

Suisse : 150 ans pour le LEB

Le Lausanne - Echallens - Bercher (LEB) fêtera son 150^e anniversaire le 30 septembre prochain. Le plus vieux chemin de fer à voie métrique de Suisse est devenu un acteur majeur de la mobilité en région lausannoise et dans le Gros-de-Vaud, grâce à l'arrivée de matériels modernes et capacitaires ainsi qu'au renforcement de son infrastructure.

PAR SYLVAIN MEILLASSON

Le LEB (23,62 km, 40 %, 3,8 millions de voyageurs en 2022) est issu de la fusion en 1913 du Lausanne - Echallens (LE) et du Central Vaudois (CV). La première compagnie exploite dès 1873 la section Chauderon - Cheseaux et depuis 1874 celle courant jusqu'à Echallens (total: 14,16 km). Il s'agit d'un chemin de fer routier – la chaussée voit cohabiter véhicules ferroviaires et routiers – pour lequel il est initialement envisagé de recourir au système Larmanjat (guidage par rail central) déployé en France. Cette option sera rejetée et le problème de la cohabitation rail/route sera l'objet de préoccupations persistantes (avec à la clef des mesures de protection pittoresques ou illusives) jusqu'à la mise en tunnel complète en 2022, du prolongement Chauderon - Flon de 2000. La seconde compagnie met en service en 1889 la section plus rurale Echallens - Bercher (aujourd'hui 8,66 km) dont l'exploitation est cependant assurée d'emblée par le LE. Le CV est supposé réaliser plusieurs extensions, mais cette ambition n'aboutira jamais.

Le LE sert d'abord à transporter des voyageurs (mais pas que...) alors que le CV profitera à ses débuts du trafic généré par une fabrique de lait condensé dont le propriétaire s'impliquera financièrement dans sa construction. Néanmoins, cette manne ne durera pas. Les guerres mondiales auront pour effet de conforter le rôle du LEB dans la mobilité des biens et des personnes et d'inciter à sa modernisation. Le



Rencontre intergénérationnelle en gare d'Echallens : la RBe 4/8 toute neuve au côté de la Be 4/8 « Lausanne » 31 déjà ancienne et aujourd'hui radiée (juin 2010).

Gros-de-Vaud est traditionnellement agricole et producteur de nombreuses denrées dont certaines étaient vendues et consommées à Lausanne, voire écoulées via le nouveau nœud ferroviaire vaudois. Sans surprise, la « Brouette d'Echallens » (surnom donné au LEB) servira à leur transport, d'abord avec un transbordement à Chauderon pour rejoindre le Flon (où des monte-charges sont créés en 1900), puis avec un recours au

tramway (grâce à une convention avec les tl), vers les installations ferroviaires de Renens et ensuite de Sébeillon. Le LEB poursuivra cette pratique jusqu'en 1970 – le trafic postal sera arrêté en 71 – et reprendra en 1964 (fin des trams à Lausanne) certains véhicules ainsi que la concession attenante aux tl. Cette imbrication avec le tramway oblige le LEB à utiliser dès 1936 une alimentation en 650 V sur la section commune Chauderon -

Montétan (1 km) alors que le restant de sa ligne sera électrifié en 1500 V. L'opération menée avec BBC, pour l'alimentation, permet l'introduction des automotrices CFe 4/4 21 à 24 (1935) et 25 (1947) produites par Sécheron ainsi que Schlieren et le déclassement de matériels dont certains sont déjà anciens. À sa mise en service, le LE recourt à des rails (fort usagés) et des véhicules issus de l'ex-ligne du Mont-Cenis.



B. Studer

Ci-dessus : l'automotrice 62 de la série Be 4/8 61-66 du LEB, reçue à partir de 2019, est vue entre Assens et Echallens dans le Gros-de-Vaud (août 2021).

Ci-contre : le LEB à son terminus, dans un environnement encore très rural (Bercher, juin 2010).



S. Meillasson

Converties à l'écartement métrique et débarrassées du système Fell, les G 2/2¹ « Lausanne » et G 2/2^{II} « Echallens » ne donnent pas satisfaction et ne dureront pas. Deux autres G 2/2 (la 3 « Le Talent », la 4 « La Menthue » - Schneider, Le Creusot) sont acquises, dans le cadre d'une commande passée pour la construction de la ligne du Saint-Gothard. Elles serviront jusqu'en 1904-1908. En marge de la G 2/2 1^{II} « Lausanne » (Krauss, Munich) utilisée de 1874 à 92, deux G 3/3 (SACM, Grafenstaden) arrivent: la 2^{II} « Echallens » en 1888 et la 5 « Bercher » en 1890. Elles seront suivies par deux G 3/3 SLM: la 6 « Gros-de-Vaud » en 1903 et la 7 « Talent » en 1905, puis par une troisième unité, la 8 en 1910. Trois locomotives Mallet G 2x2/2 (1 « Reine-Berthe », 2 « Olivier », 3 « Davel ») sont reprises en 1920-1921 à l'Yverdon - Sainte-Croix. La section Romanel - Cheseaux sert en

1876 aux essais d'une automotrice à vapeur à impériale qui finira sa carrière en France, dans l'Ain. De nouvelles rames sont commandées: Be 4/4 26, 27 en 1966 (1), Be 4/8 31 à 36 de 1985 à 1991 (2). Avec le renforcement de l'offre et les projets à venir, les RBe 4/8 41 à 50 (2010-2017), Be 4/8 61 à 66 (2019-2020) et Be 4/8 71 à 75 (d'ici à 2025) sont acquises.

La gestion opérationnelle du LEB (qui fait partie de la communauté tarifaire mobilis) relève depuis 2013 des tl. L'infrastructure de la compagnie a évolué régulièrement. Peuvent être cités: le déplacement du dépôt-atelier du Chauderon (par suite d'un incendie en 1907) à Echallens, l'établissement d'un nouvel itinéraire direct vers Bercher supprimant le rebroussement à Echallens en 1908, la création de nouvelles haltes de 1936 à 1977, des rénovations de gares et de voies. La gare du Chau-

deron devient souterraine en 1995. Le prolongement jusqu'au Flon stimule fortement la demande. Mais le système est poussé dans ses retranchements: l'apport du nouvel évitement à Union-Prilly en 2009 est péjoré par des difficultés nouvelles (retard pris par l'homologation de la signalisation) ou structurelles (environnement routier accidentogène, sections à VU, instabilité horaire). Un changement radical est requis. Ce sera la mise en tunnel du LEB sous l'avenue d'Echallens (2,2 km, gain de temps de 2 min, 136 millions de francs suisses, environ 138,03 millions d'euros). Cet ouvrage ménage un long pas à double voie dont les

potentialités ne sont néanmoins pas encore toutes pleinement utilisées à ce jour, dans l'attente de l'harmonisation des systèmes de télécommande, le système KuMa devant être étendu à la totalité de la ligne. À l'instar d'autres réseaux suisses à petit écartement, le LEB joue un rôle déterminant dans le transport d'agglomération. L'offre est déjà cadencée au quart d'heure de Lausanne à Echallens et à la demi-heure au-delà.

Il est prévu, dans le cadre de Prodes 2035, de porter la cadence aux 10 min durant les pointes, de Lausanne à Echallens, et de renforcer les capacités en:

- recourant à des compositions de 130 m (UM2 allongées ou UM3);
- portant les Be 4/8 61 à 66 et Be 4/8 71 à 75 à trois caisses;
- allongeant à 130 m les quais du parcours.

Cette densification de l'offre suppose un parc plus conséquent mais aussi un nouveau garage-atelier (GAT construit d'ici à 2030 en remplacement des installations actuelles démolies) et un sas de retournement à Echallens. Sont aussi prévus un nouvel évitement à Vernand-Camarès et un tunnel de 1 km à Étagnières (plus 1,5 km en surface créant une nouvelle double voie d'Étagnières à Assens) dans lequel se situera une gare semi-enterrée et mise en service en 2030-2031.

C'est fort de ces perspectives extrêmement favorables que le LEB organisera une grande fête populaire avec la G 3/3 5 du Blonay-Chamby (3) le 30 septembre 2023 et qu'il sera l'hôte d'honneur du comptoir d'Echallens en novembre prochain. ●

Plus d'informations sur:
www.leb.ch

(1) Vendues et acheminées à Madagascar avant la période du Covid.

(2) 31-33 ferrailées et détruites. 34-36 vendues et stockées en France, probablement dans l'attente d'une revente à un pays étranger.

(3) La n° 8 ne roule pas. Le LEB qui dispose de l'Are 4/4 25 et à terme des C 10 et C 12, réfléchit à la possibilité, avec le soutien de tiers, d'assurer des prestations touristiques.