

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

### à l'Interpellation Jean-François Cachin - A quand une cadence à 15 min. pour le LEB ?

#### **Rappel de l'interpellation**

*Le 9 décembre 2006, à la salle Paderewski à Lausanne, lors de la présentation du PALM aux citoyens et citoyennes lausannois, devant un parterre de plus de 150 personnes, M. François Marthaler, conseiller d'Etat, a répondu à la question suivante d'un participant :*

*Dans le cadre de l'arrivée du m2, qu'en sera-t-il du cadencement du LEB à 15 minutes, sachant que la liaison Lausanne-Romanel-Cheseaux-Echallens fait partie intégrante du PALM ? S' oriente-t-on vers un futur m3 ou m4 ?*

*La réponse de M. le conseiller d'Etat a été simple. Après un bref développement, il a promis, devant toute l'assemblée, que le LEB circulerait à une cadence de 15 minutes au changement d'horaire 2008, soit en décembre.*

*En 2008, nous y sommes, le changement d'horaire devrait intervenir d'ici la fin de l'année et le m2 est terminé. Il sera mis en exploitation d'ici l'été, mais pas d'information sur la cadence du LEB !*

*Vu ce qui précède, il me paraît primordial que le Conseil d'Etat se prononce sur les questions suivantes :*

- 1. Qu'en est-t-il des promesses prononcées par M. le conseiller d'Etat François Marthaler le 9 décembre 2006 sur la cadence à 15 minutes du LEB dès la mise en exploitation du m2 ?*
- 2. Quand est-ce que le LEB roulera à une cadence de 15 minutes ?*
- 3. Qu'en est-t-il des commandes promises des 6 rames nouvelles ?*
- 4. Qu'en est-t-il de l'exposé des motifs et du projet de décret, prévu, accordant une garantie d'emprunt au LEB pour le financement de l'achat des 6 rames ?*

*Je remercie d'avance le Conseil d'Etat pour l'attention qu'il portera aux questions précitées et pour les réponses qui y seront données.*

#### **Réponse du Conseil d'Etat**

##### **Préambule**

Dans sa réponse à l'interpellation de M. le Député Jean-Robert Yersin en novembre 2007, le Conseil d'Etat avait orienté le Grand Conseil sur le développement du projet d'introduction de la cadence au quart d'heure entre Lausanne et Cheseaux sur la ligne du chemin de fer Lausanne - Echallens - Bercher (LEB).

Le Gouvernement avait indiqué que le délai de fin 2008 ne pourrait pas être tenu. Le LEB n'avait en effet pas encore engagé les procédures d'approbation des plans pour les ouvrages nécessaires (notamment point d'évitement à Prilly-Union et projets de sécurisation des passages à niveau à la Fleur-de-Lys et à Vernand-Camarès). Le gouvernement soulignait dans sa réponse la nécessité que le

LEB mette en place une organisation de projet performante.

Le Conseil d'Etat relevait par ailleurs que les moyens financiers sont aujourd'hui disponibles pour la réalisation des infrastructures nécessaires. Quant à l'achat de six nouvelles rames, le délai visé étant l'introduction de la cadence au quart d'heure à fin 2010, le Conseil d'Etat indiquait que celui-ci ferait l'objet d'une prochaine demande de crédit au Grand Conseil.

Depuis lors, le conseil d'administration du LEB a décidé à fin juin 2008 de mettre en place une organisation de projet ad hoc en mandatant un ingénieur-conseil pour assumer la tâche de chef de projet. Ce dernier rapportera à un Comité de pilotage formé d'une délégation du conseil d'administration du LEB ainsi que de l'ancien directeur des chemins de fer régionaux bernois (RBS). La direction du LEB sera associée aux études qui devront être confiées par mandat à des tiers.

La mise en place de cette nouvelle organisation de projet fait également suite à des interventions de l'Office fédéral des transports (OFT) en début de cette année. Cet office exige que les dossiers des plans qui lui sont soumis soient conformes aux réglementations fédérales, notamment à l'Ordonnance sur la procédure d'approbation des plans des installations ferroviaires (OPAPIF). Ces dossiers doivent comprendre l'ensemble des documents nécessaires à l'évaluation du projet, dont un rapport de sécurité ainsi que les éléments particuliers d'appréciation, notamment ceux ressortissant de la législation sur l'aménagement du territoire et sur la protection de l'environnement, de la nature et du paysage. Il s'agit donc de dossiers plus complexes à élaborer que ceux qui sont requis pour obtenir des permis de construire selon le droit cantonal sur les constructions et l'aménagement du territoire.

En revanche, craignant pour l'autonomie de l'entreprise, le conseil d'administration n'a pas souhaité faire appel aux compétences des Transports publics de la région lausannoise (TL), comme l'a préconisé le chef du Département des infrastructures (DINF) depuis le début de l'année 2007.

Il n'en demeure pas moins indispensable qu'une collaboration intense s'instaure entre le LEB et le "groupe TL". A terme, ces entreprises sont en effet appelées à fusionner au sein du bassin de transport no 5 "Lausanne-Echallens-Oron" conformément à la stratégie de regroupement des entreprises par bassins régionaux de transport. Celle-ci fut présentée par le Conseil d'Etat au Grand Conseil dans l'exposé des motifs (423) et projet de décret du 7 mars 2007 accordant un crédit-cadre pour la période 2007-2010 pour l'octroi de contributions d'investissement à l'infrastructure des chemins de fer régionaux vaudois (voir chapitre 2.2 "regroupement des entreprises par bassin de transport" - pages 12 à 16). Il est donc essentiel qu'une unification dans les standards techniques retenus soit d'ores et déjà visée.

De plus, la mise en service du métro m2 mettra en correspondance à la gare de Lausanne-Flon dans un même espace le métro m2 et le LEB. Il est donc indispensable d'offrir à la clientèle un service de même standard de qualité et d'assurer en permanence la coordination dans l'exploitation des lignes et l'information aux usagers.

**Question no 1 : Qu'est-il des promesses prononcées par Monsieur le Conseiller d'Etat François Marthaler le 9 décembre 2006 sur la cadence à 15 minutes dès la mise en exploitation du m2 ?**

Comme indiqué dans le préambule, la cadence à 15 minutes ne pourra pas être introduite au changement d'horaire de décembre 2008, correspondant au délai prévu à l'époque pour la mise en service du métro m2. Il convient également de rappeler que le LEB avait initialement envisagé d'exploiter cette cadence avec le matériel roulant existant, dans l'attente d'une commande dont la livraison pourrait intervenir en 2010.

Dans la situation actuelle, l'horizon visé est le changement d'horaire de décembre 2010, simultanément à la mise en service du nouveau matériel roulant.

Ce délai devient toutefois très serré compte tenu du retard pris pour l'élaboration des dossiers d'approbation des plans exigés par l'OFT. Les procédures d'approbation des plans selon l'OPAPIF ont une durée de 9 à 12 mois.

La plupart des projets partiels d'aménagement (point d'évitement de Prilly-Union, sécurisation des

passages à niveau de la Fleur-de-Lys et de Vernand-Camarès, adaptations locales de voies) implique l'accord des communes territoriales concernées, dans la mesure où ces projets touchent leur domaine public. Pour l'équipement des passages à niveau qui concernent les routes à charge des communes, des clés de répartition devront être arrêtées entre le LEB et les communes avec un financement à assurer par des décisions des conseils communaux. Des interventions de tiers sont aussi à prendre en compte dans le cadre de la procédure d'approbation des plans.

La gestion des carrefours routiers liés aux passages à niveau, équipés de signalisation lumineuse, devra être également réglée entre les communes concernées et le LEB.

La réalisation de ces ouvrages devra aussi faire l'objet de procédures de marchés publics, ce qui allonge également la durée des phases préalables.

Enfin, l'OFT et le canton demandent que la nouvelle installation de sécurité puisse être commandée depuis le poste central de commande (PCC) des TL à Perrelet, avec cas échéant un second poste à Echallens. De nombreuses lignes disposent d'un tel mode de régulation avec deux PCC à l'exemple de la ligne de chemin de fer d' Yverdon à Sainte-Croix de l'entreprise TRAVYS. Il convient de rappeler que la Confédération finance les contributions d'investissements aux infrastructures ferroviaires du LEB à raison de 50%, le canton prenant en charge l'autre moitié.

Le Conseil d'Etat espère dès lors que le délai de décembre 2010 puisse être tenu avec l'organisation mise en place par le conseil d'administration du LEB à la fin de juin 2008.

**Question no 2 : quand est-ce que le LEB roulera à la cadence de 15 minutes ?**

L'objectif visé est décembre 2010, mais ce calendrier devient très serré vu les procédures d'approbation des plans et de marchés publics à conduire préalablement aux travaux de construction proprement dits.

**Question no 3 : Qu'en est-il des commandes promises des 6 rames nouvelles ?**

Le Conseil d'Etat a adopté le 11 juin 2008 l'exposé des motifs et projet de décret accordant au LEB une garantie de l'Etat de CHF 41'090'000.- pour l'acquisition de six rames à deux caisses. La séance de commission du Grand Conseil est agendée le 12 septembre 2008 de manière à permettre que l'objet puisse être débattu en octobre 2008.

Pour mémoire, ces nouvelles rames à deux caisses remplaceront notamment deux trains à trois caisses de 1966 qui ont dépassé leur limite de durée de vie. Elles accroîtront la capacité de transport pour répondre à la forte augmentation du trafic de la ligne.

Le LEB a connu une croissance de trafic de plus de 75% depuis la mise en service du prolongement de la ligne en 2000 à la Gare du Flon à Lausanne.

**Question no 4 : Qu'en est-il de l'exposé des motifs et projet de décret, prévu accordant une garantie d'emprunt au LEB pour le financement de l'achat de 6 rames ?**

La réponse à cette question est donnée dans la réponse à la question no 3.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 27 août 2008.

Le président :

*P. Broulis*

Le chancelier :

*V. Grandjean*