

«Le LEB fonctionne depuis sept ans avec un horaire inadapté»

Transports

Alors que le coronavirus a réintroduit une ancienne cadence, un audit a mis au jour un bug dans l'horaire

Ils ne savent pas s'ils doivent en rire ou en pleurer, mais depuis lundi la cadence 15' entre Lausanne et Échallens ne donne plus de cheveux blancs aux responsables du LEB. En raison de la pandémie, l'horaire du dimanche est appliqué jusqu'à nouvel avis, avec des trains circulant toutes les trente minutes entre les chefs-lieux vaudois et du Gros-de-Vaud.

Cette accalmie offre l'occasion de faire le point sur les chantiers en cours avec le président du conseil d'administration (CA), Jacques Milioud, et le délégué à la communication et affaires ferroviaires du Département des infrastructures et des ressources humaines, Mehdi-Stéphane Prin.

Outre le nouvel horaire réduit, le coronavirus a-t-il d'autres impacts importants?

M.-S.P.: Oui, les TL ont interrompu le chantier du tunnel au début de la semaine passée.

Sa mise en service sera donc retardée?

M.-S.P.: Oui, mais elle l'était déjà suite aux problèmes de dégagement de soufre. En plus, les hautes rencontrent maintenant une molasse très dure. Cela fait trop d'imprévus pour que les TL puissent avancer une nouvelle date de mise en service. Ils ne pourront le faire que quand le percement touchera à sa fin.

À propos de retard, cela fait plus de sept mois que la ca-

dence 15' aurait dû être introduite jusqu'à Echallens...

J.M.: Notre logiciel de gestion du trafic est désormais opérationnel et le problème des régulateurs résolu. En revanche, nous devons toujours former davantage de nouveaux conducteurs, alors qu'il existe un manque national. Nous avons donc trouvé des solutions pour améliorer la situation: nouvelle trame horaire et conditions salariales revues. Deux volées de

formation sont prévues cette année.

Vous avez aussi annoncé le lancement d'un audit. Avez-vous obtenu des résultats?

J.M.: Le CA en a même lancé deux. Le premier, sur la fiabilité de l'horaire, a révélé un gros problème entre Romanel et Prilly-Union: il nous manque des minutes de façon chronique et cela nous empêche de rattraper les retards lorsqu'il y a un couac.

M.-S.P.: Ce fut une très mauvaise surprise et l'on peut se demander pourquoi ce problème n'a pas été identifié plus vite. Il date en effet de l'introduction de la cadence 15' entre Lausanne et Cheseaux en 2013 (*ndlr: donc avant que la gestion de la ligne ne soit reprise par les TL*). Cela fait donc presque sept ans que le LEB utilise un horaire qui ne laisse pas suffisamment de marge sur ce tronçon! La direction étudie des solutions, mais il n'en existe malheureusement pas de simples.

Et le second audit?

J.M.: Il concernait les infrastructures. Nous avons reçu un état des lieux en décembre, qui met le doigt sur des problèmes datant de plusieurs années en arrière. Les mesures sont en cours, mais il faudra du temps pour mettre en place toutes les solutions.

En parlant de matériel, vous êtes en train de recevoir de nouvelles rames. Il semble qu'elles soient différentes des précédentes...

J.M.: C'est exact, nous venons d'en recevoir quatre. Ce n'est pas le même modèle que les dernières acquises car nous bénéficions d'un achat groupé avec d'autres compagnies. Et même si elles se composent de trois éléments, elles ont plus ou moins la même capacité que les doubles rames actuelles. Nous prévoyons d'ailleurs toujours d'acquérir des caissons intermédiaires pour allonger ces dernières, lorsque nous voudrions introduire la cadence 10' à l'horizon 2030.

L'impression que le CA reprend la main sur le fonctionnement de la compagnie est-elle justifiée?

J.M.: Oui, c'est le résultat d'une volonté commune du Canton et du CA. Elle s'est d'abord matérialisée par l'arrivée au CA de deux grands spécialistes des questions ferroviaires (*ndlr: Philippe Gauderon et Pierre-Alain Urech*). Ensuite, nous avons recréé une véritable direction dédiée, à Échallens et autour d'Olivier Bronner. Elle comprend un responsable infrastructures et un chef d'exploitation. Mais les TL restent chargés de faire circuler les trains au jour le jour. **S.MR**

Trains, funis, métro

52 millions de francs de rab

Le Grand Conseil a confirmé le 10 mars des garanties d'emprunts de l'État de Vaud pour un montant dépassant 52 millions. Ces sommes importantes vont servir à acquérir du matériel roulant pour les petits trains et à financer des investissements pour des funiculaires. La plus grosse enveloppe, 35,5 millions de francs, est dévolue aux Transports publics du Chablais. Elle sera affectée à l'achat du matériel roulant nécessaire à l'exploitation de la ligne BVB, sur le tronçon qui relie Villars-sur-Ollon à Bretaye. Sur la Riviera, ce sont 11,6 millions de francs qui sont accordés pour

financer des investissements nécessaires pour trois funiculaires: Les Avants-Sonloup, Vevey-Char-donne-Mont-Pèlerin et Terri-tet-Glion.

Autre garantie d'emprunt pour la ligne Morges-Bière-Cossonay, ici de 5,2 millions de francs. Ils sont attribués au funiculaire Cossonay-Penthalaz-Cossonay-Ville. Enfin, un montant de 800 000 francs a été octroyé par le Législatif au Conseil d'État pour financer l'étude exploratoire de l'évolution du métro M1 et de son intégration dans l'Ouest lausannois.

C.BO.