

**Situation des transports publics sur l'avenue d'Echallens
Réponse à la motion de Monsieur Yves-André Cavin**

Rapport-préavis N° 2003/64

Lausanne, le 27 novembre 2003

Madame la présidente, Mesdames et Messieurs,

1. Objet du rapport-préavis

La Municipalité explique pour quelles raisons elle entend en rester à la situation actuelle et répond, par le présent rapport-préavis, à la motion de Monsieur Yves-André Cavin demandant d'améliorer la situation des transports publics sur l'avenue d'Echallens, entre la sortie de la trémie du chemin de fer Lausanne – Echallens – Bercher (LEB) et le carrefour Echallens / Montétan.

2. Rappel de la motion

Cette motion a été déposée le 1^{er} juillet 2002¹ et renvoyée directement à la Municipalité pour étude et rapport le 3 septembre 2002². En résumé, le motionnaire constatait que les convois du LEB circulent, dans le sens de la sortie de ville, sur le côté gauche de l'avenue d'Echallens, sur une voie empruntée également par les transports publics lausannois roulant dans l'autre sens. Selon lui, ces types de croisement sont dangereux et il demande l'introduction de mesures permettant d'éviter un conflit entre deux convois circulant en sens inverse.

3. Préambule

Depuis son inauguration en 1874, le chemin de fer Lausanne – Echallens – Bercher circule sur une voie unique entre, autrefois, la gare de Chauderon, aujourd'hui la trémie du tunnel de Chauderon et le débouché du chemin de Montétan. En semaine, dans le sens de la sortie de ville, 37 convois du LEB parcourent chaque jour l'avenue d'Echallens en circulant sur le côté gauche de la chaussée, à raison de deux convois par heure dans la journée. Notons que ladite avenue est également utilisée 38 fois par jour par des convois du LEB roulant dans le sens de l'entrée en ville.

¹ Bulletin du Conseil communal (BCC) 2002, tome II, p. 12

² BCC 2002, tome II, p. 282 à 283

En ce qui concerne les transports publics lausannois (tl), 136 bus de la ligne N° 9 empruntent chaque jour la même voie dans le sens de l'entrée en ville, à raison d'environ un bus toutes les 8 minutes aux heures de pointe. Les 136 bus roulant dans l'autre direction, entre Chauderon et Montétan, circulent normalement sur le côté droit sans voie bus réservée. La ligne de bus N° 9 est desservie par des trolleybus depuis 1961.

Ainsi, quand bien même les tracés du LEB et de la ligne tl N° 9 empruntent l'un et l'autre l'avenue d'Echallens, les possibilités de face à face soulevées par le motionnaire ne portent effectivement que sur les 37 convois du LEB sortant de ville, qui sont potentiellement en conflit avec les 136 bus circulant en direction de Chauderon.

4. Réponse à la motion

4.1. Fonctionnement actuel

L'analyse des horaires du LEB et de la ligne de bus N° 9 des tl montre que, sur les 37 convois du LEB, qui remontent l'avenue d'Echallens à contresens, deux par jour seulement se trouvent en conflit avec un bus de ladite ligne des tl. Il s'agit des trains directs qui quittent Chauderon à 12 h 11 et 17 h 11. Tous les autres convois ferroviaires et de bus ont des horaires qui tiennent compte de ce conflit. En effet, sur ce tronçon, les bus circulent à une fréquence de 8 minutes et ce laps de temps permet à un convoi LEB d'effectuer le trajet à contresens entre Chauderon et Montétan sans conflit. Toutefois, il est possible que d'autres cas se produisent à d'autres périodes de la journée, en raison du retard de l'un des deux transports publics en cause.

Il n'en demeure pas moins que le chemin de fer LEB ne dessert pas l'avenue d'Echallens, sur laquelle aucun arrêt n'est aménagé, entre celui situé sous la place Chauderon et celui de Montétan. De plus, dans les deux sens de circulation, les convois du LEB n'ont pas à s'arrêter au carrefour Echallens / Montétan où une signalisation spécifique permet aux trains de franchir directement le carrefour pour quitter ou accéder à l'arrêt de Montétan.

Dans le sens de l'entrée en ville, la ligne de trolleybus N° 9 effectue son arrêt à Montétan au milieu du carrefour. Si aucun convoi de train n'est détecté par l'armoire de commande du carrefour, le bus bénéficie d'une phase verte dans la voie mixte avec la circulation automobile, lui permettant ainsi de rejoindre la voie bus de l'avenue d'Echallens en direction de Chauderon. Si un convoi du LEB est annoncé en direction du chemin de Montétan, le bus N° 9 ne peut pas rejoindre la voie bus et doit attendre le passage du convoi de train. La régulation actuelle comporte donc déjà une sécurité évitant un éventuel conflit entre les deux transports publics.

Le bus dessert ensuite l'arrêt de Saint-Paul à l'avenue d'Echallens. La position de cet arrêt sur l'avenue a été fixée d'entente avec le LEB et les tl, de manière à ce que le conducteur d'un convoi de train, sortant du tunnel de Chauderon, puisse apercevoir un bus effectuant sa halte et s'arrêter avant, en toute sécurité et sans avoir à effectuer un freinage d'urgence.

Après l'arrêt de Saint-Paul, le bus quitte la voie bus pour se réinsérer dans la circulation en direction de Chauderon. La sortie de l'arrêt de bus est déjà facilitée aujourd'hui par une installation de signalisation lumineuse, qui bloque la circulation en direction du centre-ville au moment où le bus quitte son arrêt. De plus, dans les rares cas où un bus se trouve à l'arrêt au moment où un train sort du tunnel, le convoi du LEB a le temps de s'arrêter normalement avant l'arrêt de Saint-Paul. Le bus peut alors quitter son arrêt et la voie de circulation du LEB dans les meilleurs délais, grâce à la signalisation lumineuse lui facilitant la réinsertion sans conflit avec la circulation privée.

Il subsiste encore quelques rares cas de conflit, quand les bus tl se trouvent entre les arrêts de Montétan et de Saint-Paul, au moment où le LEB s'engage sur l'avenue d'Echallens. Dans ces cas, les bus quittent le site propre pour laisser passer le LEB. Les distances de visibilité réciproques sont largement suffisantes pour permettre ce changement de voie, voire un ralentissement et un arrêt en toute sécurité, au cas où le bus tl ne trouverait pas de créneau dans la circulation générale.

Effectuée par les tl, une analyse des accidents entre le LEB et les bus montre que, de 1994 à aujourd'hui, les tl ne déplorent aucun dommage corporel lié à cette situation. Durant cette même période, ils n'enregistrent que quelques incidents mineurs, qui n'ont donné lieu qu'à des dommages matériels pour un montant de 406 francs. Il s'agit essentiellement de dégâts sur des rétroviseurs, liés à un mauvais respect du gabarit lors du croisement des véhicules. Ce genre d'incident est malheureusement fréquent, compte tenu de la taille des véhicules tl, sur l'ensemble du réseau.

Toujours selon les tl, des conflits de cette nature avec des véhicules privés sont constatés quasi quotidiennement dans d'autres secteurs de la ville et, de ce fait, le conflit entre le LEB et les véhicules des tl sur l'avenue d'Echallens ne peut nullement être considéré comme une situation problématique.

Consultées par le service de la circulation, les directions des tl et du LEB s'accordent à dire que cette cohabitation sur l'avenue d'Echallens ne pose aucun problème pour leurs convois et que la sécurité de l'ensemble des usagers de la route, du LEB et des tl est garantie de manière satisfaisante dans la situation actuelle.

4.2. Analyse des propositions du motionnaire

L'analyse des propositions d'amélioration formulées par le motionnaire débouche sur les conclusions énoncées ci-dessous.

La première proposition, consistant à retenir les convois tl à l'arrêt de Montétan, fait déjà, comme expliqué précédemment, l'objet d'une mesure correspondante, mais seulement pour le cas où un convoi du LEB s'approche du carrefour. En effet, retenir les bus à Montétan pendant tout le temps nécessaire au passage du LEB sur l'avenue d'Echallens est beaucoup trop contraignant pour l'exploitation d'une ligne de transport public desservant le centre-ville et va à l'encontre de la politique actuelle tendant à améliorer l'attractivité des transports en commun. De plus, cette solution nécessiterait la création d'une présélection dans le carrefour de Montétan pour permettre au bus d'attendre le passage du train. De fait, le bus circulant en site mixte entre son arrêt et le site propre de l'avenue d'Echallens ne peut bloquer l'ensemble de la circulation pendant cette période. Or, la configuration du carrefour en cause et l'espace à disposition rendent impossible toute création de nouvelles voies à cet endroit. En outre, l'attente à l'arrêt actuel est aussi rendue impossible par la difficulté de gérer le carrefour avec cette contrainte. En effet, afin d'indiquer au bus si la voie est libre, l'arrêt doit être équipé d'un signal spécial pour bus et le carrefour doit tenir compte de ce mouvement supplémentaire qui, en plus d'être en conflit avec presque tous les autres mouvements, est en conflit avec le LEB, qui se trouve à une distance de plus de 600 m dans le tunnel de Chauderon. Le maintien indispensable des temps de sécurité et de la capacité actuelle du carrefour ne permettent pas de prendre en compte une telle phase supplémentaire. C'est donc pour toutes ces raisons que cette proposition ne peut pas être retenue.

La deuxième proposition consiste à faire circuler les convois tl sur la voie de circulation ordinaire jusqu'à l'arrêt de Saint-Paul, où le bus attendrait le passage d'un convoi ferroviaire pour, ensuite, gagner l'arrêt en changeant de voie. Après avoir effectué sa halte, le bus pourrait utiliser la signalisation lumineuse actuelle pour ressortir de l'arrêt. Ce mode de faire nécessiterait de mettre systématiquement au rouge les feux de signalisation en direction du centre-ville, chaque fois qu'un convoi du LEB sortirait du tunnel. En effet, il n'est pas possible de combiner l'annonce du bus désirant se rendre à l'arrêt et la présence d'un train. Ainsi, en l'absence de bus, les automobilistes seraient arrêtés sans raison compréhensible, ce qui pourrait les inciter à ne pas respecter les feux de signalisation. De plus, cette mesure ne permettrait pas aux 136 bus quotidiens de profiter d'une voie de plus de 400 m sur un axe de pénétration au centre-ville. Elle irait donc à l'encontre de l'attractivité des transports en commun en accroissant les temps de déplacement des bus. Ces diverses raisons font que cette proposition ne peut également pas être retenue.

Au reste, le motionnaire invite à introduire toute autre mesure permettant d'éviter que deux convois se retrouvent face à face. Les divers arguments développés ci-dessus, ainsi que les résultats des consultations effectuées auprès des deux directions de transports en commun concernées, montrent qu'il n'est pas nécessaire de prendre des mesures complémentaires pour atténuer les effets de cette coexistence, puisque la situation présente est jugée satisfaisante par tous les exploitants. Il n'y a donc, pour l'heure, pas lieu d'étudier d'autres solutions que celles actuellement mises en œuvre.

5. Conclusion

Se fondant sur ce qui précède, la Municipalité vous prie, Madame la présidente, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre la résolution suivante :

Le Conseil communal de Lausanne

vu le rapport-préavis N° 2003/64 de la Municipalité, du 27 novembre 2003 ;
ouï le rapport de la commission nommée pour examiner cette affaire ;
considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide :

d'approuver la réponse à la motion de Monsieur Yves-André Cavin demandant d'améliorer la situation des transports publics sur l'avenue d'Echallens, entre la sortie de la trémie du chemin de fer Lausanne - Echallens - Bercher et le carrefour Echallens /Montétan.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Daniel Brélaz

Le secrétaire :
François Pasche