

Questions fréquentes sur le tunnel et la modernisation du LEB

1 Le projet de tunnel sous l'avenue d'Echallens

2 Les autres améliorations prévues sur le LEB

3 Les mesures prévues pour limiter les nuisances durant le chantier

Le projet de tunnel sous l'avenue d'Echallens

Q. Quelle sera la durée des travaux et quand le tunnel sera enfin ouvert?

R. La construction du nouveau tronçon souterrain de 1,7km durera un peu plus de 3 ans. La durée des travaux est réduite au maximum. Il ne s'agit pas seulement de percer un tunnel, mais il faut aussi équiper l'ouvrage d'une double voie ferroviaire et de nombreuses installations de sécurité, puis effectuer des tests avant la mise en service. La décision d'approbation des plans de l'Office fédéral des transports, qui équivaut à un permis de construire, est attendue avant cet été. Sous réserve d'un recours judiciaire, les travaux pourront débuter dans la foulée pour permettre aux trains d'emprunter le nouveau tracé souterrain à la fin 2020.

Q. Pourquoi investir 136 millions dans un tunnel pour des automobilistes qui ne respectent pas les règles de circulation sur l'avenue d'Echallens?

R. Depuis un siècle, le trafic automobile a fortement augmenté sur l'axe, tout comme le nombre de convois ferroviaires. Depuis l'introduction de la fréquence au quart d'heure sur le LEB, 8 trains par heure circulent sur l'avenue d'Echallens, soit le double qu'auparavant. Dans une recommandation, le Service d'enquête suisse de sécurité note d'ailleurs qu'« au vu de l'augmentation du trafic tant routier que ferroviaire, le tronçon urbain de la ligne du LEB devrait être mis en souterrain ».

Par ailleurs, faire circuler de lourds trains sur une route est devenu totalement archaïque et suscite de nombreux retards. Le LEB est un RER qui relie le Gros-de-Vaud et l'agglomération lausannoise. Il ne pas être comparé à un tram qui possède des distances de freinage plus courtes, circule systématiquement dans le même sens que les automobilistes et dessert des arrêts urbains rapprochés.

Q. N'est-il pas dangereux de construire un tunnel sous l'avenue d'Echallens?

R. Une grande partie de ce tunnel profond sera construit dans une épaisse couche de mollasse. Ce choix de rester dans un sous-sol stable explique un tracé qui s'écarte de celui de l'avenue d'Echallens. Il s'agit pour le tunnel d'éviter une zone géologique difficile située sous le carrefour de Montétan. De nombreux sondages ont été menés pour s'assurer que le tunnel évite les endroits sensibles. Par ailleurs, les entreprises qui creuseront le souterrain devront mettre en œuvre toutes les mesures possibles pour limiter au maximum les risques. Le maître d'ouvrage (LEB-tl) veillera à ce que cette instruction soit respectée à la lettre.

- Q. Pourquoi ne pas construire une gare souterraine pour remplacer l'arrêt de Montétan?**
- R. Pour des raisons géologiques, le tracé retenu impliquerait de réaliser une halte à plus de 100 mètres du carrefour de Montétan et à plus de 30 mètres sous la surface. Cela diminuerait fortement l'attractivité d'une gare extrêmement coûteuse à construire en raison de ses quais de 130 mètres de long. D'autant plus que les utilisateurs de la halte de Montétan sont principalement des voyageurs qui effectuent un trajet vers le centre de Lausanne ou en reviennent au lieu d'utiliser les trolleybus des TL. Une fois le LEB dans son tunnel, la ligne 9 prendra la place du train en site propre pour se transformer en bus à haut niveau de service (BHNS), avec un temps de parcours équivalent à celui du LEB jusqu'à Chauderon et des cadences deux fois plus élevées.
- Q. Que va devenir l'avenue d'Echallens lorsque les trains n'y circuleront plus?**
- R. Une fois le tunnel mis en service, les rails seront enlevés de la chaussée. La zone du LEB sera rendue au domaine public et un réaménagement global du tronçon est prévu à l'horizon 2023 dans le cadre du PALM 2016. Cette requalification aura comme objectif d'une part d'améliorer la progression des bus sur cet axe identifié comme un tronçon de BHNS, d'autre part de requalifier les espaces publics en lien avec leur vocation de centralité de quartier telle que définie dans le plan directeur communal actuellement en cours de révision.

Les autres améliorations prévues sur le LEB

- Q. Mon train est toujours en retard. Est-ce que cela va durer jusqu'à l'ouverture du tunnel ?**
- R. Non, plusieurs mesures sont en cours pour augmenter la stabilité de l'horaire dans l'attente du tunnel. La dernière en date est la mise en service de la télécommande de la gare d'Assens le 2 mars. Le matériel roulant (4 rames en cours de mise en service) est également en cours de renouvellement. L'entreprise travaille également sur le recrutement et la formation de ses conducteurs afin de stabiliser l'effectif.
- Q. Est-ce que l'extension de la fréquence 15 minutes jusqu'à Echallens dépend de la réalisation du tunnel ?**
- R. Non, la cadence au quart d'heure entre Lausanne-Flon et Echallens sera introduite fin 2018, une fois le point de croisement aux Ripes construit ainsi que le prolongement du quai à la gare d'Echallens réalisé, complété par une adaptation des installations de sécurité. L'alimentation électrique sera renforcée grâce à la rénovation de la sous-station de Vernand-Camarès.
- Q. Pourquoi de vieux trains circulent-ils encore sur le LEB ?**
- R. Les rames modernes, qui facilitent fortement l'embarquement et le débarquement des voyageurs et réduisent ainsi les risques de retards, seront la norme ces prochaines années. Une nouvelle série de 4 unités est en cours de

livraison et se terminera ce printemps. Par ailleurs, le Conseil d'administration du LEB a validé le remplacement de 6 rames supplémentaires par l'acquisition d'ici à 2020 de 6 nouvelles rames, cela grâce au soutien financier des collectivités publiques. Ces rames seront accessibles aux personnes à mobilité réduite et fiables.

Les mesures prévues pour limiter les nuisances durant le chantier

Q. Pourrais-je encore circuler sur l'avenue d'Echallens à Lausanne et la route de Neuchâtel à Prilly durant le chantier ?

R. En principe oui. L'avenue d'Echallens à Lausanne et la route de Neuchâtel à Prilly connaîtront essentiellement des restrictions de trafic dans la section située entre le carrefour de Montétan à Lausanne et le chemin du Vieux Collège à Prilly. Ces restrictions sont nécessaires pour la construction de la nouvelle trémie sortant du tunnel à Union-Prilly.

Il est notamment prévu l'installation d'un pont provisoire au-dessus du chantier de cette trémie pour faire circuler à la fois le LEB et les véhicules motorisés dans les deux sens de circulation. Ce pont provisoire, qui restera en service 2 ans, permettra ainsi de limiter les fermetures de trafic automobile au minimum nécessaire. Cependant, sa construction et sa démolition nécessiteront des interruptions du trafic, avec mise en place d'une déviation. Une communication active sera effectuée une fois les dates précises connues. Une optimisation est en cours pour diminuer au maximum la durée des interruptions du trafic.

Des circulations alternées seront également nécessaires, notamment pour la déviation de canalisations actuellement sous l'avenue d'Echallens à Lausanne.

Q. La circulation des trains sera-t-elle interrompue?

R. L'organisation des travaux est conçue pour permettre aux trains de continuer à circuler jusqu'au Flon durant la plus grande partie du chantier. Pour ce faire, un pont provisoire, d'environ 170 m de longueur, routier et ferroviaire, sera construit à la sortie de la gare d'Union-Prilly (en direction de Lausanne). Deux interruptions d'exploitation du LEB seront cependant inévitables pour permettre l'installation de ce pont provisoire, puis le raccordement du nouveau tunnel à la gare de Chauderon. Comme pour le trafic routier, une communication active sera effectuée une fois les dates précises connues.

Q. Faut-il craindre la poussière, le bruit et des risques de ne pas dormir la nuit ?

R. Il faut distinguer les deux lots de génie civil du chantier. D'une part, les travaux du tunnel, d'autre part, ceux de la nouvelle trémie dans le secteur Union-Prilly. Dans le secteur de Chauderon, au niveau du parc de la Brouette, l'excavation d'un puits d'accès de chantier de plus de 40 mètres de profondeur, qui permettra ensuite d'engager la creuse du tunnel vers l'Ouest, se fera en surface avec deux équipes se relayant de 6h à 22h durant les premiers mois du chantier. Au fil de l'enfoncement du puits, les nuisances liées au bruit et à la poussière

iront décroissantes.

Pour le secteur d'Union-Prilly, le nouveau tunnel rejoindra la surface par une nouvelle trémie à construire. Selon la planification actuelle, il est prévu dans ce secteur une seule équipe selon les horaires usuels de chantier. Les travaux de la trémie se dérouleront essentiellement sous le pont provisoire, limitant ainsi fortement les nuisances de chantier. Dans ce secteur, le chantier est donc planifié sans travaux de nuit, néanmoins, selon les aléas et nécessités du chantier, certaines opérations devront peut-être déboucher sur quelques interventions de nuit. Ces opérations seront restreintes au minimum, et dans chaque cas de figure une communication spécifique d'annonce et d'accompagnement sera mise en œuvre.

Q. Que va devenir la place de jeux du parc de la Brouette?

R. La place de jeux du parc de la Brouette sera fermée pendant toute la durée des travaux du tunnel. Cette aire sera donc inutilisable depuis l'été 2017 et jusqu'à 2021, une fois que les travaux de remise en état seront achevés (selon la planification actuelle). Les jeux seront déposés et stockés pendant toute cette période. De concert avec la Ville de Lausanne, le réaménagement d'un parc de remplacement, situé à proximité du parc de la Brouette, est à l'étude, pour accueillir les enfants pendant la durée des travaux du tunnel du LEB.