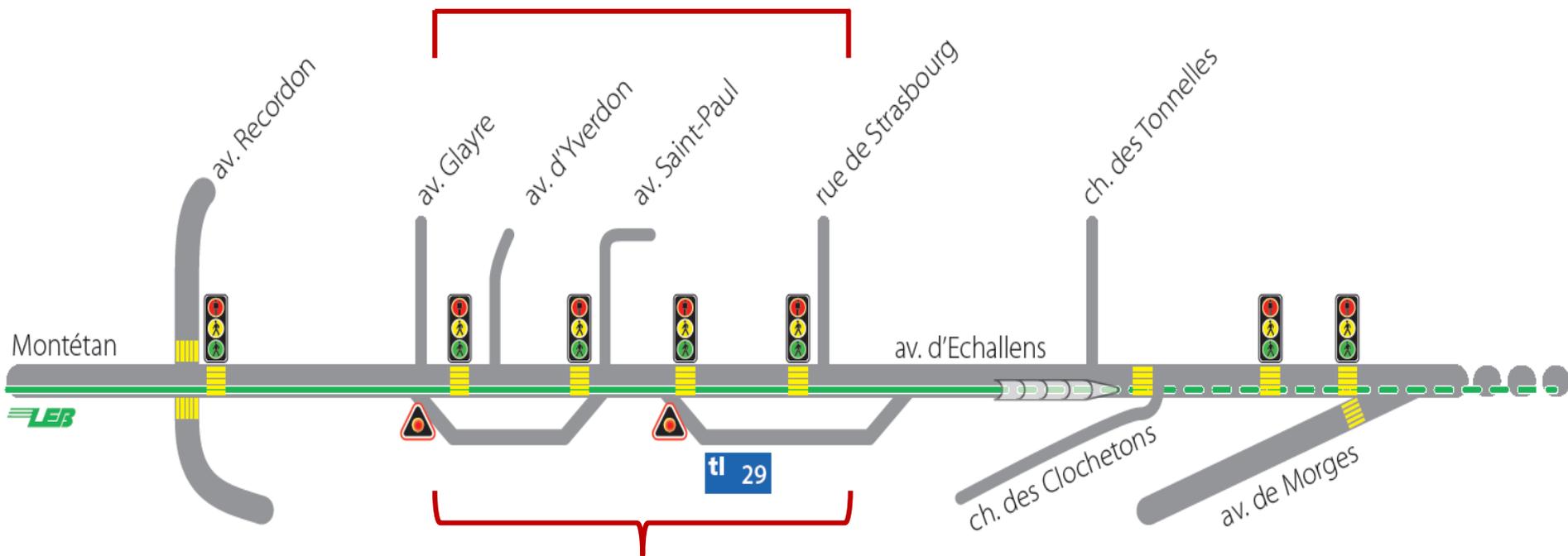
-  Trottoirs
-  Ligne de désir piétonne principale
-  Ligne de désir piétonne secondaire
-  Traversées piétonnes



Prilly Carrefour "Montétan"

# Régulation complète des 4 passages pour piétons Avertisseurs lumineux aux entrées des contre-allées

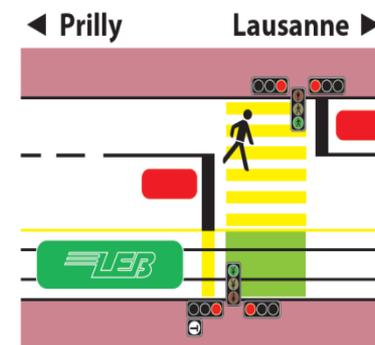
Juillet 2017



Les piétons traversent en une fois sous la protection de feux.

Des avertisseurs lumineux s'enclenchent aux entrées des contre-allées à l'arrivée d'un LEB.

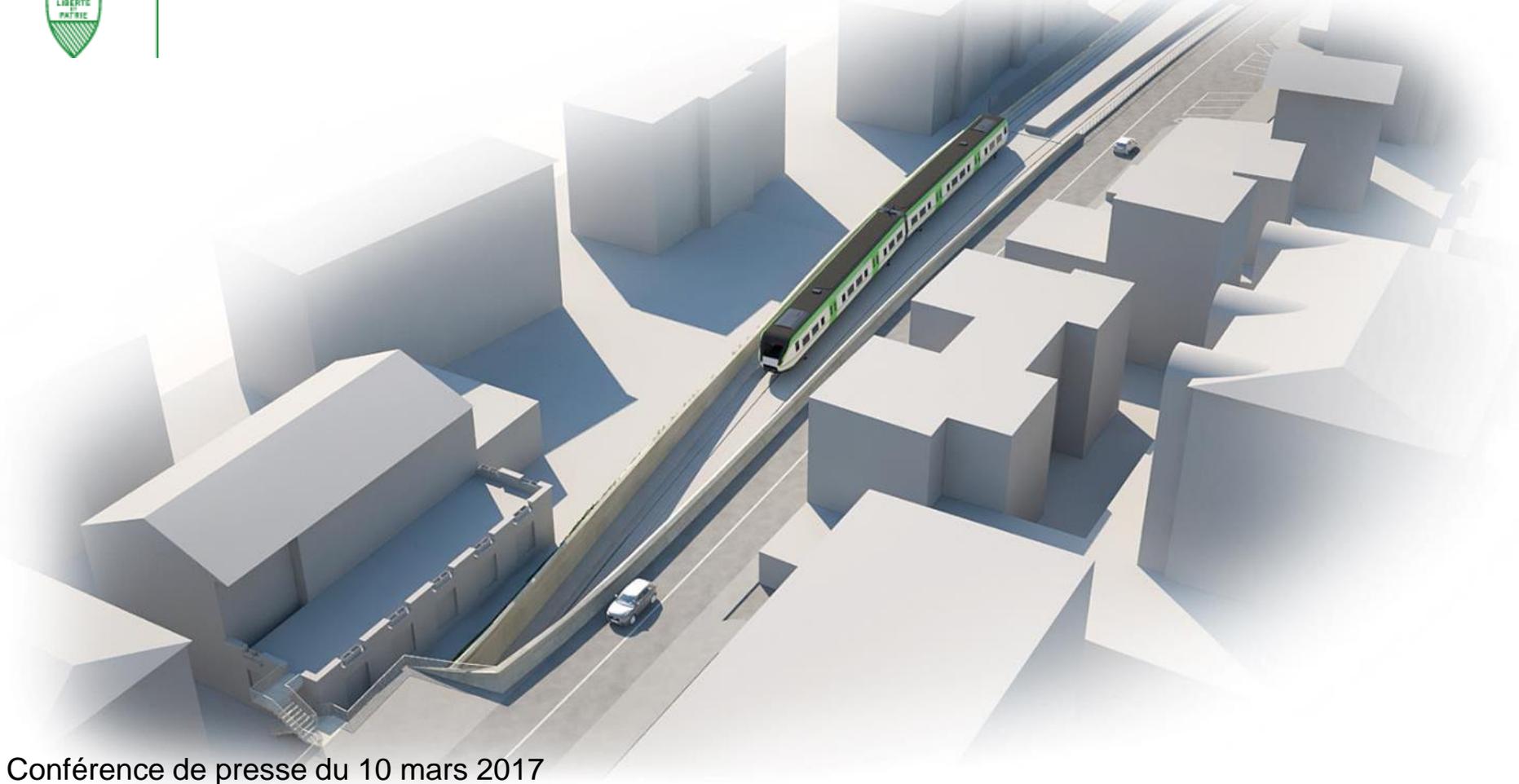
La régulation synchronisée n'aura pas d'impact sur la capacité du trafic.



## Synthèse des mesures de sécurisation de 2017

- Février :** Relocalisation de l'arrêt Saint Paul (ligne 29) dans la contre allée
- Avril/Mai :** Sécurisation des vélos au carrefour de Montétan (guidage & veloSTRAIL)
- Juillet :** Régulation complète de 4 passages pour piétons
- Juillet :** Avertisseurs lumineux aux entrées des contre-allées
- Juillet :** Renforcement des mesures d'interdiction de tourner-à-gauche par un îlot central en dur
- Juillet :** Renforcement des marquages au sol

# Merci de votre attention



Conférence de presse du 10 mars 2017