

Réponse de la Municipalité

à l'interpellation de M. Pierre-Antoine Hildbrand
déposée le 1^{er} mars 2016

*« Quelle est l'implication concrète de la Commune de Lausanne
dans la gestion de la compagnie du LEB ? »*

Rappel

« 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 considérés 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 dysfonctionnant, haut-parleurs dans les gares et les trains soit inexistantes, 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 du 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. Leurs demandes principales : des horaires mieux tenus et des informations en cas de retard. En l'état, cette pétition est toujours en attente d'une réponse.

La commune de Lausanne est actionnaire à hauteur de 677 actions et dispose d'un administrateur au CA. Bien que principalement en bout de ligne, ce moyen de transports est largement utilisé par les habitants lausannois des quartiers bordant la partie supérieure de l'avenue d'Echallens (arrêts de Prilly-Union et Montétan) et il est le seul moyen de déplacement public des habitants de la zone foraine de Vernand (par les arrêts Bel-Air, Camarès et Romanel) et des travailleurs qui s'y rendent.

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 pour faire face au très gros développement démographique et économique, pourtant prévisible, du nord ouest-lausannois et du Gros-de-Vaud.

L'Etat de Vaud ainsi que toutes les communes riveraines du LEB sont actionnaires de la compagnie jusqu'en 2012-13, période où l'Etat de Vaud a commencé à s'intéresser sérieusement à la ligne et a imposé une reprise de la gestion opérationnelle par les tl, le conseil d'administration ne semble n'avoir pas du tout entrepris ce qui était nécessaire pour anticiper et répondre à l'accroissement de la demande en transport public le long de la ligne.

Deux hauts cadres des tl 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 explicite.

Le développement démographique de cette région est loin d'être terminé. Rien que pour le schéma directeur du Nord lausannois (SDNL) qui concerne une petite portion de la moitié sud de la ligne, pour la seule zone situées entre le lussex et l'entrée sud de Cheseaux, dont la moitié est sur territoire lausannois, ce ne sont pas moins de 15'000 habitants/emplois qui sont attendus dans les 25-30 prochaines années. »

Préambule

Le LEB assure une liaison ferroviaire structurante de 23.6 km et relie le centre-ville de Lausanne aux communes du nord-ouest de l'agglomération et au district du Gros-de-Vaud (bassin de population d'environ 65'000 habitants). Depuis l'année 2000 et le prolongement de la ligne en tunnel jusqu'à l'interface souterraine majeure de transports publics du Flon qui connecte cette ligne au réseau ferroviaire national, depuis 2008, par l'intermédiaire de la liaison du m2 à la gare CFF, la fréquentation du LEB n'a cessé d'augmenter de manière continue, avec une progression de plus de 150% du nombre de voyageurs en une décennie pour atteindre le chiffre de 3.7 millions de voyageurs transportés en 2015.

La charge moyenne des jours ouvrables de la ligne augmente au fur et à mesure que l'on se rapproche de l'agglomération. Elle s'élève au maximum à environ 1'400 voyageurs entre Bercher et Echallens pour atteindre au maximum 8'500 voyageurs entre Cheseaux et Lausanne-Flon. Il est à noter que de nombreuses lignes régionales de bus sont connectées à cette ligne ferroviaire en différentes gares, notamment à Bercher, Echallens et Cheseaux-sur-Lausanne.

La population du secteur desservi par cette ligne ferroviaire va continuer à se développer dans les prochaines années, notamment par l'accueil de nouveaux habitants dans le Nord lausannois et dans le district du Gros-de-Vaud. Le scénario le plus optimiste consiste à maintenir la tendance constatée sur les 5-10 années précédentes jusqu'à l'horizon de projection 2030, étant entendu que la demande sur la ligne est proportionnelle à l'évolution de la population des communes desservies.

Afin de répondre aux besoins de la clientèle, le LEB a procédé à une augmentation de la cadence en 2013. L'offre actuelle comprend une cadence à la demi-heure entre Lausanne-Flon et Bercher ainsi qu'une cadence supplémentaire à la demi-heure entre Lausanne-Flon et Cheseaux, permettant d'assurer ainsi une cadence à 15 minutes entre ces deux gares. L'offre est de plus complétée par des prestations supplémentaires aux heures de pointe entre Lausanne-Flon et Bercher, ne desservant que certains des arrêts, dont celui de Chauderon pour la commune de Lausanne.

La croissance de la fréquentation laisse entrevoir des développements supplémentaires à l'avenir pour répondre à la demande. Cette progression se heurte cependant à la difficile cohabitation, en milieu fortement urbanisé de l'avenue d'Echallens sise sur le territoire lausannois, d'un train régional avec le trafic automobile, les bus des transports publics, les cyclistes et les piétons.

En vue d'apporter une solution rapide à la dangerosité du tracé, le Canton, la Municipalité de Lausanne et le LEB proposent de mettre en tunnel l'infrastructure du train entre la station Union-Prilly et l'actuel tunnel, à l'ouest de la place Chauderon. Ce projet intégralement à double voie, réserve la

possibilité, à terme, d'introduire sans obstacle une cadence à 10 minutes en permettant le croisement des trains, et au-delà, d'autres augmentations de capacité si celles-ci se révèlent nécessaires.

Le coût total du projet est estimé à CHF 145 millions avec un financement sollicité auprès de l'Office fédéral des transports (OFT) en vue de son inscription dans la convention de prestation entre la Confédération et les entreprises de transport pour la période 2017-2020. Sous réserve du calendrier de la procédure de permis de construire, actuellement en cours, qui relève exclusivement de la compétence de l'OFT, il est envisagé que les travaux s'achèvent à fin 2020 par la mise en service des nouvelles installations.

Réponses aux questions posées

La Municipalité répond comme suit aux questions posées :

Question 1 : Quelles ont été les actions concrètes des représentants de notre commune dans la participation à la gestion politique et stratégique de la compagnie dans les années passées ?

Si la Municipalité ne devait citer qu'une action stratégique, ce serait celle du pilotage d'une étude de faisabilité en 2010 de la mise en tunnel de l'infrastructure du LEB entre les stations Union-Prilly et Chauderon. Cette initiative a permis, avec le fort soutien et l'appui du Canton, la mise en place d'une organisation de projet par la cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH). Celle-ci comprend un comité de pilotage politique, des compétences de gouvernance et métiers des acteurs du LEB, des tl et de la Ville, qui ont permis de mener tambour battant et en un temps record un projet ambitieux et solide attendu de tous de longue date.

Question 2 : La Municipalité estime-t-elle que la desserte LEB actuelle et future des quartiers concernés de notre commune est suffisante ?

La desserte actuelle fine en transports publics des quartiers bordant l'avenue d'Echallens est assurée par la ligne urbaine tl n° 9. La mise en souterrain du LEB, actuellement sur la voirie, donne l'opportunité d'envisager une requalification de l'espace public et une réorganisation de l'usage de la voirie dans le sens des objectifs du plan directeur communal. Ainsi, dans le troisième programme d'agglomération Lausanne-Morges et son volet 2016, il est prévu de déposer en décembre de cette année à la Confédération, pour un cofinancement, un projet de Bus à haut niveau de service (BHNS ligne t2 Crissier-Lutry) au même titre que le tronçon de BHNS entre Confrérie et Saint-François du PALM 2007 par exemple. L'offre en sera ainsi améliorée avec des véhicules plus confortables, une bien meilleure régularité et des cadences plus uniformes sur toute la journée.

En accord avec la Municipalité, le projet de mise en souterrain de l'infrastructure du LEB à l'avenue d'Echallens ne comprend pas de station souterraine à l'emplacement actuel de celle de Montétan. D'une part, la qualité des sols en place impose que le tracé du tunnel ne suive pas la ligne actuelle, remettant en cause l'opportunité de conserver cet arrêt. D'autre part, une étude complète menée auprès des utilisateurs a permis de déterminer que la majeure partie des usagers descendant ou montant à l'arrêt Montétan effectuent des trajets de ou vers le centre-ville. L'amélioration de l'offre en bus et la mise en place, à terme de la ligne de BHNS t2, répondront en tous points aux besoins des voyageurs. De plus, le déménagement prévu de l'Hôpital de l'enfance, motif de nombreux déplacements de et vers l'arrêt de Montétan, réduira encore le potentiel d'utilisation de cette station.

Ainsi, la Municipalité estime que l'offre en transports publics est suffisante et qu'elle va encore s'améliorer à l'avenir par la mise en souterrain du LEB qui permettra de considérer la ligne verte comme un véritable RER, circulant de manière sécuritaire entre Prilly-Union et Chauderon, offrant ainsi un accès encore plus rapide à Lausanne pour tout le Gros-de-Vaud. En parallèle, l'offre fine en surface sera améliorée avec l'insertion d'un BHNS et la réhabilitation en 2020 de la desserte de l'arrêt Saint-Paul actuellement condamné pour des raisons de sécurité.

Question 3 : 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 ? Cas échéant, que peut-elle faire de plus ?

Dans l'agglomération Lausanne-Morges, les deux entreprises de transport public que sont les tl et le LEB font face à d'importants défis sur des territoires d'action fortement imbriqués. Pour qu'ils soient relevés de la meilleure façon possible et à l'initiative du Conseil d'Etat, les conseils d'administration des deux sociétés subventionnées ont décidé, en date du 4 décembre 2013, de rapprocher les deux entreprises dans le souci d'assurer le développement d'un réseau intégré et performant. Si les deux entreprises restent juridiquement distinctes, leur gestion opérationnelle commune est dorénavant assurée par les tl. Cette nouvelle direction rapporte au Conseil d'administration du LEB qui exerce la haute direction de la société pour l'ensemble des affaires touchant la compagnie.

La Municipalité est d'avis que les structures de gestion doivent pouvoir s'adapter à l'ampleur des enjeux à relever. Le rapprochement des deux entreprises permet notamment de dégager de nouvelles synergies dans la gestion des grands projets à venir, dont celui de la prochaine mise en souterrain du tracé à l'avenue d'Echallens, et de répondre ainsi à un développement nécessaire d'une politique ambitieuse et efficace de transport public. 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 les très importants programmes d'investissement prévus pour les prochaines années. Le renforcement de la gouvernance, la mise en commun de ressources, le partage des connaissances ferroviaires du LEB relié à l'expertise de conduite des tl sur des projets de construction complexes en milieu urbain, comme le métro m2 ou le futur tramway, sont autant de garanties offertes à cette compagnie. Elles vont permettre à cette ligne d'assurer son rôle structurant de réseau des transports publics d'une région très dynamique, en offrant des prestations adéquates en termes de qualité et de quantité.

Question 4 : Comment la Municipalité, en tant qu'actionnaire de la compagnie du LEB et commune riveraine de la ligne, envisage-t-elle son rôle proactif et concret dans les nécessaires développements qui devront être réalisés dans les 20 prochaines années ?

Le Conseil d'administration de la société du LEB comporte neuf membres qui doivent être actionnaires. L'assemblée générale nomme cinq membres, le Canton de Vaud nomme un membre et les communes de Lausanne, Prilly et Echallens nomment chacune un membre. Depuis la dernière refonte du collège Municipal, c'est désormais la directrice des Finances et de la mobilité (FIM), Mme Florence Germond, qui représente Lausanne au sein du Conseil d'administration en remplacement du directeur des Travaux, M. Olivier Français.

Une convention de collaboration, signée le 13 décembre 2013, précise à son article 2 les compétences qui relèvent du Conseil d'administration du LEB :

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

- a) des orientations stratégiques du transport des marchandises et l'offre touristique ;*
- b) de l'offre de transport et des horaires ;*
- c) des projets nécessaires à l'évolution de l'offre de transports ;*
- 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 du LEB ;*
- g) des attributions des droits de signature pour la société aux cadres tl proposés par la Direction tl ».*

Comme partenaire engagé au développement du réseau, la Municipalité continuera à s'investir proactivement sur l'ensemble des huit compétences attribuées au Conseil d'administration de cette ligne en défendant les intérêts particuliers des lausannoises et lausannois ainsi que ceux d'une ligne structurante de l'offre en transport public de l'agglomération Lausanne-Morges qui relie le Gros-de-Vaud à la Ville-Centre du Canton. En fonction de la teneur des enjeux en cours et à venir, la Municipalité s'adjoindra les compétences de son administration pour appuyer, soutenir et développer des projets, comme c'est actuellement le cas du projet de mise en souterrain de l'infrastructure ferroviaire à l'avenue d'Echallens.

La Municipalité estime avoir ainsi répondu aux questions de Monsieur l'interpellateur.

Ainsi adopté en séance de Municipalité, à Lausanne le 17 novembre 2016.

Au nom de la Municipalité :

Le syndic :
Grégoire Junod

Le secrétaire :
Simon Affolter

