

**Réponse municipale à l'interpellation du Conseiller David Boulaz et consorts :
«LEB : l'exploitation déraile...»**

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

La Municipalité répond comme suit à l'interpellation de Monsieur le Conseiller David Boulaz et consorts :
«LEB : l'exploitation déraile... », déposée et lue au Conseil communal du 30 septembre 2019.

En préambule, il est à préciser que la dégradation de l'exploitation du LEB n'est pas uniquement due à la mise en service du nouvel horaire. L'offre a été détériorée par de nombreux dérangements aux niveaux des équipements et installations techniques. Ces événements sont liés aux faiblesses actuelles de la ligne et ils seraient aussi survenus avec l'ancienne cadence.

Ces dérangements multiples peuvent être classés en deux grandes catégories :

- faiblesse des anciennes installations, non encore renouvelées;
- bugs des nouvelles installations, mises en service récemment.

On peut ainsi citer de manière exhaustive les événements survenus depuis :

- dérangement aux installations de sécurité à la gare des Ripes;
- dérangement de l'aiguille à Jouxens-Mézery;
- deux problèmes successifs liés aux installations de sécurité anciennes entre Bercher et Sugnens;
- problèmes sur le passage à niveau d'Etagnières (installations nouvelles liées aux Ripes);
- coupure de courant suite aux dérangements de deux sous-stations (installation ancienne);
- porte d'un train bloquée à Bercher;
- fausse alarme sur la voie, avenue d'Echallens, liée à des travaux de tiers;
- panne des annonces vocales en gare du Flon.

Plusieurs de ces pannes sont en cours d'investigation pour en comprendre les causes.

Le Conseil d'administration du LEB est conscient des mécontentements et de l'impatience de la clientèle et procède à un examen des possibilités d'accélération des travaux de renouvellement restants prévus dans les crédits-cadre. Toutes les compétences de l'entreprise tl disponibles pour le LEB sont mobilisées et les équipes du LEB travaillent d'arrache-pied pour réparer ces pannes et limiter l'impact sur l'offre pour tous les clients de la ligne du LEB. Le Conseil d'administration du LEB prend la situation très au sérieux et peut compter sur ses équipes qui s'engagent avec détermination dans un contexte très difficile.

Quant aux questions spécifiques de M. l'Interpellateur, voici les réponses de la Municipalité :

- I. La Municipalité est-elle intervenue auprès du LEB suite de l'annonce du report de rentrée en vigueur du nouvel horaire ? Cas échéant, quelle a été la teneur de son message ?**

Réponse : Non

- II. Gouvernance :**

- a) Sur la base de quels éléments concrets la direction du LEB a-t-elle pris la décision de reporter rentrée en vigueur du nouvel horaire ?**

Réponse :

Ce n'est pas la Direction du LEB qui a pris la décision finale mais bien l'ensemble du Conseil d'administration sur proposition de la Direction du LEB. Deux interrogations demeuraient : la capacité du fournisseur à changer les horaires modifiés pour cette date, qui a annoncé, quelques jours avant, ne pas pouvoir donner de réponse positive sur sa capacité à tenir le délai, et l'effectif des régulateurs, qui était stable mais critique. Malheureusement, ces absences quelques jours avant le démarrage, combinées avec l'absence du logiciel d'acheminement automatique des trains, ont rendu de fait impossible le lancement de la cadence 15' au 11 août 2019.

b) A partir de quand avait-elle connaissance de ces éléments ?

Réponse :

Quelques jours avant la date du changement d'horaire, qui se sont confirmés dans la semaine suivante.

c) Cette décision a-t-elle été prise de concert avec le Conseil d'administration ? Sinon, quand le Conseil d'administration a-t-il appris la décision ?

Réponse :

Oui, plusieurs conférences téléphoniques ont eu lieu afin de tenir au courant le Conseil d'administration du LEB.

d) Comment est régi le risque de potentiels conflits d'intérêts du représentant de la Municipalité au Conseil d'administration du LEB lorsque les intérêts du LEB et de la commune de Prilly sont divergents ?

Réponse :

Comme celles d'autres Conseil d'administration, Associations, voire Députés au Grand Conseil, par le fait que la personne représentant la Commune se récusé lors des délibérations et/ou lors de votes.

e) La gouvernance alambiquée TL/LEB (deux conseils d'administration distincts et une seule direction) a-t-elle eu une influence sur le report de l'entrée en vigueur du nouvel horaire ?

Réponse :

Non. Le Conseil d'administration du LEB s'est doté d'une Convention de gestion tl-LEB afin de préciser celles attendues tant des membres du Conseil d'administration que des représentants de la Direction tl au sein de ce même Conseil.

f) Quelle entreprise a-t-elle mandatée pour la réalisation de l'audit ? Quand est-ce que son rapport sera-t-elle disponible ? Sera-t-il rendu public dans son intégralité ?

Réponse :

L'entreprise zurichoise EBP a été mandatée. Elle est reconnue dans le monde ferroviaire et a effectué des audits chez les CFF. Ses premières constatations devraient être connues du Conseil d'administration en principe à la mi-décembre 2019. Avant de le rendre public, le Conseil d'administration du LEB ainsi que les services cantonaux devront en prendre connaissance et l'avaliser.

III. Exploitation :

a) Le nouvel horaire a réduit le temps de correspondance entre la gare de Lausanne-CFF et la gare de Lausanne-Flon (une dizaine de minutes contre 15 à 20 auparavant). Cette modification a pour conséquence que chaque retard, même de quelques minutes, engendre des ruptures de correspondance. Il en va de même, même sans retard, aux heures creuses/les jours fériés, lorsque le m2 circule avec une cadence réduite.

i. Quelles mesures concrètes peuvent-elles être mise en place rapidement pour pallier à cette problématique ?

Réponse :

Le nouvel horaire, partagé avec la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), a surtout cherché à donner les correspondances avec les lignes de bus du Gros-de-Vaud. Une proposition d'étendre ces horaires pour justement «se donner un peu d'air» a été proposée.

ii. Pour quelles raisons exactes il est impossible (selon les dires de l'exploitant) de revenir à l'horaire en vigueur durant la période horaire 2018 ?

Réponse :

A part la problématique des horaires de liaisons avec les autres transports publics, le fait de revenir à l'ancienne cadence ne résout pas les problèmes techniques de l'exploitation du LEB, comme expliqué dans le préambule.

iii. L'horaire (théorique) du m2, a-t-il été adapté au nouvel horaire du LEB ?**Réponse :**

La cadence actuelle en heures de pointe du matin est de 2'24" et passera à 2'10" début mars 2020 (le 2 mars normalement). La cadence en heures de pointe du soir est déjà à 2'10" depuis novembre 2017.

b) Les différentes mesures de communication mises en place ne semblent pas atteindre leur objectif (cf. les nombreuses doléances des voyageurs, en particulier sur les réseaux sociaux). Y-a-t-il un suivi de leur efficacité ? Quelles mesures concrètes supplémentaires peuvent être mises en œuvre rapidement pour pallier à ces carences ?

Réponse :

Le projet de mise en place de bornes d'information N° IV est en voie de production. Le produit est maintenant stable et va permettre d'étendre les installations prévues. Un autre projet concernant le suivi et l'information au moyen des réseaux sociaux est en phase de tests.

Nonobstant les problèmes techniques, aujourd'hui, l'objectif est de parvenir le plus rapidement possible à une exploitation intégralement ferroviaire au quart d'heure, du moins pendant la journée. Pour ce faire 3 paramètres doivent être maîtrisés :

- un effectif suffisant et stable de régulateurs;
- disposer d'un effectif suffisant et stable de conducteurs;
- disposer d'un outil de régulation fiable et sécurisé promis par le nouveau fournisseur de l'acheminement automatique des trains qui facilite le travail des régulateurs en réduisant leurs interventions.

Pour le premier objectif, le recrutement et la formation sont en phase terminale début novembre 2019. Pour le second, le recrutement et la formation restent compliqués en rapport avec la pénurie qui existe aujourd'hui sur le marché. Même les CFF ont de la peine à trouver de nouveaux conducteurs. Pour le troisième objectif, une pression constante est menée auprès du fournisseur afin qu'il puisse livrer ce logiciel le plus rapidement possible, dans un délai fixé à fin octobre 2019.

Outre le mandat technique demandé, le Conseil d'administration du LEB porte une attention toute particulière aux différentes équipes au sein du LEB et a lancé une analyse du climat de travail. Le Conseil d'administration renouvelle à chaque occasion son soutien au personnel et relève également sa pugnacité dans la résolution des pannes techniques. Il est vrai qu'aujourd'hui celui-ci s'essouffle et a besoin de relâcher quelque peu la pression avant d'implorer. Cette situation n'est pas viable à moyen et long termes.

Pour les usagers, une action a été entreprise afin de distribuer des bons de CHF 100.00 à la mi-septembre 2019 dans le but d'indemniser les usagers lors de la panne du 13 juin 2019. En tenant compte des abonnements annuels et mensuels des usagers, une estimation de 5'000 bons a été calculée. Sur les 1'616 bons distribués 1'163 ont été utilisés. On peut interpréter que les utilisateurs privilégient la qualité plus que les indemnités. De plus, une prime a également été octroyée aux collaborateurs ti-LEB.

La volonté politique cantonale a été de développer une ligne régionale en une ligne RER en peu de temps, comme le démontre les quelques chiffres qui suivent.

L'évolution de la population des principales communes entre Jouxens-Mézery et Bercher depuis 1980 :

Année	Population	Croissance depuis 1980
1980	7'410	0 %
2000	14'420	108 %
2005	16'820	127 %
2010	18'740	153 %
2015	20'280	174 %

Ces chiffres ne comprennent pas la part des habitants des communes de Prilly et de Lausanne (notamment l'enclave de Vernand) qui sont desservis par les gares du LEB. La population a ainsi plus que doublé entre 1980 et 2015 dans le périmètre de la ligne.

Le Gros-de-Vaud se caractérise par un fort taux de pendulaires : 28.2 % de sa population quitte le district pour se rendre à son travail.

L'évolution du trafic du LEB depuis 1980 :

Année	Voyageurs par an	Trafic journalier moyen	Croissance depuis 1980
1980	1'213'000	3'300	0 %
2000	1'526'000	4'200	26 %
2005	2'262'000	6'200	86 %
2010	2'941'000	8'100	142 %
2015	3'705'000	10'200	205 %

Cette statistique montre que le trafic a triplé entre 1980 et 2015. Sa croissance est supérieure à celle de la population (voir chapitre ci-dessus), mettant en évidence un report modal en faveur des transports publics.

L'offre de transport a été fortement améliorée avec le prolongement de la ligne à la gare de Lausanne-Flon en 2000, puis avec l'introduction de la cadence au quart d'heure en août 2013 entre Lausanne et Cheseaux.

L'évolution des prestations du LEB en trains-km :

Année	Train-km par an	Trains km par jour	Croissance depuis 2005
2005	545'000	1'500	0 %
2010	579'000	1'600	6 %
2015	808'000	2'200	48 %

Un nouveau matériel roulant moderne a été mis en service en 2010 avec la livraison de six nouvelles rames Stadler, destinées à remplacer 6 rames datant des années 1980. Deux ont été livrées en 2019 et 4 le seront en 2020.

Malheureusement, force est de constater que l'infrastructure ferroviaire n'a pas suivi au même rythme et que les installations de sécurité sont de plus en plus complexe à mettre en œuvre mais surtout compatibles entre elles.

Sis aujourd'hui, le Conseil d'administration du LEB avec les tl ont plus de 56 projets en cours (8 installations de sécurité, 34 infrastructures et 14 autres), il faut aussi se rendre compte des travaux lourds qui ont été réalisés dans un laps de temps très court et qui sont encore prévus ces prochaines années :

2012	Union-Prilly :	- nouvelle halte, dédoublement de la voie et rehaussement du quai
2015	Cery Fleur-de-Lys :	- construction du pont et suppression du passage à niveau
2016	Fey et Bercher :	- remplacement de 1,7 km de voies et 2,2 km de lignes de contact entre les 2 gares
2017	Assens :	- nouvelle gare de croisement, rénovation du bâtiment, construction du quai et passage inférieur pour accès piéton, nouvelle installation de sécurité et construction d'un parking P+R
2018	Vernand-Camarès :	- déplacement de la sous-station électrique
	Bel-Air :	- construction de la nouvelle sous-station électrique
	Rippes :	- nouvelle gare de croisement, adaptation du nouveau quai, création d'un passage sous voie pour accès piéton et nouvelle installation de sécurité
	Echallens :	- construction d'un nouveau couvert pour abriter les trains
	Av. d'Echallens :	- début des travaux du tunnel av. d'Echallens
		- prolongation du quai, pose d'une marquise sur le quai, réfection du faisceau des voies et de la ligne de contact, nouvelle installation de sécurité
2019	Sur Roche :	- réfection de la halte et rehaussement du quai
	Sugnens :	- nouvelle gare de croisement, construction du quai et nouvelle installation de sécurité
	Bercher :	- réfection de la gare et des voies, construction du nouveau quai, nouvelle installation de sécurité
2021	Lussex :	- nouvelle halte et construction d'un pont ferroviaire à une voie
2022	Jouxens-Mézery :	- réfection de la gare, rehaussement du quai et création d'un quai central, passage inférieur pour piéton et suppression de la traversée des voies
2023-2024-2025		
	Etagnières :	- nouvelle gare et quai, suppression des passages à niveau, nouvelle installation de sécurité
	Prilly-Chasseur :	- création d'un dénivelé
	Union-Prilly :	- suppression du passage à niveau pour les voitures

Au vu de ce qui précède, la Municipalité vous demande, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, d'accepter la réponse municipale à l'interpellation de Monsieur le Conseiller David Boulaz et consorts : «LEB : l'exploitation déraile...».

Adopté par la Municipalité dans sa séance du 11 novembre 2019.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic

A. Gillieron

La Secrétaire

J. Mojonnet

Réponse présentée au Conseil communal en séance du 18 novembre 2019