

Rapport annuel 2020

Un train
toutes les

15'



 leb

Sommaire

Malgré des difficultés hors norme, la cadence 15 minutes est en service	6
Le LEB a le coeur battant	6
Les projets et les chantiers en 2020	6
Moments forts sur la ligne	12
La situation sanitaire et ses impacts	12
Un grand pas vers la concrétisation du tunnel	13
Déraillement en gare d'Echallens	14
Un train chaque 15 minutes entre Echallens et Lausanne-Flon	15
Renforcer la ligne au quotidien, faire face à l'imprévu et offrir un service de qualité	18
Des chantiers et des projets pour fiabiliser l'ensemble de la ligne	18
Introduction du temps réel pour mieux informer les voyageurs	19
Enquêtes de satisfaction – les clients relèvent des améliorations	19
Une flotte modernisée et des locaux réorganisés	19
Les trains ne font plus halte au Lussex	20
Nouvel horaire des mécanicien·e·s de locomotive – une démarche participative	20
Un train: le facteur humain au cœur de la performance	21
Des collaboratrices et ds collaborateurs investis durant toute l'année	21
Conseil d'administration du LEB	24
Assemblée générale ordinaire des actionnaires	25
Nominations statutaires	28
Systèmes de contrôle interne et management des risques financiers	28
Renseignements statistiques	30
Lexique	33





Malgré des difficultés hors norme, la cadence 15 minutes est en service

Le LEB a le cœur battant

6

Les projets et les chantiers en 2020

6

Malgré des difficultés hors norme, la cadence 15 minutes est en service

Cette année 2020 restera gravée dans les esprits: la cadence 15 minutes est enfin une réalité sur l'entier du tronçon entre Echallens et Lausanne. La pandémie du Coronavirus a fortement impacté l'entreprise, comme le reste du monde. Freinées dès le mois de mars par les effets de la crise sanitaire, les équipes affrontent une soudaine complexité supplémentaire. Passées les premières répercussions de la crise, une «nouvelle normalité» s'installe. Au fil des mois, les collaboratrices et collaborateurs, appuyés

Travaux et chantiers sur la ligne

2020

Remplacement de l'alimentation secourue. Renouvellement partiel de deux escalators. Les 6 suivants seront modernisés en 2021.

2020

Etudes pour le renouvellement des installations de sécurité.

2020

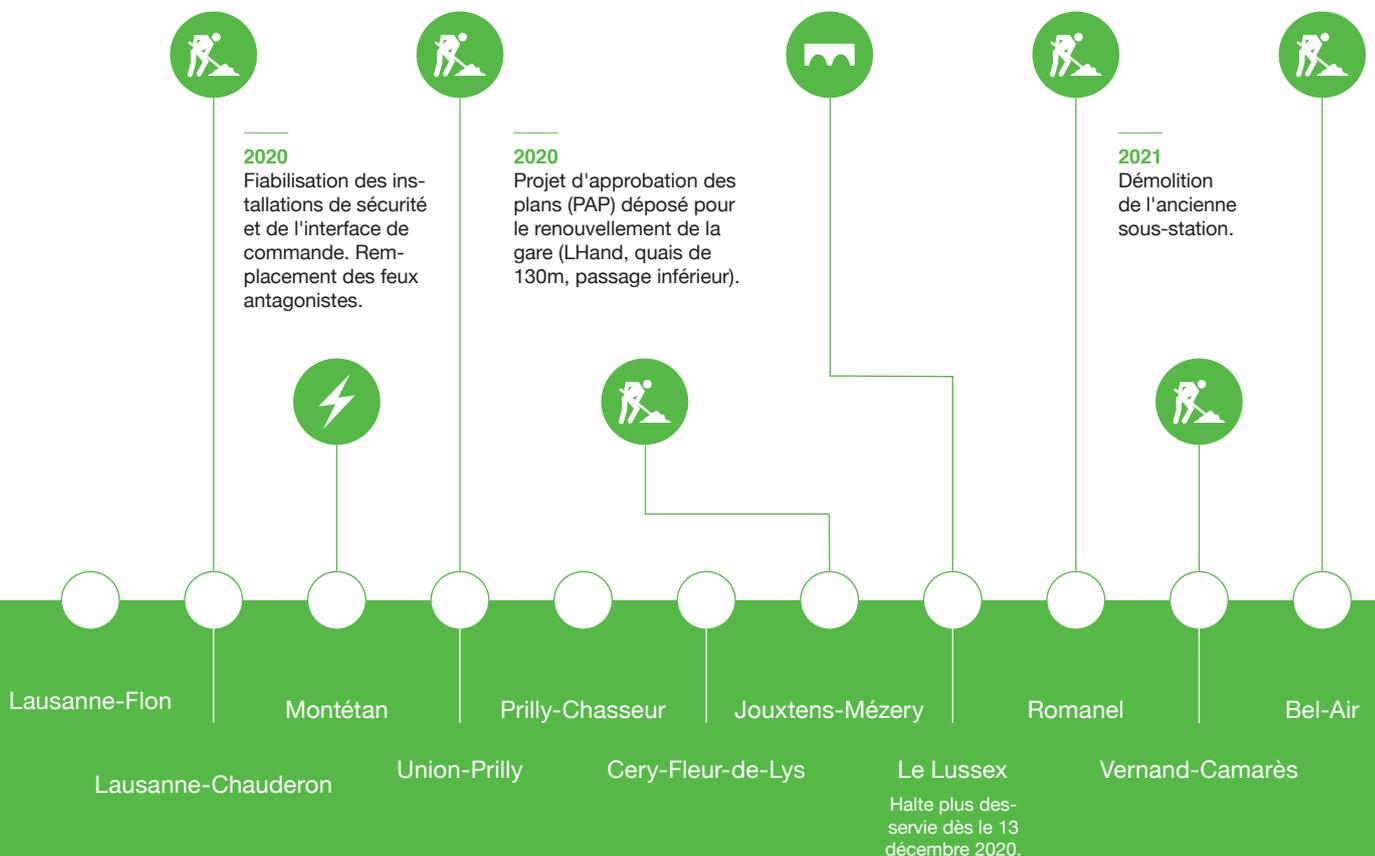
Mise à l'enquête de la création d'un passage inférieur routier (suppression du PN).

2020

Renouvellement des installations du PN du Raffort. Passage à niveau du Taulard déplacé. Projets d'approbation des plans (PAP) déposés: installations de sécurité et création d'un passage inférieur piétons avec prolongement des quais à 130m.

2020

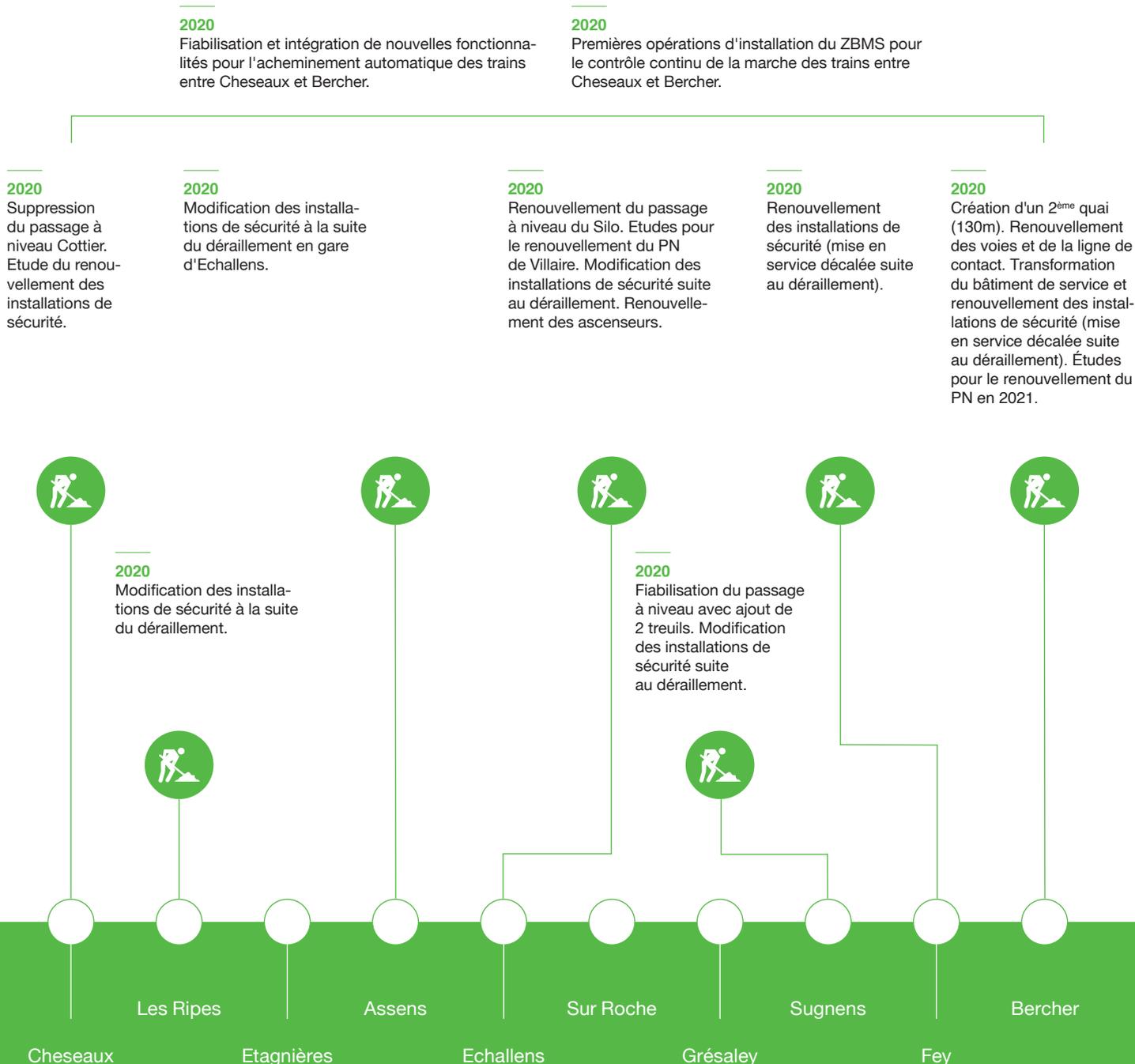
Renouvellement des installations du passage à niveau.



par les collectivités, assurent leur mission : faire circuler les trains, poursuivre les chantiers et les projets et surtout préparer la mise en service du nouvel horaire. Le 13 décembre, au moment de faire rouler les premiers trains selon le nouvel horaire, chacun·e retient son souffle. Les souvenirs de l'arrêt brutal subi en été 2019 et le déraillement survenu quelques semaines auparavant, sont encore présents dans les esprits.

Le LEB a le cœur battant

La mise en service du nouvel horaire - tant attendue - récompense des mois de travail intenses, chargés en émotions et d'incertitudes. Dès le mois de mars, la pandémie COVID-19 complexifie un quotidien déjà rempli de défis. Elle modifie le contexte de travail et fait naître des craintes liées à la santé. La formation des futur·e·s mécanicien·ne·s de locomotive est suspendue. Les chef·fe·s de circulation, les personnes



Malgré des difficultés hors norme, la cadence 15 minutes est en service

en charge de la planification, de l'entretien des véhicules ou du réseau, celles et ceux qui sont proches des client·e·s, de l'infrastructure ou des machines – toutes et tous subissent un coup d'arrêt. Mais chacun·e, sur le terrain, au guichet ou dans les bureaux, s'adapte au cadre sanitaire mis en place par les entreprises LEB et tl et déploie des solutions pour assurer l'introduction de cette nouvelle offre. Soyez toutes et tous remercié·e·s pour votre engagement.

Les changements internes, initiés en 2019 à la suite du report de l'introduction de la nouvelle cadence sont bénéfiques. Le Canton de Vaud, un des mandataires principaux, suit de près l'évolution du projet. Des mesures combinant des changements dans la gestion de l'entreprise, les infrastructures, le matériel roulant et des modifications de l'offre permettent de faire aboutir le projet. Dès le lundi 14 décembre 2020, le LEB circule au quart d'heure entre Echallens et Lausanne!

Sous l'Avenue d'Echallens, les opérations d'excavation du tunnel sont stoppées par l'irruption du virus. Le premier



semi-confinement met à l'arrêt hommes et machines durant un mois. Cette situation exceptionnelle n'empêchera pas les deux équipes, qui creusaient chacune depuis un bout du tunnel, de se réunir le 22 septembre. Le tunnel du LEB est percé! Un moment fort dans cette période et après les aléas des travaux subis depuis l'automne 2019 jusqu'au début de l'année 2020.

Un nouveau coup d'arrêt

Quelques jours après cette étape majeure, la stupeur saisit le LEB. Le 28 septembre, une rame déraile en gare d'Echallens - un nouveau coup dur pour le LEB et ses équipes. Il fait craindre une remise en cause des efforts déployés en vue de la cadence 15 minutes à fin décembre. En quelques heures, les équipes LEB et tl organisent une substitution, qui durera six semaines. Heureusement, seuls des dégâts matériels sont à dénombrer et aucune erreur humaine n'est constatée. Une enquête est ouverte par le Service suisse d'enquête de sécurité (SESE).

Pour conclure cette année 2020, qui a mis à rude épreuve les collaboratrices, les collaborateurs, les véhicules et les infrastructures, la mise en service de la cadence 15 minutes symbolise une victoire d'étape et un gros progrès pour nos client-e-s. Elle offre un nouveau souffle et traduit l'engagement extraordinaire des équipes ces dernières années. Le soutien des services cantonaux et fédéraux, que nous remercions vivement, nous a également permis d'assurer cette montée en puissance. Nous sommes également reconnaissant envers les autorités politiques pour leur confiance et les financements accordés.

La mutation en un véritable RER se concrétise pour le LEB, un train si cher au cœur des habitant-e-s du Gros-de-Vaud.

Jacques Millioud

Président du Conseil d'administration

Olivier Bronner

Responsable de l'unité LEB



Message de Monsieur Millioud, Président

«Après 22 ans d'activité au sein du Conseil d'administration, dont sept à la présidence, je tiens à exprimer le plaisir que j'ai éprouvé à faire évoluer la Compagnie du LEB avec mes collègues administratrices et administrateurs. Suite à l'adoption des nouveaux statuts de la compagnie à l'été 2021, je profite de me retirer du Conseil d'administration et remercie les membres de la Direction, ainsi que l'ensemble des collaboratrices et collaborateurs, pour le travail effectué et plus particulièrement pour les efforts réalisés ces dernières années.»





Moments forts sur la ligne

La situation sanitaire et ses impacts	12
Un grand pas vers la concrétisation du tunnel	13
Déraillement en gare d'Echallens	14
Un train chaque 15 minutes entre Echallens et Lausanne-Flon	15

Moments forts sur la ligne

La situation sanitaire et ses impacts

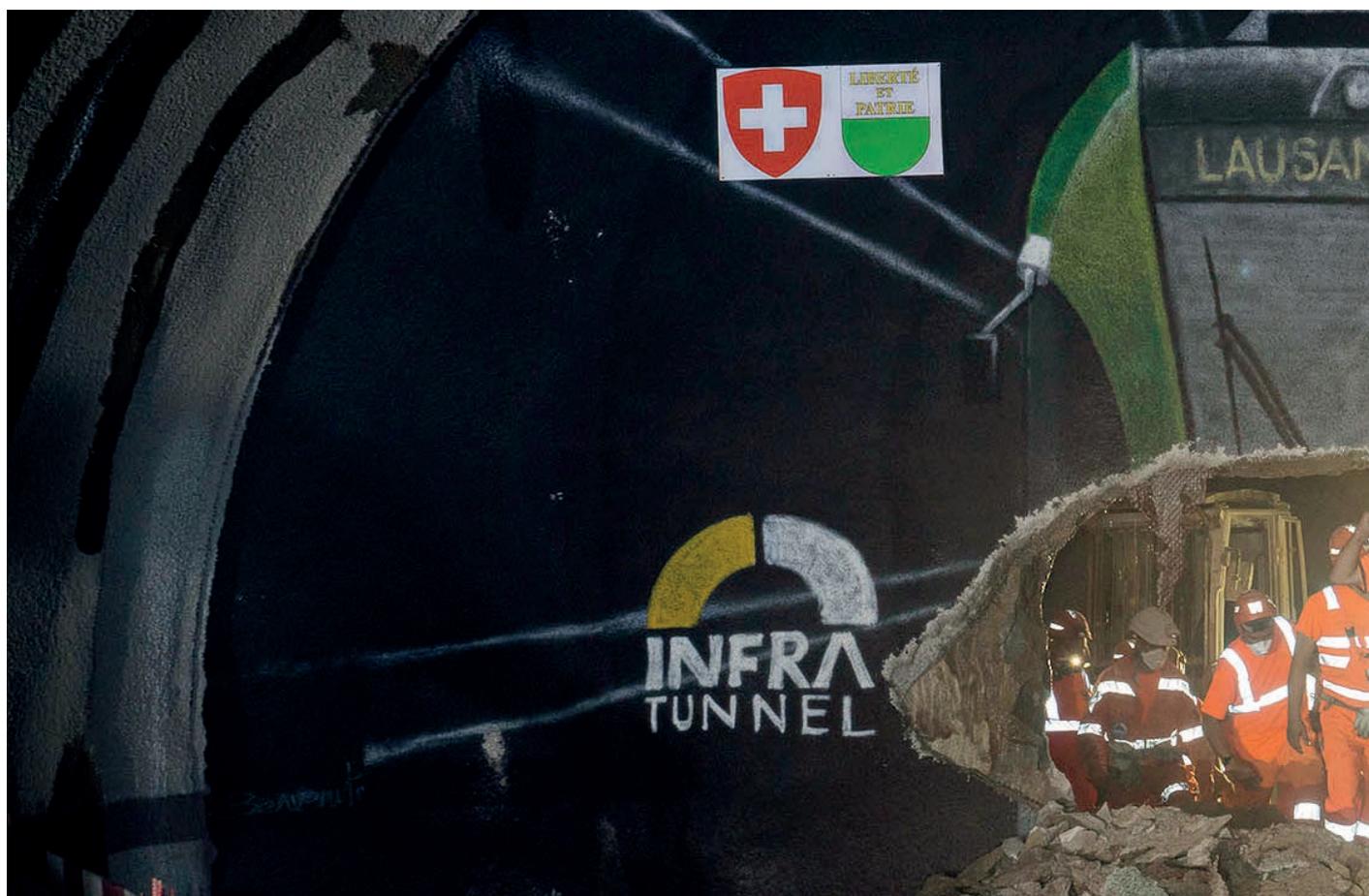
Touché de plein fouet par les effets de la pandémie Coronavirus, le LEB, comme les autres transporteurs, a dû redimensionner son offre au cours de l'année pour s'adapter aux directives de la branche et à l'évolution des besoins de mobilité. Les équipes du LEB ont ainsi opéré sept modifications d'horaire au fil des mois - en plus de la mise en service de la cadence 15 minutes en décembre. Dans le cadre du premier semi-confinement, entré en vigueur dès le 16 mars, une offre exceptionnellement allégée est introduite avec une cadence unique à 30 minutes du lundi matin au dimanche soir du 23 mars au 10 mai 2020.

Tous les métiers se sont adaptés : nettoyage des trains et désinfection des outils de travail (bureaux, instruments, machines de maintenance, etc) ; réaménagements des espaces (déplacement du local de pause mécanicien·ne·s, déménagement des équipes en charge des installations de sécurité et voies) ; collaboration à distance entre les équipes de projet grâce à l'introduction de nouveaux

moyens de communication digitaux. Le coup de frein à la formation du personnel de conduite a aussi fait craindre de l'instabilité dans les effectifs.

Le travail des équipes dédiées à la maintenance doit être réduit sans péjorer le programme d'entretien. Les opportunités d'indemnisation (RHT) sont étudiées. Aux points de vente et dans les trains, les collaboratrices et collaborateurs font face aux craintes des client·e·s voyageant à bord du LEB. La confiance en la sûreté sanitaire des déplacements en transports publics a représenté un enjeu majeur pour le LEB en 2020.

Sous l'avenue d'Echallens, dans la galerie du tunnel en pleine phase d'excavation, des lavabos ont été installés tous les 250 mètres pour permettre aux ouvriers de se laver régulièrement les mains au savon. Le port de masques FFP2, déjà en vigueur pour se protéger en cas de poussières, est dorénavant étendu à la journée. Des outils ont été achetés en plus grand nombre pour que les ouvriers disposent d'équipements individuels.



Un grand pas vers la concrétisation du tunnel

Alors que la haveuse venait de sortir d'une veine de soufre, dont les émanations ont perturbé l'excavation jusqu'au début de 2020, le premier semi-confinement a interrompu l'activité du chantier jusqu'à mi-avril. Les ouvriers ont pu rejoindre leurs postes dès que les mesures sanitaires garantissant leur sécurité ont été instaurées. Ils se sont relayés sur ce chantier particulièrement difficile, mais indispensable pour assurer la modernisation de l'infrastructure du LEB.

Et le 22 septembre, un moment fort a eu lieu en présence d'un petit groupe d'invités et dans le respect des mesures sanitaires: le percement de la galerie! Attaqué de chaque côté, le tunnel est entièrement creusé et les deux tronçons se rejoignent. «Soixante ouvriers ont travaillé dans des conditions particulièrement complexes depuis un an. Ils ont fourni un effort considérable pour creuser l'ouvrage. Le percement d'un tunnel est un moment unique qui per-

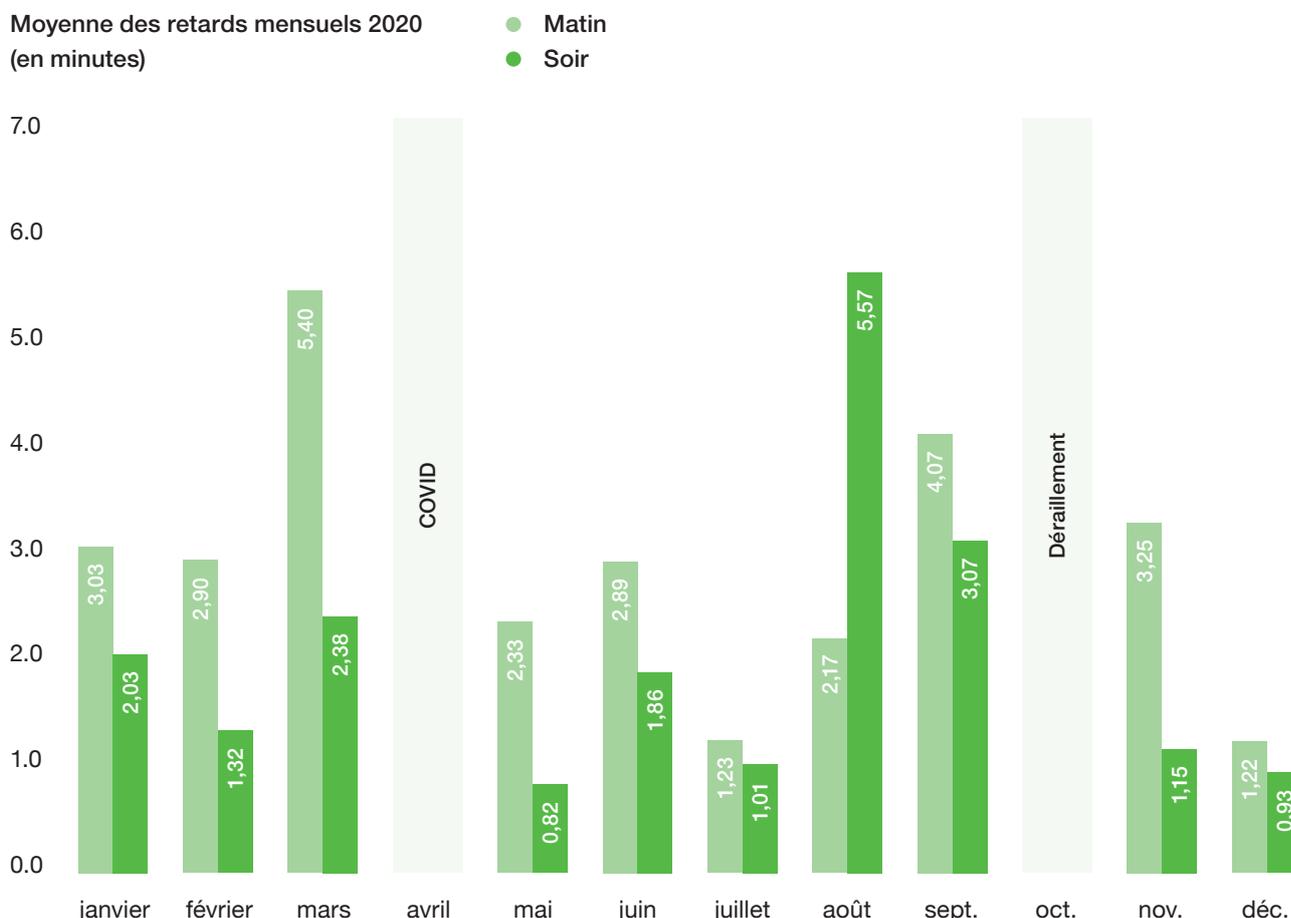
met de leur rendre hommage» a souligné Samuel Barbou, directeur de projets aux tl, à l'occasion de l'évènement. Aux côtés de Madame la Conseillère d'État Nuria Gorrite, il a salué le travail des mineurs qui ont réalisé la galerie de 1,3 km et de 15 mètres de large entre Prilly et Lausanne. Au total, 255'000 tonnes de matériaux ont été excavés et transportés par voie ferroviaire vers la carrière du Lessus à St-Triphon. Ce procédé a permis d'éviter la circulation de près de 10'000 camions au centre-ville. L'emploi du rail a participé à la diminution des nuisances sonores et a aussi contribué à réduire l'empreinte carbone du chantier du tunnel du LEB.



Ponctualité

En raison de la pandémie de coronavirus et de la substitution consécutive au déraillement, les statistiques de ponctualité 2020 ne sont pas comparables aux années précédentes.

Moyenne des retards mensuels 2020
(en minutes)



Déraillement en gare d'Echallens

Hantise du monde ferroviaire: une rame déraile le 28 septembre à 00h53 lors de son remisage en voie 3 à la gare d'Echallens. Heureusement, le mécanicien de la locomotive n'est que légèrement blessé et aucun client n'est impliqué.

Les équipes infrastructures et matériel roulant sont mobilisées: il faut aller vite! Durant deux jours, une imposante grue et des dizaines de personnes sont à pied d'œuvre pour évacuer le train et réparer les infrastructures. Les dégâts matériels subis sont conséquents, principalement pour la rame 42, dont le chaudron a été touché. Le véhicule nécessite une réparation en profondeur chez le fournisseur Stadler, situé à Bussnang. Pour les personnes à pied d'œuvre, la cellule psychologique est rapidement mise à disposition par les tl.

Le Service suisse d'enquête de sécurité (SESE) ouvre une enquête – toujours en cours au moment de rédiger ces lignes – pour éclaircir les causes de l'accident. Toutefois, nous pouvons vraisemblablement et raisonnablement exclure, à ce jour, une manipulation inappropriée d'un collaborateur de l'entreprise.

Durant les six semaines d'interruption, l'offre de transport est assurée par deux carrousels de bus. Le premier circule à la demi-heure entre Cheseaux et Bercher. Le second assure le trajet entre Cheseaux et Echallens également chaque 30 minutes en décalé. Ainsi, les bus assurent une cadence 15 minutes sur le tronçon Cheseaux-Echallens. L'accompagnement des voyageuses et voyageurs, a nécessité la sécurisation des arrêts de bus, la modification de l'application ou encore la présence de personnel de terrain pour guider les client·e·s.

Chaque doute relatif à la sécurité de l'exploitation est levé, en vue de la reprise de l'exploitation ferroviaire. De multiples travaux sont aussi entrepris pour adapter différentes installations de sécurité. Avec la certitude que la sécurité est assurée, l'exploitation commerciale reprend le dimanche 8 novembre, à quelques semaines de la mise en service de la cadence 15 minutes.

Un train chaque 15 minutes entre Echallens et Lausanne-Flon

À l'occasion du changement d'horaire officiel le dimanche 13 décembre, la cadence 15 minutes est mise en service entre Cheseaux et Echallens dans un contexte particulier. Ainsi, le cœur du Gros-de-Vaud est relié au centre-ville à un rythme soutenu et régulier.

Le succès rapidement constaté de ce nouvel horaire se fonde sur la conjugaison des effets opérationnels de différentes mesures: nouveaux temps de parcours, suppression des trains directs, suppression de la desserte de la halte du Lussex, ajout d'une composition et modernisation de nombreuses infrastructures. Trois lignes de bus (50-51-52) sont également créées pour soulager l'hyperpointe du matin.

Le retrait de l'offre pour les client-e-s utilisant la halte du Lussex a constitué un choix difficile. Le dialogue a été entamé avec un groupement de client-e-s, qui a lancé une pétition demandant la réintroduction de la desserte de l'arrêt.

Pour la majorité des client-e-s de la ligne, cette nouvelle offre représente un changement majeur. Pour l'ensemble des équipes actives au quotidien à l'exploitation du LEB aussi. L'introduction de cet horaire a nécessité l'engagement maximum de chacun-e et la mise en commun des énergies, notamment avec des séances internes d'information. Une démarche participative a vu le jour et permis d'optimiser le roulement des tours de service des mécanicien-ne-s de locomotive.

Au-delà de l'offre améliorée entre Lausanne et Echallens, les client-e-s bénéficient également d'un horaire plus stable. Les premières semaines d'exploitation ont rapidement amené un constat net et largement partagé: la ponctualité hebdomadaire du LEB s'est améliorée. Selon l'indicateur dédié, elle a augmenté de plus de 9%. Au fil des dernières semaines d'exploitation en 2020, le LEB se positionne ainsi dans les normes de ponctualité des lignes ferroviaires suisses.

Un effort important a également été mené pour stabiliser les effectifs. En 2020, neuf mécanicien-ne-s et trois chef-fe-s de circulation ont été certifiés. Au cours de l'année, pour assurer les différents tours de service, des collaborateurs d'autres entreprises (TRAVYS, NStCM et RBS) travaillent temporairement sur la ligne. Ces échanges de compétences représentent un atout pour répondre aux enjeux du développement de la ligne, comme la future mise en service du tunnel ou le contrôle de la marche des trains.







Renforcer la ligne au quotidien, faire face à l'imprévu et offrir un service de qualité

Des chantiers et des projets pour fiabiliser l'ensemble de la ligne	18
Introduction du temps réel pour mieux informer les voyageurs	19
Enquêtes de satisfaction – les clients relèvent des améliorations	19
Une flotte modernisée et des locaux réorganisés	19
Les trains ne font plus halte au Lussex	20
Nouvel horaire des mécaniciens de locomotive – une démarche participative	20
Un train : le facteur humain au cœur de la performance	21
Des collaboratrices et des collaborateurs investis durant toute l'année	21

Renforcer la ligne au quotidien, faire face à l'imprévu et offrir un service de qualité

Des chantiers et des projets pour fiabiliser l'ensemble de la ligne

Dès le début de l'année, la planification des travaux, de la maintenance des véhicules et des installations était déjà chargée. C'était sans compter les impacts de la pandémie, qui a complexifié les travaux, et du déraillement de septembre, qui a nécessité l'adaptation de différentes installations de sécurité le long de la ligne (voir l'infographie en p. 6-7).

Pour disposer d'une vision globale de l'état du réseau, les infrastructures et les installations ont été évaluées et inventoriées, en collaboration avec l'Office fédéral des transports. Fortes de cette connaissance très précise, les équipes LEB et TI ont réalisé une étude stratégique de la ligne à l'horizon 2035. Elle a mis à jour les besoins en infrastructures liés au programme PRODES 2035 et a permis, en collaboration avec le Canton de Vaud, les premières analyses de développement du LEB à l'horizon 2050.

Principaux travaux et études :

Bercher

- Renouvellement et transformation du bâtiment de service pour les nouvelles installations de sécurité. (Travaux restant en 2021 : rénovation du second œuvre - façade, escalier, fenêtre, toiture)
- Mise en conformité des installations basse tension.
- Renouvellement des installations de sécurité. Homologation reportée suite au déraillement en gare d'Echallens.

Lausanne-Flon – Union-Prilly – Jouxens-Mézery – Romanel - Cheseaux

- Études et constitution du dossier de procédure d'approbation des plans (PAP) pour renouveler les installations de sécurité dans ces gares.

Jouxens-Mézery – Lussex – Romanel

- Jouxens : réalisation de l'avant-projet et du dossier de mise à l'enquête en collaboration avec les autorités communales. Projet : construction d'un passage inférieur, création d'un quai central et mise en conformité LHand.
- Romanel : réalisation de l'avant-projet et du dossier de mise à l'enquête, en collaboration avec les autorités de la commune pour la création d'un passage inférieur piétons, la suppression du passage à niveau et le prolongement des quais.
- Le Lussex : réalisation de l'avant-projet et du dossier de mise à l'enquête, également en collaboration avec les autorités des communes de Romanel-sur-Lausanne et Jouxens-Mézery en vue de la création d'un passage inférieur routier permettant la suppression du passage à niveau.

Cheseaux – Bercher

- Contrôle continu de la marche des trains (ZBMS) : début des travaux sur le tronçon. Montage et programmation.
- Acheminement automatique : Opérations de fiabilisation et installations de nouvelles fonctionnalités.

Montétan

- Installation d'une interface de surveillance visuelle sur ce carrefour permettant de procéder plus rapidement au dépannage
- Remplacement des feux antagonistes réalisés par l'équipe des installations de sécurité en accord avec la commune. À permis de diviser le temps d'intervention du service de piquet par deux, passant de 1h30 à 45 minutes.

Ligne aérienne (LA)

- 15 nuits de contrôle entre Flon et Jouxens et entre Cheseaux et Assens.
- 10 nuits d'opérations de réparations entre Jouxens-Mézery et Bel-Air et entre Assens et Echallens.
- Installation d'un système de mesure de l'énergie à Etagnières.

Introduction du temps réel pour mieux informer les voyageurs

Un train en retard ou un changement de quai : dès le mois de juin, les voyageuses et voyageurs de la ligne du LEB sont informé·e·s en temps réel des modifications de leur voyage. Désormais, les écrans dans les trains, sur les quais et l'application des tl renseignent les client·e·s en temps réel. La bonne information au bon moment leur permet d'adopter le comportement adéquat pour voyager plus sereinement – accompagnés sur l'entier de leur trajet sur le LEB, comme sur le reste du réseau géré par les tl.

Ce projet d'amélioration de la qualité du voyage a abouti en mars, lors du semi-confinement et son déploiement a pu être réalisé en juin. Il a impliqué la formation d'environ septante personnes : gestionnaires d'information voyageurs, présent·e·s à Echallens de 4h45 à 20h ; mécanicien·e·s et chef·fe·s de circulation.

Enquêtes de satisfaction – les clients relèvent des améliorations

La ligne du LEB est intégrée aux différentes enquêtes de satisfaction, réalisées sur l'ensemble du réseau exploité par les tl. En raison de la situation sanitaire, elles ont été adaptées et le LEB n'a pas fait l'objet d'une enquête spécifique, contrairement aux années précédentes.

L'impact de la pandémie du Coronavirus sur les habitudes de mobilité a été introduite dans l'enquête. Les résultats montrent qu'elles ont été chamboulées : 56% des client·e·s interrogé·e·s déclarent emprunter moins souvent les transports en commun en 2020. La diminution du besoin de déplacement (télétravail, études à distance, diminution des loisirs) et de la préférence pour un autre mode de déplacement (voiture, vélo ou marche) sont les principaux motifs de ces évolutions. En fin d'année, environ la moitié des voyageuses et voyageurs de tout le réseau tl disent ne pas se sentir sereins dans les transports publics.

Il y a tout de même quelques bonnes nouvelles pour le LEB. Les résultats des enquêtes montrent que les efforts déployés au fil des mois sont perçus. Au chapitre des améliorations constatées, 21% des client·e·s citent spontanément « les informations en cas de perturbation ». La présence de personnel sur le terrain et les messages diffusés régulièrement ont répondu à un besoin fort. Une amélioration de « l'hygiène et de la propreté » est égale-

ment reconnue par 17% des répondant·e·s. En novembre, les personnes interrogées relèvent les températures agréables, ce qui a pour effet d'améliorer le confort du voyage.

Les attentes restent soutenues : les deux priorités sont l'amélioration de l'information et une meilleure cadence. Leur souhait est exaucé dès le 13 décembre, date de la mise en service de la cadence 15 minutes entre Echallens et Lausanne.

Globalement, la satisfaction sur la ligne du LEB augmente légèrement, passant de 21% en 2019 à 23% un an plus tard (attribution des notes 5 ou 6 sur une échelle de 1 à 6).

Une flotte modernisée et des locaux réorganisés

Pour les équipes de maintenance et d'entretien du matériel roulant, l'année a été rythmée par les départs et les arrivées de machines. Le parc de véhicules ne compte plus de représentant de la série 20. Les quatre dernières rames de la série 60 commandées à l'entreprise Stadler ont été livrées. Une seule n'a pas pu être mise service durant l'année. Depuis novembre, pour améliorer le confort des client·e·s, elles circulent en Unité Multiple (UM), ce qui signifie que deux rames circulent crochées ensemble.

Dans les ateliers, un nouveau plan d'entretien périodique est instauré. Adapté à la nouvelle cadence, il assure la fluidité du suivi des différentes machines et permet la réduction des immobilisations en heure de pointe.



Dans un contexte de distanciation sociale due à la pandémie et d'augmentation du nombre de collaborateurs, l'occupation des locaux d'Echallens est réorganisée. Les équipes des installations de sécurité et des voies (OPDF) emménagent dans l'ancien garage du service routier. La halle SRM accueille également la logistique du magasin. Dans le bâtiment administratif de la gare, le local de pause des mécanicien-ne-s est déplacé à l'étage. Les équipes Infrastructure emménagent dans un appartement libre situé dans le bâtiment appartenant à l'entreprise sur la place de la Gare. La séparation des équipes vise à minimiser les risques de contamination au Coronavirus et éviter de mettre en danger les effectifs, toujours fragiles.

Les trains ne font plus halte au Lussex

L'audit externe mené en 2019 sur l'horaire et l'état des infrastructures de l'ensemble de la ligne a initié différentes adaptations de la grille horaire, notamment la suppression de la desserte de la halte du Lussex. Cette adaptation de l'offre, introduite lors du changement national de décembre, constitue une mesure forte pour la stabilité de l'horaire sur l'ensemble de la ligne et le fonctionnement de la cadence 15 minutes.

La pesée d'intérêts qui a conduit à cette décision a considéré l'impact pour les client-e-s et les enjeux liés aux projets de modernisation des infrastructures ferroviaires et routières. En effet, différents projets sont en préparation aux alentours de la halte (création d'un passage inférieur, aménagements routiers, pont de l'autoroute). Malgré une large campagne d'information, la présence de personnel sur le terrain les semaines précédentes et une action de dédommagement pour les client-e-s, une pétition demandant le retour de la desserte a récolté le soutien du public. Le dialogue est en cours avec les initié-e-s autour de solutions alternatives.

Nouvel horaire des mécanicien-ne-s de locomotive – une démarche participative

La mise en œuvre de la cadence 15 minutes nécessite une refonte complète de l'organisation du temps de travail des mécanicien-ne-s de locomotive. Pour réaliser ce nouvel aménagement des tournus, une démarche participative est initiée. Elle vise à faire émerger les besoins de chacun-e pour les prendre en considération dès le début. Il s'agit ensuite de les équilibrer avec les besoins des entreprises LEB et tl. Cette conciliation entre vie privée et vie professionnelle constitue un enjeu essentiel pour la stabilisation des effectifs du personnel de conduite du LEB.

Sur le terrain, un groupe de travail élabore les premières bases d'un nouvel horaire de travail, qui est soumis à chacun-e. Les échanges autour de cette première consultation permettent d'élaborer trois propositions concrètes d'organisation du temps de travail. Les mécanicien-ne-s de locomotive votent par voie électronique. La solution nettement plébiscitée est déployée avec le nouvel horaire en décembre. Les premières semaines de travail avec cette nouvelle organisation démontrent que cette démarche, novatrice pour le LEB, est bénéfique pour tous.

Avec le même objectif de faciliter les échanges, une démarche d'information est organisée en fin d'année pour accompagner la mise en exploitation de la cadence 15 minutes. Quatre séances d'information sont ouvertes à l'ensemble des personnes travaillant pour le LEB – dans le respect des directives liées à la pandémie. Elles permettent à chacun-e de prendre connaissance de l'ensemble des évolutions pour l'entreprise et les voyageuses et voyageurs.



Un train : le facteur humain au cœur de la performance

Cette année 2020 illustre la force du facteur humain dans le fonctionnement d'une entreprise. Le LEB, soutenu par les tl, est constitué de professionnel·le·s des techniques ferroviaires, de la conduite, de l'entretien, du service à la clientèle ou de la gestion de projet. Sur le terrain lors du déraillement, en tête des trains chaque jour ou pour rassurer les voyageuses et voyageurs au plus fort de la crise pandémique, des dizaines de femmes et d'hommes de plusieurs équipes se sont mobilisé·e·s pour continuer à faire vivre le LEB malgré les coups du sort.

Pour consolider les effectifs, les entreprises LEB et tl soutiennent un effort important tout au long de l'année. La formation des neuf mécanicien·ne·s de locomotive se déroule avec succès, malgré la suspension temporaire liée au semi-confinement de mars pour la classe qui a débuté en janvier. Deux chefs de circulation des trains supplémentaires sont certifiés. L'équipe de la maintenance des installations de sécurité accueille deux nouveaux collaborateurs certifiés. Un apprenti automaticien, ayant terminé sa formation avec succès, intègre l'équipe technique des installations de sécurité en tant que collaborateur.

La formation continue a beaucoup sollicité les équipes. Quelque 450 heures de formation sont dispensées, notamment sur les nouvelles rames de la série 60 – tant pour le personnel roulant que celui assurant la maintenance. Ces équipes consacrent aussi du temps à faire évoluer leurs compétences dans différents domaines : automate sélectron, grue de train de travaux, chef de sécurité, pont roulant, nacelle, etc.

Pour assurer la formation des titulaires d'un permis B100 sur les nouvelles Prescriptions de circulation des trains (PCT), le e-learning est testé avec succès. Les formations à distance représentent un outil d'apprentissage intéressant et ce type de démarche sera intégré au concept pédagogique de formation, qui vise un équilibre entre e-learning, exercice de groupe, mise en situation pratique et cours en présentiel.

Des collaboratrices et collaborateurs investis durant toute l'année

Une centaine de professionnel·le·s assurent, de jour comme de nuit, le bon fonctionnement de la Compagnie du chemin de fer LEB. Formellement engagé·e·s par les tl, ces personnes œuvrent pour assurer l'offre ferroviaire, satisfaire les attentes des client·e·s et collaborer avec les commanditaires.

Ces quelques lignes permettent à la Compagnie de reconnaître les efforts fournis par toutes ces personnes, actives dans tous les domaines nécessaires à l'exploitation d'une ligne de train : maintenance, installations de sécurité, conduite, infrastructure, planification ou direction de l'unité LEB.





Echallens

SNCM de Vaud

16



Conseil d'administration du LEB

Composition au 31 décembre 2020	24
Tenue de treize séances	25

Assemblée générale ordinaire des actionnaires	25
--	----

Conseil d'administration du LEB

Composition au 31 décembre 2020

Membres nommés par l'Assemblée des actionnaires

Échéance
de mandat

M. Jacques MILLIOUD	Président du CA, Cheseaux-sur-Lausanne	2021
M. Alexandre BERTHOUD	Député et Responsable régional BCV	2023
M. Daniel CROT	Syndic de Romanel-sur-Lausanne	2022
M. Jean-Marc CHATELAN	Vice-syndic de Bercher	2021
M. Philippe GAUDERON	Ancien membre de la direction des CFF	2022

Membres nommés par le Canton de Vaud et les communes de Lausanne, Prilly et Echallens

M. Pierre-Alain URECH	Ancien CEO de Romande Energie Holding SA
M ^{me} Florence GERMOND (jusqu'au 30 septembre 2020)	Conseillère municipale de Lausanne, Directrice des finances et de la mobilité.
M. Patrick ETOURNAUD (dès le 1 ^{er} octobre 2020)	Chef du Service des routes et de la mobilité, Lausanne
M. Michel PELLEGRINELLI	Vice-président, Conseiller municipal de Prilly
M. Jean-Paul NICOULIN	Syndic d'Echallens

Organe de révision en 2020

Deloitte SA	Société Fiduciaire, Lausanne
-------------	------------------------------

Directeur et secrétaire du Conseil d'administration

M. Michel JOYE	Directeur (jusqu'au 30 novembre 2020)
M ^{me} Patricia SOLIOZ MATHYS	Directrice (depuis le 1 ^{er} décembre 2020)
M. Olivier BRONNER	Secrétaire

Treize séances se sont déroulées durant l'exercice, traitant notamment les objets suivants :

- Programme de développement stratégique 2030 (PRODES 2030)
- Migration vers le Contrôle continu de la marche des trains (ZBMS)
- Organisation commune entre les tl et le LEB – Convention de gestion
- Comptes 2019 et rapport de l'Organe de révision
- Gestion de la trésorerie
- Budget 2021
- Matrice des risques
- Suivi des grands projets du LEB
- Tunnel sous l'avenue d'Echallens
- Cadence au quart d'heure Echallens
- Convention de prestations 2021-2024
- Reportings à la DGMR
- Statistiques de fréquentation et enquête de satisfaction clients
- Suivi de l'exploitation notamment en lien avec le déraillement et relation avec les abonnés Facebook

Assemblée générale ordinaire des actionnaires

L'Assemblée générale ordinaire des actionnaires s'est tenue le 10 juin 2020 en assemblée résiduelle¹, sous la présidence de M. Jacques Millioud, Président du Conseil d'administration.

Monsieur le Président a salué la participation de septante-sept actionnaires aux votations par voie écrite.

Après les remerciements d'usage, le Président a indiqué qu'en relation avec la propagation du coronavirus, le Conseil fédéral a, le 16 mars 2020, décrété l'état de situation extraordinaire au sens de la loi sur les épidémies, et arrêté, dans le cadre de l'ordonnance 2 sur les mesures destinées à lutter contre le coronavirus (ci-après, Ordonnance 2 COVID-19), des mesures visant à protéger la population.

En application de l'article 6b, al. 1 de l'Ordonnance 2 COVID-19, le Conseil d'administration a décidé dans sa séance du 22 avril 2020 de faire usage de la possibilité d'un vote écrit «vote par correspondance».

La parole a ensuite été donnée à M. Olivier Bronner, Responsable de l'Unité LEB, qui a informé sur la vie du LEB ainsi que sur les difficultés rencontrées en 2019 et plus particulièrement sur le report de la cadence 15 minutes. La nouvelle organisation mise en place en novembre 2019 autour du responsable de l'unité LEB, les chantiers et les effectifs ont également été présentés.

M. Bronner a poursuivi en présentant un résumé des comptes 2019 de la Compagnie et a indiqué un impact

financier à hauteur de 3,3 millions pour le report de la cadence 15 minutes qui ont été engagés d'entente avec les commanditaires. Ce report a également impacté les recettes de transports issues de la CTV qui n'atteignent pas l'objectif prévu (- CHF 365'247.-) en raison de la baisse des voyageurs (- 400'000).

Monsieur le Président a précisé que les comptes ont été adressés à l'Office fédéral des transports et au Canton de Vaud en date du 18 mai 2020. Il a été rappelé qu'«En raison des changements des bases juridiques, les examens selon le droit des subventions de l'OFT ne sont effectués plus que périodiquement ou en fonction des besoins, mais plus obligatoirement chaque année.»

M. Fabien Bryois, Associé de la Fiduciaire Deloitte, a confirmé que les comptes annuels 2019 sont conformes à la loi et aux statuts et qu'ils ont été approuvés sans remarque ni commentaire. Il propose de les accepter tels que présentés.

Il est ressorti du dépouillement des votes que l'Assemblée générale a approuvé les comptes et le bilan de l'exercice 2019 et donné décharge au Conseil d'administration de sa gestion. Elle a ensuite reconduit Monsieur Alexandre Berthoud, Responsable régional PME de la BCV et Député, dans son mandat pour une durée de trois ans.

Le Président a adressé ses remerciements aux membres du Conseil d'administration, aux directions tl et LEB, ainsi qu'aux cadres et aux collaborateurs qui s'engagent chaque jour pour servir au mieux les clients du LEB.

¹ Terme officiel indiquant qu'une assemblée (même réalisée par voie postale) doit tout de même se tenir en présentiel avec le président, le secrétaire, le scrutateur et cas échéant le notaire.



90

0



Les nominations statutaires	28
Systeme de controle interne et de management des risques	28
Renseignements statistiques	30
Lexique des abreviations	33

Les nominations statutaires

Propositions du Conseil d'administration

Se référant au rapport qui précède, le Conseil d'administration a l'honneur de soumettre à l'Assemblée générale du 23 juin 2021 les résolutions suivantes :

1. L'Assemblée générale ordinaire des actionnaires, après avoir pris connaissance des rapports du Conseil d'administration et de l'organe de révision, approuve les comptes et le bilan au 31 décembre 2020.
2. Elle donne décharge au Conseil d'administration de sa gestion.

Nominations statutaires lors de l'Assemblée générale du 23 juin 2021

En application de l'article 13 des Statuts de la Compagnie, l'Assemblée générale procède à la nomination des administrateurs et de l'organe de révision.

Conseil d'administration

Sur la base des Statuts modifiés le 3 février 2021, l'ensemble des membres du nouveau Conseil d'administration sont élus pour une durée d'une année.

Organe de révision

Conformément aux dispositions sur le droit de la société anonyme, l'Assemblée générale a nommé en 2018 un organe de révision chargé de la vérification des comptes pour les exercices 2018, 2019 et 2020. Le Conseil d'administration propose que le mandat soit réattribué pour une année à la Fiduciaire Deloitte SA qui correspond aux exigences requises.

Système de contrôle interne et de management des risques

Le système de contrôle interne

Le système de contrôle interne (SCI) du LEB est basé sur les principes du Code des obligations suisse. Le SCI couvre les aspects de la comptabilisation, de l'établissement des états financiers. La documentation du SCI a été mise en place afin de respecter les principes légaux et principalement l'article 728a du Code des obligations suisses.

Management des risques financiers

Risque de crédit

Le risque de crédit correspond au risque de non-récupération de montant mentionné à l'actif circulant du bilan. Les montants à encaisser par le LEB font l'objet d'un contrôle régulier. Le risque économique de non-récupération est provisionné selon la connaissance et le risque potentiel de non-récupération.

Risque sur les investissements

Le risque sur les investissements est faible. En effet, les plans d'investissements sont validés par les autorités fédérales et cantonales. Le suivi de la mise en œuvre des investissements au sein du LEB fait partie du processus de gestion quotidien.

Autres risques

Les autres risques financiers font l'objet d'un suivi direct ou indirect selon l'importance de leurs impacts économiques.



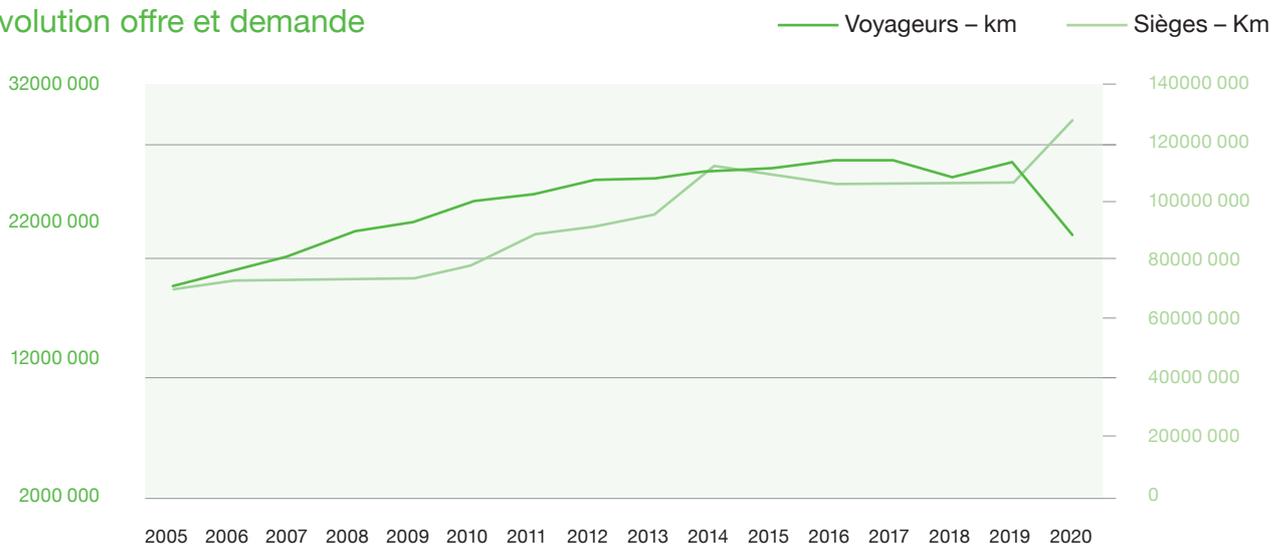
Renseignements statistiques

Chemin de fer: données statistiques chronologiques

Année	Parcours		Trafic			Effectif moyen
	Trains - Km	Essieux - Km	Voyageurs Nombre	Voyageurs.km	Bagages To	
2009	553 745	5 109 636	2 771 612	21 898 132	1	43
2010	578 695	5 414 460	2 940 599	23 417 940	1.5	44
2011	659 402	6 027 908	3 001 429	23 984 365	1.5	50
2012	665 724	6 190 856	3 104 146	24 927 473	2.1	54.5
2013	718 847	6 442 984	3 130 499	25 077 037	2.2	57.8
2014	808 257	7 507 984	3 364 780	25 715 763	2	57.8
2015	808 257	7 344 752	3 705 067	25 849 876	2.2	60.1
2016	808 257	7 115 028	3 710 967	26 394 306	1.5	69
2017	810 000	7 130 372	3 690 167	26 445 235	2	69
2018	810 000	7 136 691	3 751 319	25 205 339	1.5	0
2019	800 000	7 755 443	3 701 591	26 331 169	1	0
2020	773 000	6 184 000	2 957 675	20 979 449	0.5	0

Produits						
Année	Voyageurs CHF	Bagages CHF	Total produits de transport CHF	Indemnité prest. et contr. FP Canton CHF	Produits accessoires CHF	Total des produits CHF
2009	4 834 119	1740	4 835 859	7 676 397	1 268 122	13 780 378
2010	5 036 240	4 918	5 041 158	9 369 018	1 338 972	15 749 148
2011	5 255 733	4 288	5 260 021	11 321 594	1 359 980	17 941 595
2012	5 734 875	6 699	5 741 574	11 812 000	1 706 568	19 260 142
2013	5 730 885	7 061	5 737 946	13 124 866	1 890 665	20 753 477
2014	5 986 058	6 013	5 992 071	14 436 451	1 919 961	22 348 483
2015	5 772 779	6 947	5 779 726	15 865 420	2 151 230	23 796 376
2016	5 829 272	4 809	5 834 081	15 353 920	1 725 109	22 913 110
2017	5 799 191	6 749	5 805 940	16 481 093	1 217 208	23 504 241
2018	5 973 050	4 601	5 977 651	18 329 136	1 043 659	25 350 446
2019	6 065 979	2 884	6 068 863	21 967 872	1 774 240	29 810 975
2020	5 243 488	1 537	5 245 025	23 341 526	1 568 316	30 154 867

Evolution offre et demande



Chiffres relatifs

Parcours moy. / voy. [km]	Recette moy. /voy. [CHF]	Recette moy. /voy. km [ct]
7.90	1.74	22
7.90	1.74	22
7.99	1.75	22
8.03	1.85	23
8.01	1.83	23
7.64	1.78	23
6.98	1.56	23
7.11	1.57	22
7.17	1.57	22
6.72	1.59	24
7.11	1.64	23
7.09	1.77	25

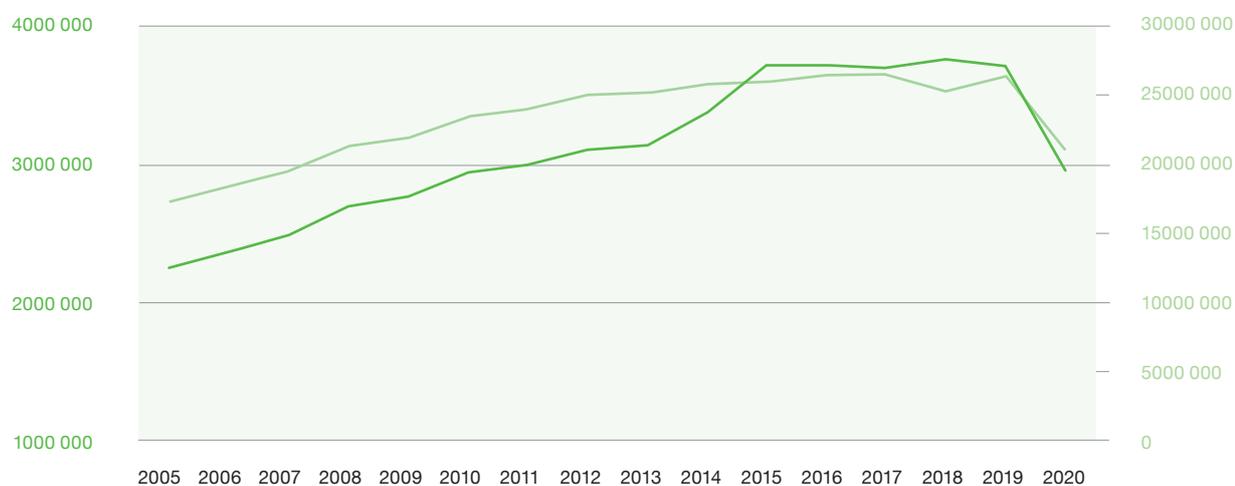
Charges

Frais de personnel CHF	Frais de choses CHF	Frais de renouv. CHF	Amort. ordinaires CHF	Frais de capitaux CHF	Total des charges CHF	Produits extraord. CHF	Charges extr. et mesures except. CHF	Résultats CHF
4 450 128	5 471 186	218 109	2 785 348	629 394	13 554 165	9 391	214 301	21 303
4 775 368	6 243 855	511 699	3 252 756	963 792	15 747 470	20 414	0	22 092
5 605 616	6 301 147	126 417	4 647 675	1 301 613	17 982 468	50 702	72 356	- 62 527
6 151 212	6 608 529	162 597	4 693 478	1 262 759	18 878 575	55 312	0	436 879
7 143 660	7 192 234	96 406	5 036 410	1 193 735	20 662 445	55 214	0	146 246
215 312	14 279 020	139 124	5 044 913	1 145 911	20 824 280	32 221	0	1 556 424
0	15 874 775	139 813	5 614 549	1 107 541	22 736 678	16 557	0	1 076 255
0	15 141 519	106 221	5 701 323	1 042 765	21 991 828	358 634	212 329	1 067 587
0	15 674 961	2 500	7 109 354	1 133 110	23 919 925	23 213	77 816	- 470 287
0	15 944 382	37 040	8 017 197	1 144 571	25 143 190	256 852	188 229	275 879
0	18 607 983	149 468	8 137 822	1 080 439	27 975 712	173 611	3 351 754	-1 342 880
0	22 984 489	507 199	9 443 203	1 216 622	34 151 513	471 206	149 647	- 3 675 087

Evolution des voyageurs et voyageurs – km

— Nombre de voyageurs

— Voyageurs – km



Renseignements statistiques

Chemin de fer: évolution des produits et charges

Année	Recettes				Dépenses CHF	Excédent CHF
	Voyageurs CHF	Bagages, poste marchandises animaux CHF	Autres produits CHF	Total CHF		
1900	66 785	57 803	2 360	126 947	86 784	40 163
1905	69 222	56 711	3 373	129 305	61 417	67 889
1910	86 849	66 379	4 709	157 937	93 234	64 703
a) 1915	98 755	115 980	8 013	222 749	136 239	86 509
1920	192 694	299 267	15 500	507 461	427 814	79 647
b) 1925	162 947	132 482	8 912	304 342	244 919	59 423
1930	178 374	111 557	11 543	301 474	234 314	67 161
1935	166 016	132 041	11 568	309 625	238 871	70 754
c) 1940	275 034	127 308	14 144	416 486	215 224	201 262
1945	478 804	204 340	15 577	698 721	429 982	268 739
1950	416 276	145 521	32 189	593 986	514 761	79 225
1955	454 778	224 054	40 840	719 672	583 976	135 696
d) 1960	497 577	222 165	171 161	890 903	1 058 664	-167 761
e) 1965	731 979	368 670	276 503	1 377 152	2 403 781	-1 026 629
f) 1970	794 018	158 148	315 210	1 267 376	2 425 913	-1 158 537
1975	1 015 406	7 879	464 211	1 487 496	2 966 546	-1 479 050
1980	1 215 753	8 885	499 647	1 724 285	3 249 565	-1 525 280
g) 1985	1 618 448	5 570	750 713	2 374 731	4 580 161	-2 205 430
h) 1990	2 048 428	5 743	1 195 205	3 249 376	6 578 104	-3 328 728
i) 1992	2 269 526	4 683	1 781 755	4 055 964	8 119 701	-4 063 737
j) 1993	2 164 850	3 056	1 734 403	3 902 309	7 868 492	-3 966 183
1994	2 250 161	3 878	1 911 809	4 165 848	8 133 139	-3 967 291
k) 1995	2 181 762	2 426	1 758 009	3 942 197	8 150 998	-4 208 801
l) 1996	2 230 730	4 102	6 392 625	8 627 457	8 587 300	40 157
1997	2 264 837	6 607	6 446 325	8 717 769	8 558 138	159 631
1998	2 363 458	7 839	6 532 660	8 903 957	8 649 795	254 162
1999	2 402 565	7 852	6 563 133	8 973 550	8 619 602	353 948
m) 2000	2 745 276	6 090	7 004 294	9 755 660	9 492 129	263 531
2001	2 971 706	7 868	7 117 480	10 097 054	9 636 999	460 055
2002	3 094 971	5 453	7 179 787	10 280 211	10 132 702	147 509
n) 2003	3 306 242	8 952	7 163 543	10 478 737	10 293 168	185 569
2004	3 718 142	8 097	7 359 914	11 086 153	10 642 785	443 368
o) 2005	3 905 362	6 714	7 684 327	11 596 403	11 001 352	595 051
2006	4 070 552	3 151	8 707 202	12 780 905	12 132 341	648 564
2007	4 306 269	829	7 635 041	11 942 139	11 126 993	815 146
2008	4 612 823	3 008	8 407 851	13 217 887	12 176 518	1 041 369
2009	4 834 119	1 740	8 944 519	13 780 378	13 554 165	226 213
2010	5 036 240	4 918	10 707 990	15 749 148	15 747 470	1 678
2011	5 255 733	4 288	12 681 574	17 941 595	17 982 468	- 40 873
2012	5 734 875	6 699	13 518 568	19 260 142	18 878 575	381 567
2013	5 730 885	7 061	15 015 531	20 753 477	20 662 445	91 032
2014	5 986 058	6 013	16 356 412	22 348 483	20 824 280	1 524 203
2015	5 772 779	6 947	18 016 650	23 796 376	22 736 678	1 059 698
2016	5 829 272	4 809	17 079 029	22 913 110	21 991 828	921 282
2017	5 799 191	6 749	17 698 301	23 504 241	23 919 925	- 415 684
2018	5 973 050	4 601	19 372 795	25 350 446	25 143 190	207 256
2019	6 065 979	2 884	23 742 112	29 810 975	31 317 499	- 1 506 524
2020	5 243 488	1 537	24 909 842	30 154 867	34 151 513	- 3 996 646

a) 1^{er} janvier 1913, reprise de la ligne Echallens - Bercher (LEB) b) Fermeture de la condenserie Nestlé à Bercher c) 1^{er} janvier 1936, exploitation avec traction électrique d) Création de l'EA e) Nouveau matériel roulant (Be 4/4 26, 27 + 2 B + 2 Bt) f) Suppression du trafic marchandises par chemin de fer dès le 1^{er} mai 1970, suppression du trafic postal dès le 1^{er} juin 1971 g) Mise en service du nouveau matériel roulant (Be 4/8 31 à 33) h) En 1986, mise en service du nouvel atelier ferroviaire à Echallens i) En 1991, mise en service des automotrices B 4/8 34-36 + élargissement de l'av. d'Echallens entre Montétan et St-Paul j) Fin des mesures d'aide tarifaire de la Confédération au 31 décembre 1992 k) Mise en service de la première étape du prolongement en Ville de Lausanne + TVA sur les titres de transport l) Nouvelle loi et mandat de prestations m) Mise en service de la deuxième étape du prolongement au Flon + arrangement LEB - tl agglomération n) Entente tarifaire CarPostal - LEB - tl (dès le 15.12.2002) o) Communauté tarifaire intégrale dès le 12 septembre 2004.

Lexique des abréviations

BAMO	Bureau d'aide au maître d'ouvrage
CA	Conseil d'administration
CGT	Centre de gestion du trafic
CTV	Communauté tarifaire vaudoise
DAP	Décision d'approbation des plans
DGMR	Direction générale de la mobilité et des routes
EA	Entreprises accessoires
GAT	Garage atelier
HT	Haute tension
IS	Installations de sécurité
LEB	Compagnie de chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher SA
LA	Ligne aérienne
LHand	Loi sur l'égalité pour les personnes handicapées
OIBT	Ordonnance sur les installations à basse tension
OFT	Office fédéral des transports
PAP	Procédure d'approbation des plans
PCT	Prescriptions de circulation des trains
PI	Passage inférieur
PN	Passage à niveau
PRODES 2030	Programme de développement stratégique 2030
RER	Réseau express régional
R1	Révision 1
SCI	Système de contrôle interne
SESE	Service suisse d'enquête de sécurité
SEV	Syndicat du personnel des transports
tl	Transports publics de la région lausannoise
Tm	Tracteur ferroviaire à moteur diesel
TRV	Transport régional voyageurs
UM	Unité multiple
US	Unité simple
ZBMS	Système de contrôle de la marche des trains des chemins de fer à voie métrique

Conclusion

Pour conclure cette année 2020, qui a mis à rude épreuve les collaboratrices, les collaborateurs, les véhicules et les infrastructures, la mise en service de la cadence 15 minutes symbolise une victoire d'étape et un gros progrès pour nos client·e·s. Elle offre un nouveau souffle et traduit l'engagement extraordinaire des équipes ces dernières années. Le soutien des services cantonaux et fédéraux, que nous remercions vivement, nous a également permis d'assurer cette montée en puissance. Nous sommes également reconnaissant envers les autorités politiques pour leur confiance et les financements accordés.

La mutation en un véritable RER se concrétise pour le LEB, un train si cher au cœur des habitant·e·s du Gros-de-Vaud.

Olivier Bronner

Responsable
de l'unité LEB

Jacques Millioud

Président du Conseil
d'administration





Impressum

Conception et rédaction

Communication tl, avec la volonté de limiter l'utilisation des ressources nécessaires (encrage, volume et type de papier, imprimeur à proximité)

Design graphique

essencedesign, Lausanne

Crédits photos

tl
Maurice Schobinger

Impression

Imprimerie Carrara Sàrl, Morges
Papier avec label «Blauer Engel», 100 % fibres recyclées

Compagnie du chemin de fer
Lausanne-Echallens-Bercher SA
Place de la Gare 9
Case postale 196
1040 Echallens
+41 21 886 20 00
admin.leb@t-l.ch
www.leb.ch