

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ETAT

à l'interpellation Denis Rubattel et consorts - LEB : gagner du temps pour éviter d'autres accidents ! (13\_INT\_175) et

à l'interpellation Denis Rubattel et consorts – Rapprochement LEB - TL : une nouvelle perte de substance pour le Gros-de-Vaud ? (13\_INT\_201)

### *Rappel de l'interpellation*

#### **LEB : gagner du temps pour éviter d'autres accidents ! (13\_INT\_175)**

*Après l'accident mortel d'il y a quelques jours — victime heurtée par le LEB à l'avenue d'Echallens — de nombreuses interrogations réapparaissent concernant la sécurité. Aussi, on rappellera qu'en moins de dix ans, quatre personnes ont perdu la vie sur ces quelques centaines de mètres et que la police a répertorié plus de dix accidents sur cette artère pour les huit premiers mois de 2013. Par ailleurs, depuis le passage à la cadence des quinze minutes du LEB, le danger s'est accru.*

*Ce malheureux état de fait corrobore la qualification que fait Michel Béguelin, ancien conseiller aux Etats et grand spécialiste du rail, concernant l'avenue d'Echallens : "[...]c'est la portion de chemin de fer la plus dangereuse du pays [...]".*

*A priori, la volonté de faire un tunnel pour le LEB se précise et un tel projet donne l'impression de se mettre enfin "sur les rails". En effet, un crédit d'étude se montant à près de 4 millions a été accepté par le Grand Conseil, en septembre. Cependant, sa réalisation ne se ferait pas avant 2019-2022, pour un coût de 100 millions !*

*Si de nombreuses mesures urgentes ont été prises pour essayer d'améliorer la sécurité — élargissement, barrières, îlots, etc. — il ne faudrait pas que toutes ces mesures fassent retarder, voire oublier, la seule et urgente solution existante pour apporter toute la sécurité voulue à ce tronçon : **un tunnel !***

*Et le temps presse !*

*Soucieux de faire avancer le projet — soit celui d'enterrer la "Brouette" — dont les velléités remontent déjà aux années 1960, nous prions le Conseil d'Etat de répondre aux questions suivantes:*

- 1. Existe-t-il, de la part du Conseil d'Etat, une volonté ferme et prioritaire de construire un tunnel pour le LEB à l'avenue d'Echallens ?*
- 2. Compte tenu de l'urgence générale, reconnue et évidente, le Conseil d'Etat est-il prêt à mettre tout en oeuvre pour faire accélérer les procédures de construction d'un tunnel et, par là, à s'investir pleinement pour faire avancer au plus vite la finalisation du projet ?*
- 3. Le souhait, récemment annoncé par Mme la conseillère d'Etat Nuria Gorrite, de vouloir créer une véritable "TaskForce" pour trouver des solutions sur ledit sujet,*

*sera-t-il rapidement concrétisé ?*

*Souhaite développer.*

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

#### **Rapprochement LEB - TL : une nouvelle perte de substance pour le Gros-de-Vaud ? (13\_INT\_201)**

*Il y a quelques jours, le Conseil d'Etat a souhaité un rapprochement des entreprises Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) et Transports publics lausannois (TL). Certes, et sans doute pour "la paix des familles", les deux entités resteront juridiquement distinctes. Cependant, leur gestion opérationnelle commune sera dorénavant assurée par les TL.*

*Suite à cette initiative du Conseil d'Etat, ce rapprochement vise les deux entreprises pour, semble-t-il, donner une dynamique aux nombreux projets qu'attendent les deux entreprises.*

*La précipitation de cette nouvelle réorganisation interloque plus d'un et, dans ce contexte, nous prions le Conseil d'Etat de répondre aux questions suivantes.*

- 1. Dans le processus de réflexion, est-ce que le conseil d'administration, la direction du LEB, respectivement le préfet, ont-ils été concertés ?*
- 2. Concernant le personnel du LEB, quelles sont les conséquences : salaires, caisse de retraites, licenciements, réduction des postes, autres ? Compte tenu de cette nouvelle structure, y aura-t-il des répercussions sur la participation financière des communes que dessert le LEB ?*
- 3. Le projet de tunnel souhaité à la route d'Echallens peut-il être remis en question ? Quels sont les projets prévus pour ces dix prochaines années, tant pour le LEB que pour les TL et, au niveau cantonal, a-t-on un concept sur d'autres rapprochements d'entreprises de transports publics ?*
- 4. Le district du Gros-de-Vaud, une fois encore, se voit retirer des compétences substantielles : le Conseil d'Etat est-il conscient de cet état de fait ? Avec ce rapprochement, quelles sont les répercussions pour le district ? Le Service routier marchandises du LEB va-t-il subsister à long terme ?*
- 5. Entre les différents conseils d'administration LEB-TL, comment seront réparties les compétences ?*
- 6. Il semblerait que l'on parle de faire passer le LEB du statut de train à celui de tram dans le secteur de l'avenue d'Echallens. Est-ce fondé ? Quelles en seraient les conséquences ?*

### **Réponses du Conseil d'Etat**

#### **Préambule**

Le Conseil d'Etat répond de manière simultanée aux deux interpellations qui concernent le chemin de fer Lausanne - Echallens - Bercher (LEB). Plus particulièrement, des questions, qui portent sur la mise en souterrain de la ligne à l'avenue d'Echallens, sont posées dans chacune des interpellations.

#### **Mise en souterrain de la ligne à l'Avenue d'Echallens**

Concernant la mise en tunnel de la ligne à l'avenue d'Echallens, un montant d'études de CHF 3'450'000.- figure dans l'annexe 2 de l'exposé des motifs et projet de décret concernant les contributions destinées à l'infrastructure ferroviaire pour le 3<sup>e</sup> crédit-cadre 2013 – 2016. Le décret a été adopté par le Grand Conseil le 27 août 2013. Les engagements ont été formalisés dans la convention sur les prestations entre la Confédération suisse, le canton de Vaud et le gestionnaire d'infrastructure LEB SA, applicable aux années civiles 2013 à 2016, signée en février et mars 2013. Suite à l'adoption du décret, la convention est entrée en force.

L'étude de la mise en souterrain vient d'être engagée par le LEB avec une phase d'étude préliminaire permettant notamment d'approfondir les connaissances de la géologie sur la base de sondages à l'avenue d'Echallens. Cette campagne de sondages est menée en avril 2014.

Une première estimation des coûts de l'ouvrage doit être communiquée le 15 octobre 2014 à l'Office fédéral des transports (OFT) dans le cadre de la préparation du prochain crédit-cadre pour le financement de l'infrastructure ferroviaire pour la période 2017 – 2020.

Suite à l'approbation par le peuple et les cantons du Financement et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) le 9 février 2014, de nouvelles règles de financement interviendront dès 2016. Les cantons verseront une contribution forfaitaire annuelle de 500 millions de francs au Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) pour leur participation au financement. Le FIF financera entièrement l'infrastructure ferroviaire tant des CFF que des chemins de fer régionaux. La part du canton de Vaud au FIF est de l'ordre de 6% de la contribution totale des cantons selon le projet de clé de répartition. En revanche, selon la nouvelle législation, le canton de Vaud ne participera plus directement aux contributions versées aux entreprises gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire.

### ***Direction commune pour le LEB et les Transports publics de la région lausannoise***

Les infrastructures de transport jouent un rôle essentiel pour le dynamisme du canton de Vaud et la qualité de vie de ses habitants. Elles doivent donc être développées en s'adaptant aux espaces de vie et de travail. Dans l'agglomération Lausanne-Morges, les deux entreprises de transport public que sont le LEB et les tl font face à d'importants défis sur des territoires d'action fortement imbriqués. Pour qu'ils soient relevés de la meilleure façon possible, le Conseil d'Etat a souhaité un rapprochement de ces deux entreprises de transport public subventionnées. Si les deux entités restent juridiquement distinctes, leur gestion opérationnelle commune sera dorénavant assurée par les tl.

Le communiqué de presse du 5 décembre 2013 a indiqué le contexte et les objectifs du rapprochement entre les deux entreprises. En effet, *"le développement efficace d'une politique ambitieuse de transport dans les agglomérations requiert une collaboration étroite entre les différentes entreprises partenaires. Il en va ainsi des transports publics de la région lausannoise (tl) et de la compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) dans l'agglomération Lausanne-Morges. Pour permettre la nécessaire coordination des offres et des infrastructures de ces deux entreprises dans un réseau de desserte d'agglomération au service de tout le canton, une réorganisation est nécessaire et a été lancée par les compagnies à l'initiative du Conseil d'Etat. Elle vise à rapprocher les deux entreprises, qui restent pour l'heure des entités juridiquement distinctes, et à permettre des synergies dans la gestion des projets actuels et à venir.*

*La gestion opérationnelle du LEB sera dorénavant assurée par les tl, qui mettront à disposition leur expérience dans la conduite de grands projets. Cette direction rapportera au Conseil d'administration du LEB pour l'ensemble des affaires touchant à la compagnie. L'ensemble du personnel est repris par les tl, la garantie de l'emploi étant assurée pour tous les collaborateurs. Le salaire nominal est préservé conformément à la CCT en vigueur. Dans le cadre de la renégociation prévue de la CCT tl, le personnel sera naturellement associé au dialogue et au partenariat social."*

*"Ce rapprochement trouve sa justification dans l'ampleur des projets qui attendent les deux entreprises, projets indispensables à l'agglomération et à toute la région du Gros-de-Vaud. Le crédit prévoyant des investissements de l'ordre de 80 millions sur la ligne du LEB a reçu il y a quelques mois l'aval du Grand Conseil. La mise en oeuvre des améliorations prévues et la poursuite de la planification d'un tunnel sous l'avenue d'Echallens à Lausanne bénéficient du soutien du Conseil d'Etat, mais nécessitent également les ressources et l'expertise dans la gestion de grands projets. Parallèlement, la mise en oeuvre de la première étape des Axes forts de transport public urbain prévue par le Projet d'agglomération verra, avec l'arrivée d'un tram entre Lausanne et Renens, le transport*

*ferroviaire se renforcer nettement au service d'une capacité accrue. C'est ensemble que le LEB et les tl relèveront au mieux ces défis pour améliorer, au quotidien, les prestations au public."*

Afin de renforcer la collaboration entre les conseils d'administration LEB et tl et contribuer à la bonne marche du rapprochement des deux entreprises, le Conseil d'Etat a de plus désigné M. Yvan Nicolier, président du conseil d'administration du LEB pour représenter l'Etat de Vaud au conseil d'administration des tl et succéder à Mme Anne-Marie Depoisier qui avait représenté l'Etat de Vaud. M. Nicolier a été élu à la présidence des tl par son conseil d'administration en décembre 2013.

## **Réponses du Conseil d'Etat aux questions formulées dans l'interpellation LEB : gagner du temps pour éviter d'autres accidents ! (13\_INT\_175)**

### ***1. Existe-t-il, de la part du Conseil d'Etat, une volonté ferme et prioritaire de construire un tunnel pour le LEB à l'avenue d'Echallens ?***

Le Conseil d'Etat a soumis au Grand Conseil le projet de décret concernant le 3<sup>e</sup> crédit-cadre 2013 – 2016 pour le financement de l'infrastructure ferroviaire, qui a été adopté le 27 août 2013 (voir ci-dessus). Les moyens financiers sont donc à disposition pour engager l'étude du tunnel à l'avenue d'Echallens.

Le Conseil d'Etat a ainsi lancé le processus permettant de réaliser sans tarder un tunnel pour le LEB à l'avenue d'Echallens en finançant la part cantonale aux études.

### ***2. Compte tenu de l'urgence générale, reconnue et évidente, le Conseil d'Etat est-il prêt à mettre tout en oeuvre pour faire accélérer les procédures de construction d'un tunnel et, par là, à s'investir pleinement pour faire avancer au plus vite la finalisation du projet ?***

Le Conseil d'Etat apporte son appui à l'avancement, sans délais, des études de construction.

La mise en place d'une direction commune entre le LEB et les tl est notamment liée à cet objectif, en mettant à disposition du LEB les compétences de la direction et des cadres des tl, qui exploitent les lignes de métros m1 et m2, après avoir conduit la construction de la ligne m2. Cette dernière est la première ligne de métro automatique de Suisse et transporte près de 28 millions de voyageurs par an.

De plus, afin d'assurer le bon avancement des études et leur validation au niveau politique, la cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH) vient de mettre en place une organisation de projet avec un comité de pilotage politique (COPIL). Le COPIL est présidé par la cheffe du DIRH et sera composé du président du LEB et du directeur des travaux de la Ville de Lausanne. Le responsable opérationnel du LEB assume la direction de projet. Il est assisté d'un chef de projet en charge de la coordination et de l'élaboration d'un rapport de synthèse. Ce dernier est un mandataire.

### ***3. Le souhait, récemment annoncé par Mme la conseillère d'Etat Nuria Gorrite, de vouloir créer une véritable "TaskForce" pour trouver des solutions sur ledit sujet, sera-t-il rapidement concrétisé ?***

La mise en place d'une organisation de projet structurée avec un comité de pilotage politique (COPIL), présidée par la cheffe du DIRH, répond à la question (voir aussi réponse à la question 2).

## **Réponses du Conseil d'Etat aux questions formulées dans l'interpellation Rapprochement LEB - TL : une nouvelle perte de substance pour le Gros-de-Vaud ? (13\_INT\_201)**

### ***1. Dans le processus de réflexion, est-ce que le conseil d'administration, la direction du LEB, respectivement le préfet, ont-ils été concertés ?***

Le Conseil d'administration du LEB a été associé à la démarche, notamment par son président. Le conseil d'administration a approuvé les décisions qui lui ont été soumises, conformément aux compétences qui lui sont dévolues.

En revanche, la direction du LEB n'a pas participé au processus, ayant manifesté depuis de nombreuses années son opposition à un rapprochement avec les tl. Il convient de rappeler que dans les années septante et huitante, le LEB et les tl avaient développé une étroite collaboration. Le directeur des tl de l'époque assurait la fonction d'administrateur-délégué du LEB.

### ***2. Concernant le personnel du LEB, quelles sont les conséquences : salaires, caisse de retraites, licenciements, réduction des postes, autres ? Compte tenu de cette nouvelle structure, y aura-t-il des répercussions sur la participation financière des communes que dessert le LEB ?***

Le rapprochement entre le LEB et les tl ne présente aucune incidence défavorable pour le personnel du LEB. Il est affilié à la même institution de prévoyance que les collaborateurs des tl, la Caisse de pensions de la commune de Lausanne (CPCL). Aucune réduction de postes n'est envisagée. Au contraire, le LEB présente actuellement des manques d'effectifs. Une nouvelle convention collective de travail (CCT) est par ailleurs en négociation entre partenaires sociaux.

La nouvelle structure n'a pas d'effet sur le montant des indemnités versées par les pouvoirs publics. Les communes participent à 30% de la part cantonale au trafic régional et aux lignes urbaines en site propre (métros m1 et m2). La répartition entre communes est effectuée par régions de transport en tenant compte de la population des communes et de la qualité de leur desserte. Le LEB fait partie de la région de transport Lausanne – Echallens – Oron. Celle-ci comprend également les lignes régionales tl et les lignes urbaines en site propre des tl.

### ***3. Le projet de tunnel souhaité à la route d'Echallens peut-il être remis en question ? Quels sont les projets prévus pour ces dix prochaines années, tant pour le LEB que pour les TL et, au niveau cantonal, a-t-on un concept sur d'autres rapprochements d'entreprises de transports publics ?***

La réalisation d'un tunnel est indispensable pour améliorer la sécurité des usagers à l'avenue d'Echallens. Cet ouvrage permettra de réduire les temps de parcours du train et, à plus long terme, d'augmenter la fréquence de circulation.

Le concept retenu par le Conseil d'Etat depuis de nombreuses années est de regrouper les entreprises par régions de transport autour des principaux pôles du canton. Le prochain rapprochement à l'étude concerne la Riviera. Il s'agit de réaliser la fusion entre la société ferroviaire Montreux – Vevey – Riviera SA (MVR) et les Transports publics Vevey – Montreux – Chillon – Villeneuve SA (VMCV), qui exploitent des lignes de trolleybus et bus. La direction de la nouvelle société régionale serait confiée à la direction du Montreux – Oberland bernois qui a de son côté une vocation intercantonale, desservant les cantons de Vaud, de Berne et de Fribourg.

### ***4. Le district du Gros-de-Vaud, une fois encore, se voit retirer des compétences substantielles : le Conseil d'Etat est-il conscient de cet état de fait ? Avec ce rapprochement, quelles sont les répercussions pour le district ? Le Service routier marchandises du LEB va-t-il subsister à long terme ?***

La compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) conserve son statut juridique avec

son siège social à Echallens. Le regroupement n'implique ainsi aucune modification de ses statuts. Il n'y a donc pas de changements dans les compétences de son conseil d'administration qui exerce la haute direction de la société.

De manière plus générale, le regroupement vise à améliorer la qualité de service offert aux usagers et l'efficacité dans la conduite du LEB, qui ne disposait pas de la taille critique pour maîtriser le très important programme d'investissement prévu pour les prochaines années.

Au surplus, la clientèle du LEB en provenance du Gros-de-Vaud ne limite pas ses déplacements à la ligne ferroviaire, mais emprunte aussi le réseau des tl. Elle attend une prestation globale sur l'ensemble de son déplacement, indépendamment de l'entreprise qui assure le transport.

Concernant les compétences décisionnelles pour la fixation de l'offre de transport, celles-ci relèvent du canton et de la Confédération. Ces instances passent des mandats de prestations avec le LEB pour le transport des voyageurs et pour l'infrastructure.

Il est actuellement prématuré de déterminer sous quelle forme le Service routier marchandises se développera à l'avenir. Actuellement, ce service est rentable et répond aux attentes de la clientèle.

##### ***5. Entre les différents conseils d'administration LEB-TL, comment seront réparties les compétences ?***

Le Conseil d'administration du LEB garde les compétences générales que lui attribuent le Code des obligations et ses statuts. Une convention de collaboration signée le 13 décembre 2013 précise, à son article 2, les compétences qui relèvent du conseil d'administration LEB:

*"Dans le cadre des compétences qui lui sont accordées par l'Assemblée générale, le Conseil d'administration de LEB décide, sur proposition de la Direction des tl:*

- a) des orientations stratégiques du transport de marchandises et de l'offre touristique*
- b) de l'offre de transport et des horaires*
- c) des projets nécessaires à l'évolution de l'offre de transport*
- d) des budgets et des comptes d'exploitation*
- e) de la planification des investissements*
- f) des dépenses d'investissement conformément aux compétences fixées dans le règlement d'organisation de LEB*
- g) des attributions des droits de signature pour la société aux cadres tl proposés par la Direction tl".*

De son côté, l'article 3 de la convention précise les compétences de la Direction des tl:

*"La Direction des tl assure la bonne marche des activités ci-après:*

- a) intégration des projets LEB dans la stratégie d'entreprise tl,*
- b) gestion opérationnelle de la compagnie : exploitation de la ligne, maintenance, approvisionnements, gestion du personnel, administration, marketing et communication, vente et distribution, contrôle, sûreté*
- c) définition et mise en oeuvre de l'organisation opérationnelle*
- d) établissement du budget et des comptes*
- e) suivi des budgets accordés*
- f) conduite des projets de développement*
- g) représentation de la compagnie auprès des tiers*
- h) représentation du LEB dans Mobilis et CH-Direct".*

**6. Il semblerait que l'on parle de faire passer le LEB du statut de train à celui de tram dans le secteur de l'avenue d'Echallens. Est-ce fondé ? Quelles en seraient les conséquences ?**

A l'avenue d'Echallens, le chemin de fer LEB est un chemin de fer sur route avec une circulation en marche à vue. Selon les indications des experts de l'Office fédéral des transports, le LEB est le seul chemin de fer de Suisse en milieu urbain avec un système d'exploitation de type "train", alors qu'ailleurs c'est le système "tramway" qui prédomine (par exemple, les tronçons sur route des Transports publics du Chablais (TPC) à Aigle ou à Bex). L'OFT a fixé au surplus au LEB un délai à la fin de l'année 2014 pour répondre à l'évolution des normes fédérales dans ce domaine.

Dans la pratique, les différences entre les deux types d'exploitation sont minimales. Elles concernent notamment la signalisation et l'équipement des passages à niveau qui impliquent, dans une exploitation de type "train", une technologie ferroviaire et non une technologie routière, plus flexible.

La signalisation des tronçons exploités en régime "tramway" est fixée dans les prescriptions de circulation des trains (PCT) établies par l'Office fédéral des transports. Celles-ci déterminent le début et la fin de la zone pour les tramways. Les PCT fixent que dans les zones pour tramways la législation sur le trafic routier est également applicable.

L'article 48 "règles concernant les tramways et chemins de fer routiers" de la loi sur la circulation routière (LCR RS 741.01) prévoit la disposition suivante :

*"Les règles de la circulation prévues par la présente loi s'appliquent également aux tramways et chemins de fer routiers dans la mesure où le permettent les particularités inhérentes à ces véhicules, à leur exploitation et aux installations ferroviaires."*

L'article 45 "tramways et chemins de fer routiers" de l'Ordonnance sur la circulation routière (OCR 741.11) en précise les modalités:

*"<sup>1</sup>Les conducteurs de tramways et de chemins de fer routiers seront particulièrement prudents lorsque les voies forment une boucle au terminus, lorsqu'ils passent d'un côté de la route à l'autre, croisent sur une chaussée étroite ou circulent à contresens du trafic. Avant de dépasser, ils s'assureront qu'ils disposent d'un espace suffisant.*

*<sup>2</sup>Ils céderont la priorité aux véhicules du service du feu, du service de santé, de la police et de la douane qui sont annoncés par des avertisseurs spéciaux. En débouchant d'une route secondaire sur une route principale, ils sont tenus d'accorder la priorité.*

*<sup>3</sup>Chaque fois que la sécurité de la circulation l'exige, ils feront fonctionner leur avertisseur optique ou acoustique, notamment avant de démarrer."*

En résumé, le changement de statut de chemin de fer sur route à tramway présente des conséquences limitées et s'inscrit dans le cadre des directives de l'OFT.

Ce changement de statut de l'exploitation du LEB à l'avenue d'Echallens n'a pas d'incidences sur les règles de subventionnement. La ligne LEB continue à assurer des prestations de trafic régional des voyageurs entre Lausanne et Bercher et bénéficie ainsi de l'indemnisation de la Confédération (50%) et du canton (50%) pour les coûts non couverts. De même, le financement de l'infrastructure ferroviaire reste inchangé et sera à l'avenir assuré par le FIF (voir préambule).

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 28 mai 2014.

Le président :

*P.-Y. Maillard*

Le chancelier :

*V. Grandjean*