

Transports publics

Le LEB fonce vers sa cadence d'un train toutes les 10 minutes

La compagnie ferroviaire multiplie les projets pour pouvoir faire circuler des rames plus longues, puis augmenter la fréquence de ses trains.

Sylvain Muller Textes

Au milieu des nombreuses nouveautés introduites dimanche prochain à l'occasion de l'entrée en vigueur des nouveaux horaires de transports publics, la compagnie du Lausanne-Echallens-Bercher mettra en service une nouvelle halte à Étagnières. Conçue pour répondre aux critères de la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (Lhand), elle ne constitue toutefois qu'un élément d'une longue liste de projets en cours de réalisation ou à venir nécessaires pour mettre en service des rames triples à l'horizon 2027, puis introduire la cadence d'un train toutes les dix minutes aux heures de pointe à l'horizon 2030.

Les pelles mécaniques sont, par exemple, déjà à l'œuvre sur le triple chantier baptisé «JLR» pour Jouxpens-Mézery, Le Lussex et Romanel-sur-Lausanne. Dans la première commune, le but est de créer deux quais à l'extérieur des voies permettant au LEB de remplir les critères de sécurité et Lhand, qui le seront ensuite dans toutes ses gares.

Voies surélevées de deux mètres

Dans la seconde commune, à la hauteur de l'ancienne halte du Lussex, il s'agit de remplacer un passage à niveau par un pont

Les travaux en cours et à venir sur la ligne du LEB



La nouvelle halte du LEB à Étagnières. JEAN-PAUL GUINNARD

au-dessus de la route. Les voies du train seront surélevées de près de deux mètres. Enfin, à Romanel, les machines creusent un nouveau sous-voies pour les piétons et les cyclistes, qui remplacera l'ancien passage à niveau.

Ce triple chantier nécessitera une interruption de la circulation des trains sur le bas de la ligne durant les sept semaines des prochaines vacances d'été. «Nous sommes très conscients des nuisances que produisent nos travaux pour nos usagers, mais aussi et surtout pour les riverains, assure la responsable des infrastructures, Elisabeth Canomeras. Nous essayons toujours de les réduire ou de les concentrer au maximum en prévoyant des opérations coup de poing, très efficaces mais coûteuses.»

En prévision de la circulation des rames triples, les derniers quais n'étant pas encore allongés à 130 m devront l'être. Ces travaux, assez simples par endroits, seront plus conséquents à la gare de Cheseaux.

Nouveau garage-atelier

La réalisation des projets par les ouvriers ne constitue toutefois que la pointe de l'iceberg, la concrétisation de longs mois de démarches et travaux préparatoires. Plusieurs autres projets sont dans cette phase en ce moment. Par ordre chronologique, le premier est le projet de construction d'une nouvelle voie de rebroussement en amont de la gare d'Échallens, un projet à l'enquête publique jusqu'au 16 décembre prochain. Les services techniques sont également en train de finaliser l'avant-projet du futur nouveau garage-atelier projeté à Bercher. Sa réalisation est, pour l'heure, prévue à l'horizon 2030-2031.

À la même période devrait pouvoir être mis en service à la

gare d'Échallens un nouveau passage sous-voies dont les contours ont été révélés par le compte rendu des décisions du Conseil d'État du 20 novembre dernier. On y apprendait que cette infrastructure prévue au sud de la gare et cofinancée par le Canton, la Commune et le LEB aura pour mission d'absorber une augmentation de 1100 passagers aux heures de pointe (de 400 à 1500), répartie entre les usagers du futur gymnase d'Échallens (+840 personnes), les habitants du nouvel écoquartier Osiris (+140) et les passagers supplémentaires du LEB (+80).

L'introduction de la cadence d'un train toutes les dix minutes aux heures de pointe entre Lau-

sanne et Echallens nécessitera enfin la construction d'un nouveau croisement à Vernand-Camarès et celle du tunnel sous Étagnières, qui libérera la traversée du village.

Pour mémoire, ce projet, présenté à la population il y a presque deux ans, sera constitué d'un tronçon en double voie d'une longueur de 2,5 km et nécessitera la construction d'une gare enterrée à l'endroit exact où a été construite la nouvelle halte qui sera mise en service dimanche. Les responsables du LEB n'ont donc pas fini de mener une double vie en gérant des chantiers d'amélioration simultanément à l'exploitation quotidienne de la ligne.

Foreuse maladroite et automobiliste imprudent

● À la fin du mois de juin dernier, lors de l'assemblée générale annuelle des actionnaires du LEB, les responsables de la compagnie ont pu annoncer avec fierté que la compagnie avait décroché en 2023 le titre de «compagnie ferroviaire à voie métrique la plus ponctuelle de Suisse». Ils rappelaient toutefois que cet objectif était un combat permanent et qu'il n'était jamais atteint à l'avance.

Deux événements récents et imprévus l'ont cruellement rappelé. Le 15 novembre, un automobiliste imprudent s'est retrouvé coincé entre les deux barrières du passage à niveau de Jouxpens-Mézery et son véhicule a été percuté par un train, heureusement sans dégâts autres que matériels.

Six jours plus tard, l'endommagement d'un câble souterrain

par une foreuse sur le chantier de Romanel-sur-Lausanne a causé des perturbations plus importantes. «Nous nous étions évidemment renseignés avant de forer et avons pris une marge de sécurité d'un mètre, mais cela n'a malheureusement pas été suffisant», déplore la responsable des infrastructures, Elisabeth Canomeras.

Le câble endommagé regroupant près de 180 fils, les travaux de réparation ont été longs. Conséquence première, les trains ont roulé durant une journée à une cadence d'un train toutes les demi-heures sans pouvoir bénéficier de la sécurité offerte par le fonctionnement automatique de quelques passages à niveau. Le passage à niveau du Taulard est, lui, resté fermé plus d'une semaine, au grand dam des habitants des quartiers situés de l'autre côté des voies.