

## Lausanne

# En 2019, un nouvel horaire cadencé viendra rythmer la grande mue du LEB

**La ligne adoptera cet été la cadence à quinze minutes jusqu'à Échallens. D'autres chantiers sont prévus en plus de celui du tunnel**

Sylvain Muller

Attendue depuis de nombreuses années, l'introduction de la cadence à quinze minutes jusqu'à Échallens entrera en vigueur le 11 août prochain. Pour la compagnie du Lausanne-Échallens-Bercher (LEB), 2019 sera aussi l'année de la poursuite du percement du tunnel sous l'avenue d'Échallens, à Lausanne, ouvrage dont la mise en service est toujours prévue en décembre 2020.

Ces deux événements sont les résultats les plus spectaculaires de la grande mue entamée par la Ligne verte depuis quelques années et qui, au prix de chantiers colossaux et d'investissements à la hauteur, en feront dans quelques années un véritable RER. Si beaucoup a été fait, beaucoup reste à faire.

## Les passagers souffleront

Cinq ans après la reprise de la gestion opérationnelle de la compagnie ferroviaire par les Transports publics de la région lausannoise (TL), Marielle Desbiolles, déléguée de la direction des TL au LEB, dresse un point de situation. «En raison de durées importantes et répétées de substitution par bus pour cause de travaux sur la ligne, 2018 a été une année éprouvante pour les usagers, en particulier ceux du haut de la ligne. L'année 2019 leur permettra de souffler un peu, avant une nou-

velle interruption en 2020 pour finaliser la mise en service du tunnel, qui enlèvera à tout le monde une grosse épine du pied.»

## Qualité améliorée

Pour la responsable, un point très réjouissant est en revanche une nette amélioration de la qualité du service ces derniers mois. «Nous rencontrons encore quelques problèmes ponctuels, mais de manière générale nous commençons

à voir les bienfaits du renouvellement des infrastructures». Responsable de ces dernières, Michel Rubbi renchérit: «Le remplacement d'installations vétustes nous a permis de passer d'une maintenance réactive (*ndlr: en cas de problèmes*) à une maintenance préventive, anticipée et planifiée.»

## Deux nouveaux chantiers

Les travaux d'amélioration de la ligne vont se poursuivre en 2019,

# «La transformation du LEB est une priorité du Canton»

● Face à la répétition de certains problèmes dans l'exploitation de la ligne du LEB, Nuria Gorrite a placé la compagnie ferroviaire sous



À la tête du Département des infrastructures, **Nuria Gorrite** est la ministre de tutelle du LEB

monitoring en février dernier. La cheffe du Département des infrastructures fait aussi le point dix mois plus tard.

## Pouvez-vous déjà nous donner quelques résultats de la surveillance mise en place?

Nous avons demandé à la direction du LEB de mettre en place un suivi pour identifier les causes des retards et suppressions de trains. Ce monitoring doit durer une année. Les résultats seront donc

analysés au printemps prochain et devront permettre de mettre en place des mesures d'amélioration.

## Quelle est votre vision de l'avancement des différents chantiers?

Ils avancent bien. Les équipes travaillent d'arrache-pied, notamment sur la construction du tunnel à l'avenue d'Échallens, sur le renouvellement de la ligne entre Bercher et Sugnens et le remplacement des installations de sécurité. La transformation du LEB en véritable RER est une priorité du Canton.

## Comment se présente le financement des prochains travaux?

La convention actuelle avec l'Office fédéral des transports se termine en 2020. La prochaine portera sur la période 2021-2024 et elle est en cours d'élaboration.

S.MR

avec le lancement de deux nouveaux chantiers: ceux de réfection des gares de Sur Roche, à Échalens, et du terminus de Bercher. Ces deux chantiers ne devraient toutefois pas provoquer d'interruption d'exploitation, en tout cas pas sur de longues durées.

À l'horizon 2021-2022 suivront les gares de Jouxten-Mézery et du Lussex, aux portes de Romanel-sur-Lausanne. Cet enchaînement à un rythme soutenu n'est pas le fruit du hasard. «Comme toutes les compagnies de transport et les Communes, nous avons jusqu'à fin 2023 pour mettre nos infrastructures et notre matériel roulant en conformité avec la loi fédérale sur l'égalité pour les handicapés (LHand)», rappelle Marielle Desbiolles.

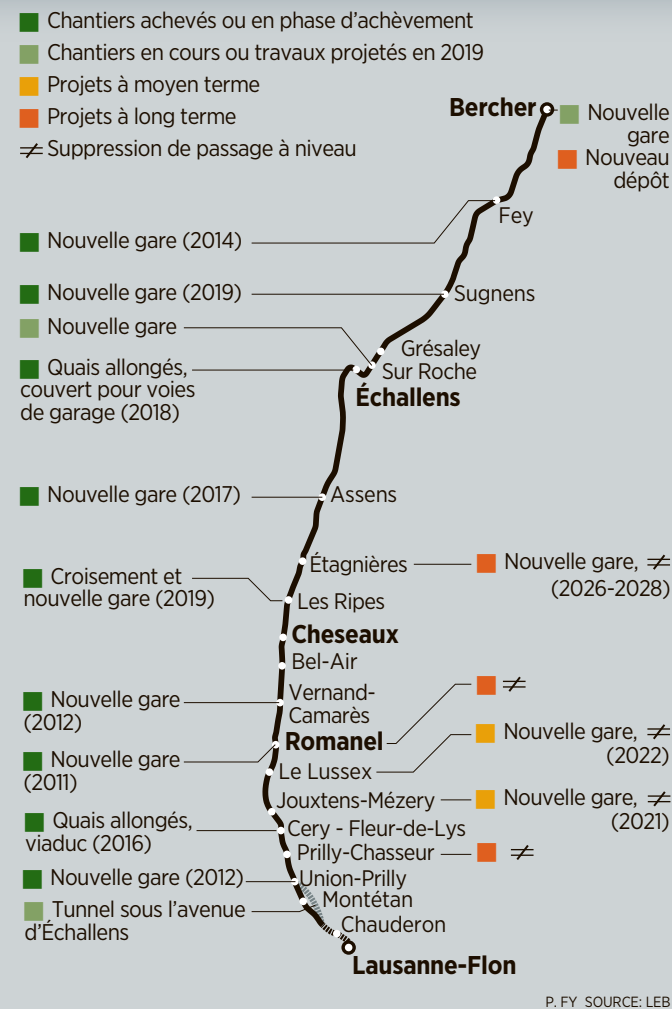
## Séparation du trafic

La compagnie y arrivera, à une exception près: la gare d'Étagnières. Cette dernière constitue en effet, avec celle de Prilly-Chasseur, les deux prochains gros dossiers à traiter. À ces endroits, les trains traversent des routes à fort trafic, rendant difficile la perspective de nouvelles augmentations de cadences sans la séparation des flux. Des travaux lourds sont donc à prévoir.

«Comme nous n'arriverons pas à transformer la gare d'Étagnières dans les délais impartis par la LHand, nous mettrons en place des installations provisoires pour faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite», annonce Marielle Desbiolles. Elle rappelle que la mise en accessibilité du transport public pour les personnes handicapées bénéficie à quasi tous les passagers en raccourcissant les temps d'embarquement/débarquement ou en facilitant l'accès des poussettes et des vélos.

Autre futur chantier d'importance, la suppression du passage à

## Les travaux sur la ligne du LEB



# «Nous rencontrons encore quelques problèmes ponctuels, mais de manière générale nous commençons à voir les bienfaits du renouvellement des infrastructures»

**Marielle Desbiolles** Déléguée de la direction des TL au LEB

niveau de la halte du Lussex, aux portes de Romanel-sur-Lausanne, est au stade d'avant-projet. Elle s'intègre en effet au projet cantonal de création du barreau de la Sauge, nouvelle jonction routière

parallèle à l'autoroute. Cette jonction débouchera sur un futur giratoire, prévu en contrebas de la halte du Lussex, pour que les voitures puissent passer sous les voies.

## Dépôt pour rames

Enfin, le LEB a toujours dans ses cartons un projet de nouveau dépôt, peut-être à Bercher, qui se réalisera en fonction des nouvelles offres de transport encore à préciser. Car si trois nouvelles rames vont être livrées l'an prochain et trois supplémentaires en 2020, la compagnie aura encore par la suite la possibilité d'ajouter des wagons intercalaires dans ses compositions, menant la longueur des trains à 120 mètres: pile la longueur des quais construits dans toutes les nouvelles gares ces dernières années. Ce n'est pas un hasard.