

## **RAPPORT DE LA COMMISSION THÉMATIQUE DES INFRASTRUCTURES LIÉES AUX TRANSPORTS ET À LA MOBILITÉ**

**chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'Etat un crédit additionnel de CHF 7'886'000.- au crédit d'investissement de CHF 23'800'000 accordé par le Grand Conseil le 23 mai 2017 sous forme d'une subvention à fonds perdus à la Compagnie du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher (LEB) pour financer la participation cantonale à la construction du tunnel ferroviaire sous l'avenue d'Echallens à Lausanne et un prêt conditionnellement remboursable additionnel de CHF 7'322'000.- au prêt conditionnellement remboursable de CHF 22'000'000 accordé par le Grand Conseil le 23 mai 2017 au LEB pour financer la participation cantonale à la construction du tunnel ferroviaire sous l'avenue d'Echallens à Lausanne**

### **1. PREAMBULE**

La commission s'est réunie le jeudi 27 avril 2023, à la Salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mmes Aude Billard, Yolanda Müller Chabloz, Nathalie Vez, de MM Oscar Cherbuin, Loïc Bardet, Jean-François Cachin, Fabrice Tanner, Philippe Germain, Vincent Jaques, Stéphane Jordan, Pierre Kaelin, Romain Pilloud, David Raedler, et de M. Pierre-Alain Favrod, président. M. Xavier de Haller était excusé.

Mme Nuria Gorrite, Cheffe du DCIRH, était accompagnée de M. Pierre-Yves Gruaz, directeur général de la DGMR, M. Jean-Charles Lagniaz, chef de la division management des transports (DGMR), M. Jonas Anklin, chef de la division finances et supports (DGMR), M. Federico Molina, chef de la division planification (DGMR).

M. Cédric Aeschlimann, secrétaire de la commission, a établi les notes de séance.

### **2. PRESENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT**

Madame la Conseillère d'Etat explique que la situation du chantier du tunnel du LEB est assez rare et constitue un « chantier horribilis ». Plusieurs risques avaient été identifiés, dont des risques non financiers.

Un crédit additionnel avait été prévu. Les risques se sont tous produits, ainsi que d'autres qui n'avaient pas été identifiés.

Ce projet est financé essentiellement par la Confédération, via un crédit-cadre décidé tous les quatre ans par le parlement fédéral. Ce projet était en attente et la décision a dû être prise rapidement pour ne pas rater le crédit-cadre. Le besoin d'agir était clair, car il y avait des accidents, parfois mortels. Des voitures entraient régulièrement dans les voies. Les cheminots étaient stressés par cette situation. Il est important de rappeler que le LEB est un train régional, pas un tram, ce qui implique un certain poids et une plus grande distance de freinage. La cohabitation entre le train et les autres modes de transports avait un risque trop élevé. Il a fallu se

dépêcher d'agir pour la première décision en 2012. Ceci a entraîné au départ une précipitation dans l'élaboration du budget.

Après le début des travaux, de nombreux problèmes ont été rencontrés. D'abord, la découverte d'un cimetière. Ensuite des variations économiques importantes avec des renchérissements, qui ont entraîné des procédures qui ont retardé le projet. Il a fallu réaliser des opérations coup de poing, avec des interruptions du trafic. Puis le covid a interrompu le chantier. Des mesures d'accélération ont alors été prises, causant des hausses de budget. Des émanations de soufre abrasif ont ensuite fait prendre feu la haveuse. Il a fallu reculer et refaire des sondages. De plus, le LEB a adjugé les travaux à un consortium qui a sous-estimé des postes de dépenses au budget. Tous ces éléments expliquent ces dépassements.

La LFin a toutefois été respectée. Lorsqu'il a été clair que les risques identifiés allaient se réaliser et dépasser les estimations, les travaux ont été interrompus et des discussions ont été menées devant le Conseil d'Etat et la COFIN, qui ont autorisé les dépenses supplémentaires, qui étaient à finaliser en régularisant les dépenses dans le cadre du bouclage du crédit.

Le Directeur général de la DGMR explique que les services ont essayé d'être relativement exhaustifs dans l'EMPD en identifiant l'ensemble des thématiques. Les surcoûts sont répartis en familles et catégories. Chaque montant est ventilé dans les différents tableaux.

Le contexte est l'important besoin d'offre de transports publics. Les clients sont nombreux sur cette ligne.

Il y avait, de plus, la pression d'un contexte d'urgence globale causée par les accidents et les morts. Il a fallu profiter de l'opportunité du crédit-cadre 2017-2020. Le besoin d'agir rapidement pour ce crédit-cadre est peut-être à l'origine d'estimations budgétaires et d'appels d'offres qui ont souffert de quelques lacunes, notamment en termes de quantités qui étaient sous-évaluées. Si on multiplie par la longueur du tunnel, les nombres se démultiplient très vite.

Le tunnel double voie qui a été creusé mesure 1'687 m. Cela permettait la mise en sécurité de l'avenue d'Echallens, ainsi que de futures évolutions. La cadence actuelle est de 15 min, à l'horizon 2035 elle pourrait atteindre les 10 min, voire les 7,5 au maximum. 130 m de quais ont été construits en plus. L'avenue d'Echallens a été réaménagée. Le Canton a délégué la maîtrise d'ouvrage à l'entreprise du LEB, gérée par les TL. Le coût était estimé à 132 millions, hors risques. La condition du financement par la Confédération était que le Canton assure un tiers des coûts, soit 44 millions.

Parmi les surcoûts, les variations économiques ont coûté 11 millions, la modification de projet 4,5 millions, les aléas de chantiers 11,5 millions, les lacunes 10 millions, les révisions budgétaires avant la demande de crédit, pour s'aligner sur les offres basses, 6,2 millions (ce qui a créé un budget relativement serré), ce qui monte le total à 44 millions. La Confédération a elle aussi compensé sa part et a déjà validé la prise en compte des surcoûts dans le cadre du budget.

Il ne s'agit pas encore du crédit de bouclage, qui interviendra en 2025, mais d'un crédit supplémentaire qui permettra de financer l'ensemble. Le tunnel a été mis en service le 15 mai 2022 et constitue une réussite en termes de qualité d'ouvrage et d'exploitation. Le potentiel de satisfaction et de stabilité a été réalisé.

Fin 2024, les installations de sécurité seront mises en place. Il reste encore à aménager l'avenue d'Echallens en surface.

Parmi les aléas du chantier : le soufre a coûté 1,5 millions, l'abrasivité de la roche 1,5 millions, le tassement lors des excavations 1,4 millions, le covid 0,4 millions. Les retards s'élèvent à 650 jours, ce qui a forcément un coût.

### **3. DISCUSSION GENERALE**

Néant

### **4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSE DES MOTIFS**

#### ***1.2.1.2 Répartition du financement***

Un Député demande une clarification des règles de répartition du financement. Qui définit si seule la Confédération participe ou aussi le LEB et les communes concernées ?

Le Chef de la division finances et supports explique que le principe de base est 50-50 pour les croisements entre chemin de fer et routes. Mais il y a toujours des négociations avec l'OFT qui juge quel interlocuteur est le plus privilégié et bénéficie le plus de ces croisements. Il a jugé que le LEB était le principal gagnant de cette modification.

#### **1.5.15 Technique ferroviaire (Techfer)**

Une Députée demande quelles étaient les autres options concernant le mandataire principal et si cela correspond à la même chose que la maîtrise d'ouvrage

Le Directeur général de la DGMR explique que le mandataire est mandaté par le consortium.

#### **1.5.18 Installations de sécurité (IS)**

Une Députée revient sur la question de la maîtrise d'ouvrage.

Le Chef de la division finances et supports corrige un point, il n'y a pas eu de délégation de maître d'ouvrage. Le LEB agit en qualité de gestionnaire de l'infrastructure et est responsable de ce chantier. Le Canton finance simplement un tiers du projet.

Madame la Conseillère d'Etat explique qu'il s'agit d'une convention de prestation. Ce n'est pas le Canton qui sollicite l'argent de la Confédération, mais l'entreprise. C'est elle qui doit réaliser l'ouvrage et calibrer le coût. Le LEB n'aurait pas obtenu l'autorisation de l'OFT s'il n'avait pas modifié sa structure et si les TL ne conduisaient pas les travaux.

Une Députée demande pourquoi il n'y a pas de participation financière des TL dans ce type de projets, comme ces infrastructures sont celles du LEB et des TL.

Le Directeur général de la DGMR explique que cela est normal. Le propriétaire des infrastructures est le LEB et c'est lui qui finance ce projet. Le Canton a dû participer pour une partie à cause de la question rail-route. Le projet est financé par et est sous la conduite du LEB, qui a mandaté les TL pour mener les travaux.

Le Chef de la division management des transports explique que les entreprises de transport n'ont pas de moyens propres. La Confédération fournit un soutien via ces crédits-cadres de quatre ans, depuis 2014 et via le fond pour les infrastructures ferroviaires. Elle fournit aussi des indemnités d'exploitation pour les charges non couvertes par les recettes clientèle. Les entreprises ne lèvent pas de capitaux, sauf en cas de garantie fédérale ou cantonale.

#### **1.5.26 Augmentation de la durée de l'OCP**

Un Député veut des précisions sur la notion d'opération coup de poing qui semble évoquer la rapidité.

Le Chef de la division management des transports explique que cela correspond au moment où la ligne est coupée à un endroit et où il faut substituer la partie de la ligne non desservie. Le travail se poursuit aussi la nuit. La synchronisation à faire entre le génie civil et la technique ferroviaire a nécessité de passer la durée des 120 jours prévus à 200.

#### **1.6 Synthèse des surcoûts**

Un Député veut savoir si la responsabilité de l'entreprise mandataire a été engagée et, si oui, si le maître d'ouvrage a dû entreprendre des démarches pour obtenir réparation de cas en cas.

Madame la Conseillère d'Etat indique qu'il n'y a pas de démarche pénale à ce stade.

#### **1.7 Besoin de financement additionnel**

Un Député veut savoir ce qui changerait si ce financement additionnel était refusé ?

Le Directeur général de la DGMR indique que cela serait bien ennuyeux. L'autorisation de dépenser a été validée par le Conseil d'Etat et la COFIN en 2021. L'argent a été dépensé, il s'agit d'une régularisation. Cela a aussi permis une limitation des coûts d'arrêt du chantier.

Madame la Conseillère d'Etat indique que cette fois la demande est de 15 millions, mais que depuis 2017, dans le cadre des boucllements, 36 millions ont été restitués à la caisse cantonale par la DGMR. Le choix particulier

qui a été réalisé à l'époque était d'identifier des risques, mais de ne pas solliciter d'argent pour cela. Ceci ne se ferait plus ainsi aujourd'hui.

Le Chef de la division planification indique, puisque la discussion porte sur des fictions, que la législation fédérale comprend des dispositions qui traitent des litiges financiers. Dans ces cas touchant le rail et la route, l'OFT tranche ces litiges. Le propriétaire peut ensuite être condamné et des recours effectués au TAF et au TF.

### **3.6 Conséquences sur les communes**

Une Députée demande quelles sont les communes concernées ?

Le Chef de la division management des transports indique qu'il s'agit du bassin numéro 5, depuis Lausanne jusqu'à Echallens, la couronne lausannoise large jusqu'à Oron.

## **5. DISCUSSION SUR LE PROJET DE DECRET ET VOTES**

### **5.1. COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE**

L'art. 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

L'art. 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

L'art. 3 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

## **6. VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DECRET**

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

## **7. ENTREE EN MATIERE SUR LE PROJET DE DECRET**

*La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.*

Noville, le 23 août 2023.

*Le rapporteur :  
(Signé) Pierre-Alain Favrod*