

Infrastructures ferroviaires



À Prilly-Chasseur, les voies du LEB traversent un important croisement routier. 24 HEURES - PHILIPPE MAEDER (ARCHIVES)

Prilly et Romanel rêvent d'improbables tunnels

Le projet d'enterrement de la ligne à Étagnières suscite des espoirs qui seront sans doute déçus. Car le village du Gros-de-Vaud est un cas particulier.

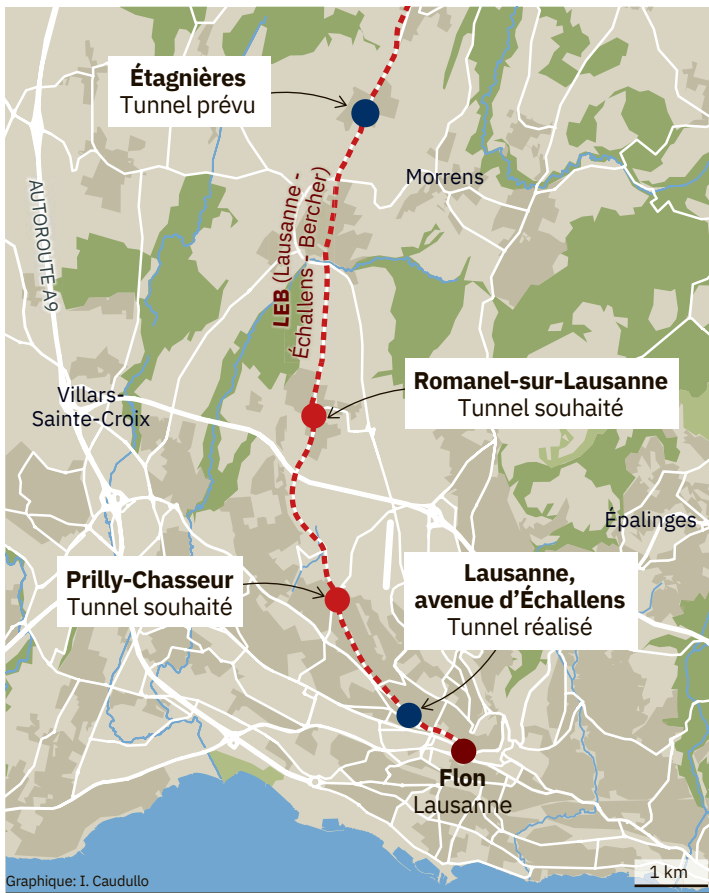
Sylvain Muller

La présentation d'un projet de tunnel pour faire passer les trains du Lausanne-Échallens-Bercher sous Étagnières a suscité quelques réactions d'envie en aval de la ligne. «Toujours ailleurs? Depuis des temps, Prilly attend... encore combien de temps?» s'est interrogé un internaute sur la page Facebook «LEB, la ligne verte de tous les soucis!». «Et pendant ce temps, depuis tant d'années à Romanel-sur-Lausanne, les habitants vivant du «mauvais côté» des voies se farcissent quatre fois par heure des barrières baissées pendant 3 à 4 minutes par passage», a déploré un autre en commentaire de l'article sur www.24heures.ch.

Directeur de la compagnie ferroviaire, Olivier Bronner regrette de ne pouvoir apporter de bonnes nouvelles à ces personnes. «Le tunnel d'Étagnières ne sera pas le premier d'une série. Il faut plutôt le voir comme une exception, rendue possible par une conjonction de faits.»

Sans grande surprise, tout se résume à une histoire d'argent. Le projet d'Étagnières sera en effet financé à 100% par l'Office fédéral des transports (OFT) et cela n'est pas envisageable pour les autres projets. «Il y a plusieurs différences. D'abord, le tunnel d'Étagnières est nécessaire dans la perspective de l'introduction de la cadence à 10 minutes aux heures de pointe à l'horizon 2030. Grâce à sa nouvelle gare souterraine, il pourra aussi à la fois accueillir les rames de 130 m et répondre aux exigences de la LHand (ndlr: loi sur l'égalité pour les handicapés). Cela n'était pas possible avec la gare actuelle. Enfin, le tunnel permettra de recti-

Les tunnels du LEB



«Si quelqu'un a une solution à nous proposer, nous serions toujours intéressés, car les voies du LEB coupent vraiment le village en deux.»

Patrick Oppliger, municipal à Romanel-sur-Lausanne

fier le tracé et ainsi de gagner du temps. Tous ces arguments sont en faveur d'une amélioration du service ferroviaire et c'est ce qui permet de trouver un financement à Berne.»

En résumé, la commune du Gros-de-Vaud est chanceuse: comme plusieurs impératifs d'exploitation de la ligne coïncident, elle bénéficiera d'un projet qui séparera aussi le trafic routier du trafic ferroviaire. Et ce n'est pas le cas à Prilly et Romanel-sur-Lausanne, où seule la problématique des trafics existe. «Mais si quelqu'un trouve un autre moyen de financer un tunnel quelque part, nous sommes prêts à étudier un projet», souligne Olivier Bronner.

Avant-projet à Prilly

Syndic de Prilly, Alain Gilliéron s'est longtemps battu pour une séparation de ces trafics au niveau du carrefour de Prilly-Chasseur. «On avait même élaboré une sorte d'avant-projet avec Olivier Français, se rappelle l'élu. Il aurait dû

être porté par Prodes 2025 (ndlr: le Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire de la Confédération), mais cela ne s'est pas fait.»

Alain Gilliéron constate toutefois que la situation a bien évolué depuis: «Nous nous trouvons désormais dans un dilemme total, renforcé par le projet de demi-sortie autoroutière de Cery: certaines personnes souhaitent faire passer les voitures sous le train pour faciliter l'écoulement du trafic, alors que d'autres pensent, au contraire, qu'il faut maintenir le croisement pour limiter le trafic automobile. Et à cela s'ajoutent les incertitudes sur l'évolution des habitudes des déplacements individuels ces prochaines années. Résultat, plus on avance et plus l'équation a d'inconnues!»

Un «vieux fantasme avoué»

À Romanel-sur-Lausanne aussi, le projet de tunnel est un «vieux fantasme avoué». «Un conseiller communal avait initié une demande dans les années 90 et la réponse avait déjà été négative pour des raisons financières, se souvient le municipal Patrick Oppliger. Mais si quelqu'un a une solution à nous proposer, nous serions toujours intéressés, car les voies du LEB coupent le village en deux. La population ainsi que les entreprises se trouvant à l'ouest de la ligne sont prises en otage et la traversée des passages à niveau est plus que problématique.» La priorité actuelle est toutefois mise sur la suppression du passage à niveau du Lussex et la construction du fameux barreau de la Sauge, cette nouvelle liaison routière planifiée de longue date.

Dans ce contexte en mouvement, le directeur du LEB peut toutefois annoncer une nouvelle qui mettra un peu de baume au cœur des «déçus des tunnels»: «Cela peut sembler difficile à croire, mais comme à Étagnières avant la mise en service du tunnel, nous prévoyons de mettre en service de nouvelles installations de sécurité qui réduiront les temps de fermeture des barrières. Donc même avec les augmentations de cadences prévues, le temps total de ces fermetures aux différents passages à niveau ne devrait pas augmenter.»