



COMMUNE  
DE  
ROMANEL-SUR-LAUSANNE

**Rapport de la Municipalité**  
**en réponse à l'Interpellation**  
**de Monsieur le Conseiller communal**  
**Patrick Oppliger**

**"LEB à l'heure pour les lebeurs !"**

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les Conseillères et Conseillers communaux,

**Introduction**

Lors de la séance du Conseil communal du 11 février 2016, **M. le Conseiller Patrick Oppliger** a déposé l'interpellation suivante :

*"Madame la Présidente,  
Mesdames et Messieurs les conseillères et conseillers communaux,*

*Depuis plusieurs années la ligne du LEB est en profonde mutation et ses usagers sont trop souvent malmenés. Entre retards dépassant plusieurs fois par semaine le quart d'heure, suppressions de trains sans préavis, trains qui ne s'arrêtent pas à certaines stations, impossibilité parfois de monter dans des rames déjà bondées, déficit total d'informations, les nerfs de ceux qui aimeraient être considéré comme des clients, sont mis à rude épreuve. A cela s'ajoute le lourd déficit de communication de la compagnie lors d'incidents : conducteurs muets, panneaux d'affichage absents ou totalement dysfonctionnants, haut-parleurs dans les gares et les trains soit inexistants, soit mal orientés, trop souvent muets, ou bien souvent inaudibles.*

*Début décembre, quelques usagers du LEB, lassés par les problèmes à répétition affectant cette ligne de chemin de fer, se sont regroupés sur le réseau social Facebook. Ils ont été vite rejoints par 900 personnes et une pétition en ligne adressée au Conseil d'administration (CA) du LEB réunissait 400 paraphes en quelques jours. En l'état, cette pétition est toujours en attente d'une réponse ou au moins d'un accusé de réception. Leurs demandes principales : des horaires mieux tenus et des informations en cas de retard.*

*Si la fatalité imparable de certains accidents (automobilistes inattentifs, particulièrement à l'avenue d'Echallens, vaches divaguant sur la voie, etc...) expliquent certains problèmes, l'accumulation de problèmes techniques récurrents soulèvent d'autres questions: lignes de contact arrachées, aiguillages en panne ou givrés, problèmes de signalisation, incidents techniques sur le matériel roulant, dysfonctionnements de passages à niveau, secteur supérieur de la ligne où certains aiguillages et la signalisation ne sont pas encore automatisés, etc. Les voyageurs ont l'impression qu'ils paient ainsi le prix d'un sous-investissement sur la ligne et d'un déficit d'anticipation en matière de planification des transports publics dans cette région.*

*L'Etat de Vaud ainsi que toutes les communes riveraines du LEB siègent au conseil d'administration. Même si une société anonyme de transports publics ne se gère pas comme une compagnie privée, être actionnaire public de la ligne, c'est néanmoins représenter les intérêts des collectivités publiques et des habitants, fixer des objectifs à moyen et long termes, en contrôler la mise en œuvre et cas échéant exiger les correctifs nécessaires, enfin aller rechercher les fonds nécessaires auprès des instances cantonales et fédérales. Tout ceci semble avoir manqué au niveau collectif du CA, jusqu'en 2012-13, période où l'Etat de Vaud a commencé à s'intéresser sérieusement à la ligne et semble avoir imposé une reprise de la gestion opérationnelle par les TL.*

Deux hauts cadres des TL, MM. Daniel Leuba et Michel Joye, ont rencontré les usagers mécontents le 17 décembre dernier et ont semblé très conscients de la grosse crise de croissance que vit actuellement la ligne verte. Ils ont reconnu que cela n'était pas du tout satisfaisant pour la clientèle. Ils semblent très désireux de faire beaucoup mieux. Leur désir de dialogue avec les voyageurs est apparu sincère, même si un peu tardif et un rien contraint. La remise à niveau de la ligne prendra des années. Les TL ne l'ont pas caché, dès lors qu'ils ont manifestement repris en 2013 la conduite opérationnelle d'une compagnie en piètre état. Ils ne l'ont pas dit, mais cela est apparu comme implicite.

Au terme de cette présentation, je pose à la Municipalité les questions suivantes :

**Quelles ont été les actions concrètes des représentants de notre commune dans la participation à la gestion politique et stratégique de la compagnie ?**

**La Municipalité estime-t-elle que la desserte LEB de notre commune est actuellement suffisante ainsi que pour les prochaines années ?**

**La Municipalité considère-t-elle que la compagnie du LEB dispose désormais de la direction opérationnelle adéquate et des moyens humains et financiers pour faire face aux gros développements à mettre en place ?**

**De quels moyens, les communes actionnaires disposent-elles pour que les problèmes actuels soient résolus ?**

**Vu le développement futur de notre commune et le long de la ligne verte, peut-on supposer que le conseil d'administration et les TL mettront les moyens nécessaires pour que le LEB devienne un train performant ?**

Je remercie la Municipalité de ses réponses."

#### **Réponse de la Municipalité** (par M. Leuba, responsable de l'Unité LEB)

En préambule, nous pensons qu'il est important de contextualiser la situation du district du Gros-de-Vaud et, par voie de conséquence, les effets sur le LEB, car en effet :

Le district du Gros-de-Vaud a connu l'augmentation de population la plus importante du Canton de Vaud, soit 3.4% en 2014 et 2% en 2015 (3<sup>e</sup> place).

En Suisse romande, le district du Gros-de-Vaud est celui qui possède proportionnellement le plus de pendulaires, puisque 28,2% de sa population quitte le district pour se rendre à son travail.

La Compagnie du Chemin de fer LEB a donc dû, en 3 ans :

Assurer son exploitation avec des systèmes qui ne sont pas du tout à la hauteur de ses besoins;  
Redimensionner le financement des projets de la CP 13-16;

Assurer la réalisation de gros projets sur la ligne, tout en impactant le moins possible sa clientèle;

Assurer le financement des projets à venir et planifier ses investissements jusqu'en 2030.

Voici les réponses aux questions posées :

**Quelles ont été les actions concrètes des représentants de notre commune dans la participation à la gestion politique et stratégique de la compagnie ?**

Depuis le rapprochement des tl et de la Compagnie LEB, la Direction opérationnelle a mis en place un plan de remise à niveau en 3 phases (liste des actions non exhaustive) à savoir :

- 2014 : reprise de l'ensemble du personnel de la Compagnie LEB au sein des tl, point de situation sur la compagnie au niveau des projets et définition des mesures de correction, bilan RH, définitions des futurs investissements, établissement des projets financés par la future convention de prestations 2017-2020 et développement de la feuille de route permettant, dès le 01.01.2017, de déployer les processus tl au sein de la Compagnie LEB, ainsi que le rattachement futur des collaborateurs aux Unités tl.

- 2015 : réalisation de projet permettant une meilleure stabilité de l'horaire, à savoir : transformation complète de la gare de Cery Fleur-de-Lys, poursuite des travaux de rapprochement permettant, dès le 01.01.2017, de déployer les processus tl et le rattachement futur des collaborateurs aux Unités tl, reprise de la gestion RH par les tl, amélioration de l'information à la clientèle par la mise en place des bornes d'information voyageurs dans les gares et la mise à disposition d'informations sur tl\_live et commande de 4 nouveaux trains.
- 2016 : poursuite de la modernisation de la ligne avec la réfection complète de la gare d'Assens, de 2000 mètres de voies entre Fey et Bercher, début de développement des nouvelles installations de sécurité entre Cheseaux et Bercher et finalisation du rapprochement permettant, dès le 01.01.2017, de déployer les processus tl au sein de la Compagnie et finalisation du rattachement des collaborateurs aux Unités tl.

Chaque action, investissement et orientation font l'objet de notes ad hoc, destinées aux membres du Conseil d'Administration du LEB. Ce dernier peut à tout moment dicter des priorités, voire de nouvelles orientations, à la Direction opérationnelle.

**La Municipalité estime-t-elle que la desserte LEB de notre commune est actuellement suffisante ainsi que pour les prochaines années ?**

La desserte de notre commune est subordonnée au financement des offres TRV (Trafic Régional des Voyageurs) des commanditaires, à savoir le Canton et la Confédération. Actuellement nous avons la chance de pouvoir compter sur une offre se basant sur une cadence à 15' de Lausanne-Flon jusqu'à Cheseaux, appuyée par une offre trains « directs » aux heures de pointe. Il est prévu de développer la cadence 15' jusqu'à Echallens pour décembre 2018. Une augmentation de l'offre n'est possible que sur accord et financement des commanditaires et nécessiterait des investissements supplémentaires conséquents, à savoir la commande de trains supplémentaires, l'engagement de pilotes supplémentaires, des moyens de maintenance supplémentaires et de nouvelles infrastructures telles qu'assainissement de passages à niveau, gares de croisement, tronçons à double voies, etc. En conséquence, il n'est tout simplement pas possible de demander d'étoffer l'offre sans avoir une vision globale beaucoup plus large que l'offre elle-même.

Cependant, la Direction opérationnelle, sur accord du Conseil d'Administration du LEB, a fourni à l'Office Fédéral des Transports, en 2016, dans le cadre du projet PRODES EA 2030 (Programme de Développement Stratégique Etape d'Amélioration 2030), sa vision du développement de la ligne d'ici 2030. Dans le cadre de ce projet, la Direction opérationnelle a proposé un développement de l'offre à 10' entre Lausanne-Flon et Echallens. Cette offre nécessiterait un investissement de **fr.140'000'000.--** au niveau des infrastructures (nouvelles gares, nouveaux dépôts, nouveaux points de croisement) et l'acquisition de nouveaux trains. Actuellement, le projet de la Compagnie du LEB est en cours d'analyse auprès de l'OFT. Le Conseil fédéral se prononcera en 2018 sur le programme PRODES EA 2030. Mais nous pouvons d'ores et déjà dire que le projet de la Compagnie du LEB est en bonne voie pour être accepté.

**La Municipalité considère-t-elle que la Compagnie du LEB dispose désormais de la direction opérationnelle adéquate et des moyens humains et financiers pour faire face aux gros développements à mettre en place ?**

La Direction opérationnelle actuelle a été capable de définir les mesures d'urgence, en 2014, pour rapidement mettre en œuvre les investissements nécessaires et la réalisation de transformations, ceci afin de permettre au LEB de pouvoir assurer son avenir, tant à moyen terme (2020), qu'à long terme (2030).

Nous attirons cependant votre attention sur le fait que la gouvernance financière reste difficile, car la clé de répartition Mobilis est régulièrement défavorable à bon nombre d'entreprises de la CTV. Cependant, une réflexion est en cours au sein de la Direction Générale de la Mobilité et des Routes, ceci afin de corriger cette situation.

Pour information, le LEB a investi, entre 2014 et 2016, env. **fr. 100'000'000.--** pour débiter sa transformation en véritable RER.

Les moyens humains sont dictés par les commanditaires au travers des offres. Cependant, il a été constaté que ces moyens étaient insuffisants, raison pour laquelle des moyens supplémentaires ont été demandés aux commanditaires pour 2017. Ces demandes sont en cours de validation.

**De quels moyens, les communes actionnaires disposent-elles pour que les problèmes actuels soient résolus ?**

Les communes actionnaires ne sont pas majoritaires à proprement parler en termes de nombre d'actions. Le Canton et l'Office Fédéral des Transports, à eux deux, ont la majorité des actions. Cependant, une bonne représentativité des communes se trouve au sein du Conseil d'Administration du LEB. Le Conseil d'Administration du LEB a donc les moyens d'influencer le développement stratégique, en ayant un accès direct à la Direction d'entreprise.

Cette dernière se doit de rendre des comptes au Conseil d'Administration du LEB puisque ce dernier est l'organe décisionnel suprême.

**Vu le développement futur de notre commune et le long de la ligne verte, peut-on supposer que le conseil d'administration et les TL mettront les moyens nécessaires pour le LEB devienne un train performant ?**

Oui. Pour preuve :

La convention de prestations 2017-2020 est en cours de validation par les chambres fédérales.

Le LEB aura la plus grande part du Canton de Vaud au niveau des compagnies privées, avec plus de **fr. 250'000'000.--** (dont le tunnel) pour assurer ses investissements, permettant ainsi son développement et la fin de sa transformation en véritable RER.

Il y aura un déploiement des processus et des méthodes de travail tl au sein de la Compagnie dès le 01.01.2017.

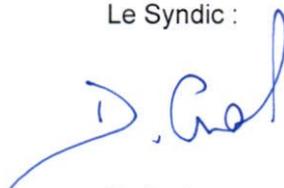
Le rattachement organisationnel sera effectué au 01.01.2017.

La cadence 10' est planifiée dans le programme de développement stratégique, et est en bonne voie de validation pour l'horizon 2025-2030

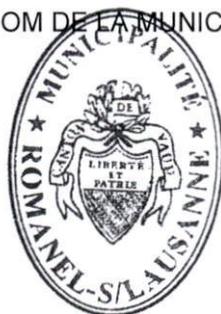
Telles sont les réponses qui peuvent être apportées à l'heure actuelle à l'Interpellation déposée par Monsieur le Conseiller communal Patrick Oppliger concernant la problématique du LEB.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

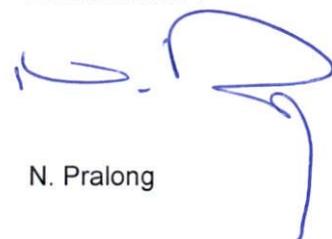
Le Syndic :



D. Crot



La Secrétaire :



N. Pralong

Municipal responsable : Monsieur Daniel Crot, Syndic

Romanel-sur-Lausanne, le 23 janvier 2017