

Le nouveau tunnel du LEB : pas beaucoup plus de sécurité, mais un choix voulu par la société

Publié le 16 novembre 2017.

L'ancien conseiller d'Etat en charge du dossier, François Marthaler, était contre.

Plusieurs raisons peuvent justifier la construction du tunnel du LEB, notamment l'objectif de doubler la voie de chemin de fer tout en maintenant un trafic automobile sans encombre en surface.

En revanche, l'argument de la sécurité n'est absolument pas pertinent d'un point de vue statistique. Il y a entre 800 et 1000 accidents de la route rien qu'à Lausanne chaque année ! Il est presque logique que quelques uns de ces accidents peuvent impliquer le LEB sur l'avenue d'Echallens. Bien évidemment, le fait statistique ne signifie pas que les accidents sont une fatalité. Au contraire, ces chiffres incitent à mieux sécuriser les rues de la ville et à réfléchir à une solution pour le LEB. C'est là qu'arrive l'option de construire un tunnel. Je citerai à ce sujet l'ancien conseiller d'État en charge du dossier, M. François Marthaler :

« Le projet de tunnel du LEB sous l'avenue d'Echallens tient de l'obsession et n'est justifié par ses promoteurs qu'en raison des accidents (le dernier en date avec un trolleybus). Mais ces accidents ne surviennent que lorsque le LEB circule dans le sens Chauderon-Montétan et ils pourraient être évités si le train circulait (en régime tram) sur une double voie. On pourrait même imaginer un nouvel arrêt à Saint-Paul. J'avais demandé que cette étude soit chiffrée et évaluée. Au lieu de cela, le projet de tunnel principalement défendu par Olivier Français s'est imposé. Son coût est passé de CHF 45 mios à CHF 150 mios et on supprime l'arrêt Montétan sur le tronçon le plus utilisé de la ligne. Si les moyens financiers étaient illimités, je serais moins critique à l'égard de ce projet.

Malheureusement, il sera financé au détriment d'autres projets dans le canton, comme, par exemple, la modernisation de la gare du Day sur la ligne Lausanne-Vallée de Joux, une nécessité reconnue depuis un quart de siècle... »

(François Marthaler, publié sur la page Facebook « citrap-vaud.ch » le 7 novembre 2015 à 15:51)

Un fossé culturel entre villes suisses et un non-sens statistique

J'ajouterai à titre personnel qu'il y a selon moi un fossé culturel entre les villes qui ont

abandonné le tram, comme par exemple Lausanne, et celles qui l'ont gardé ou reconstruit, comme Bâle, Zurich ou Genève. La ville de Lausanne va donc enterrer le LEB, son dernier « vrai » tram existant au parc de Valency et à Montétan, parce qu'il fait « peur » aux automobilistes et aux piétons. Pendant ce temps, dans les autres villes suisses, on sécurise autrement. Cela n'empêche pas les accidents, des fois très impressionnants, aussi dans les chiffres. En 2013, les trams et bus zurichois (VBZ) comptabilisaient 1736 « Schadenereignisse », dont 801 collisions avec des véhicules, 471 blessés et 4 morts. Cela correspond à 2 collisions et 1 blessé par jour ! En même temps, personne n'enterrerait les trams pour cette raison. Difficile de comparer Lausanne et Zurich, mais à la vue des chiffres zurichois, les quelques 5 à 10 accidents par an qui surviennent sur l'avenue d'Echallens semblent être statistiquement « normal », si j'ose utiliser ce terme. La gestion du risque correspond à un choix de société, un choix du risque que la société est prête à prendre, quitte à ce que un(e) de ces membres y perde la vie.

Le texte adopté le 1 mars 2017 par le Conseil d'État vaudois pour la construction du nouveau tunnel du LEB présente des statistiques, mais, en même temps, il se retient bien de faire des comparaisons. Une statistique qui ne peut pas être comparée voit sa valeur bien réduite. Une grande partie des 140 millions de francs (!) investis dans ces 1'700 mètres de tunnel auraient pu être investis en d'autres lieux du canton pour y améliorer les transports publics et sauver des vies aux endroits où cela est statistiquement prioritaire.

Ce texte ou des parties de ce texte peuvent être librement copiées et diffusées en faisant référence à son auteur, Tobias Imobersteg.

www.GeoHumanConsulting.com