

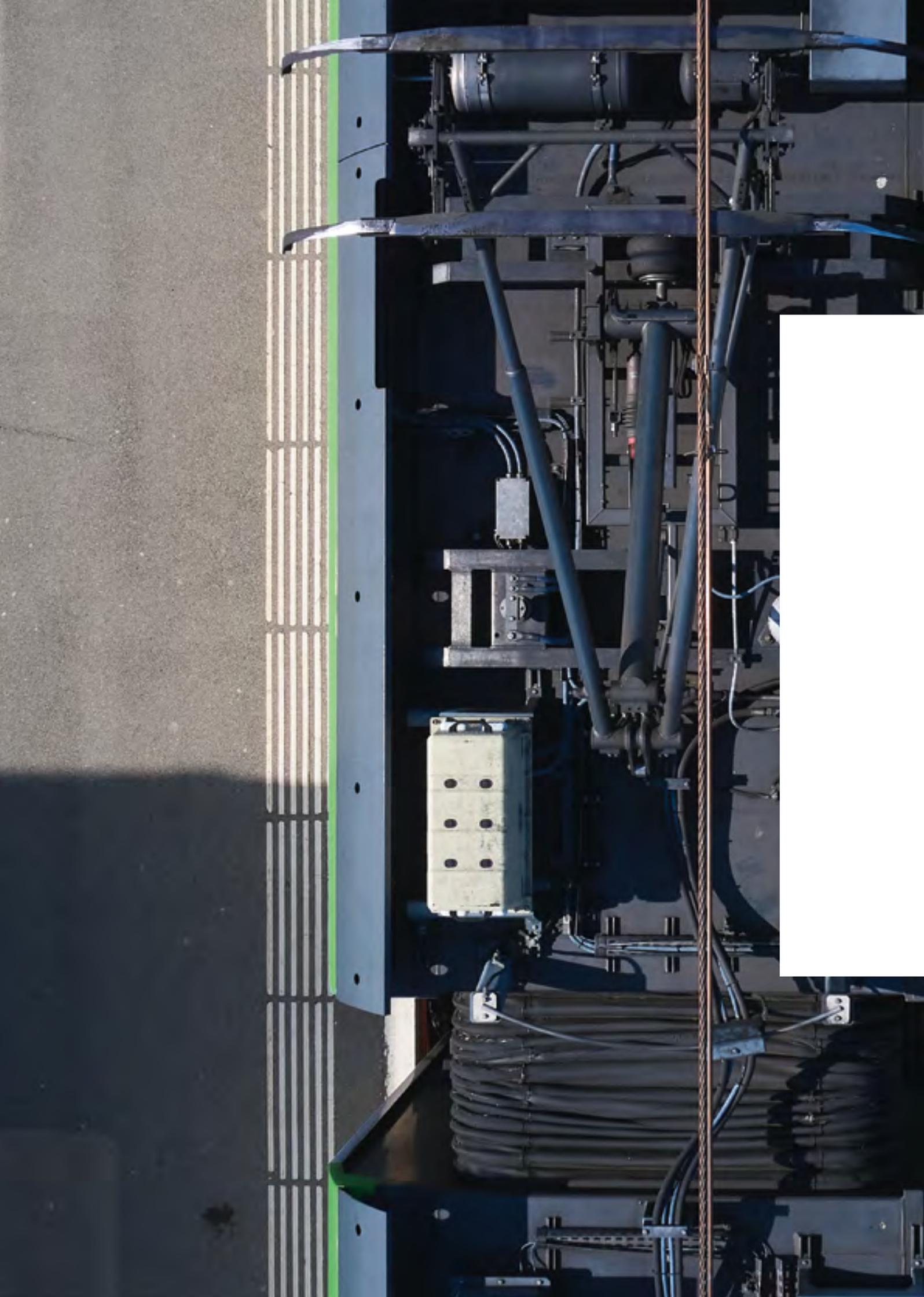
Rapport annuel 2019



 leb

Sommaire

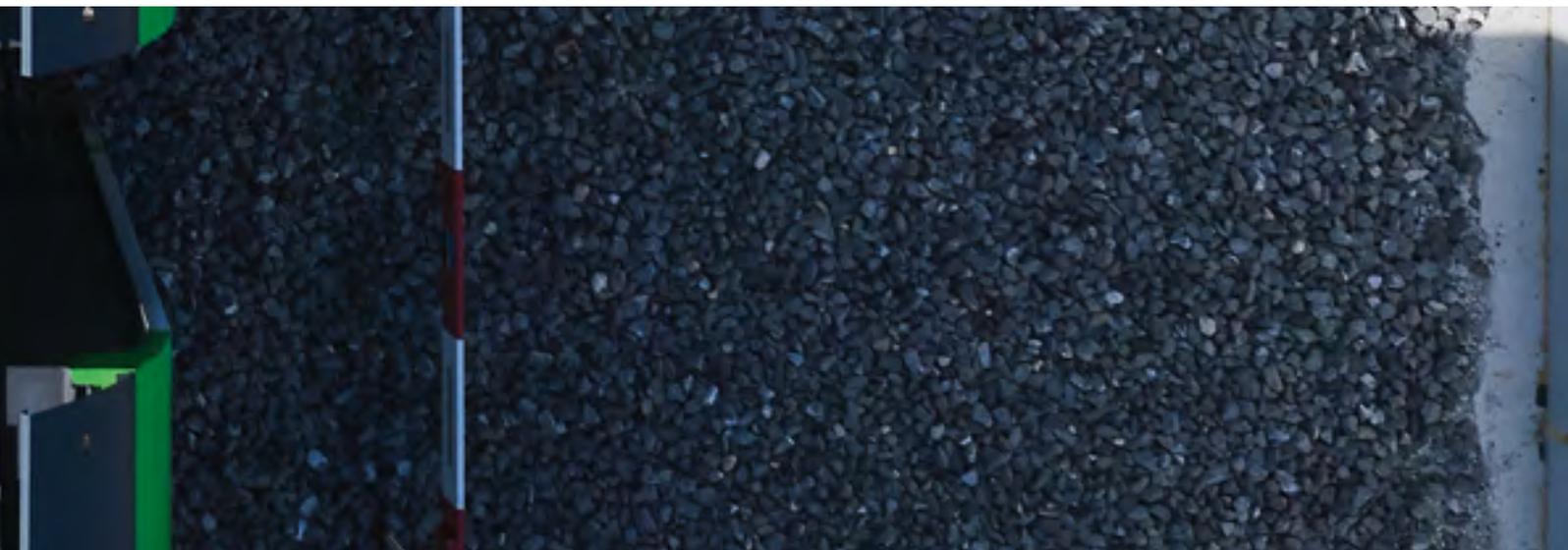
Le LEB, une ligne à cœur ouvert	6
Le contexte général	7
Vers une prise de conscience générale et la mise en place de mesures d'envergure	9
Une modernisation et une fiabilisation inscrites dans le long terme	9
Moments forts sur la ligne	12
2019, une année pleine de rebondissements	12
Une exploitation complexe	13
Une enquête de satisfaction révélatrice d'une exploitation bousculée	15
Une exploitation mise en difficulté par de nombreux accidents	15
La 42 ^e édition du Comptoir d'Echallens, une expérience humaine riche	15
Notre priorité, la fiabilité et la robustesse de la ligne	18
Les chantiers du LEB	18
Le chantier du percement du tunnel sous l'avenue d'Echallens	19
Le renouvellement de plusieurs équipements	20
L'information aux voyageurs : une priorité	20
Une flotte consolidée avec l'arrivée du nouveau matériel roulant	21
La maintenance sur les infrastructures	22
La maintenance sur le matériel roulant	23
Un département des ressources humaines très engagé	24
Des cursus de formation intensifs	25
Conseil d'administration du LEB	28
Composition au 31 décembre 2019	28
Tenue de treize séances	29
Assemblée générale ordinaire des actionnaires	32
Contrôle interne et système de management des risques	36
Système de contrôle interne	36
Management des risques financiers	36
Nominations statutaires	40
Renseignements statistiques	42
Lexique des abréviations	45





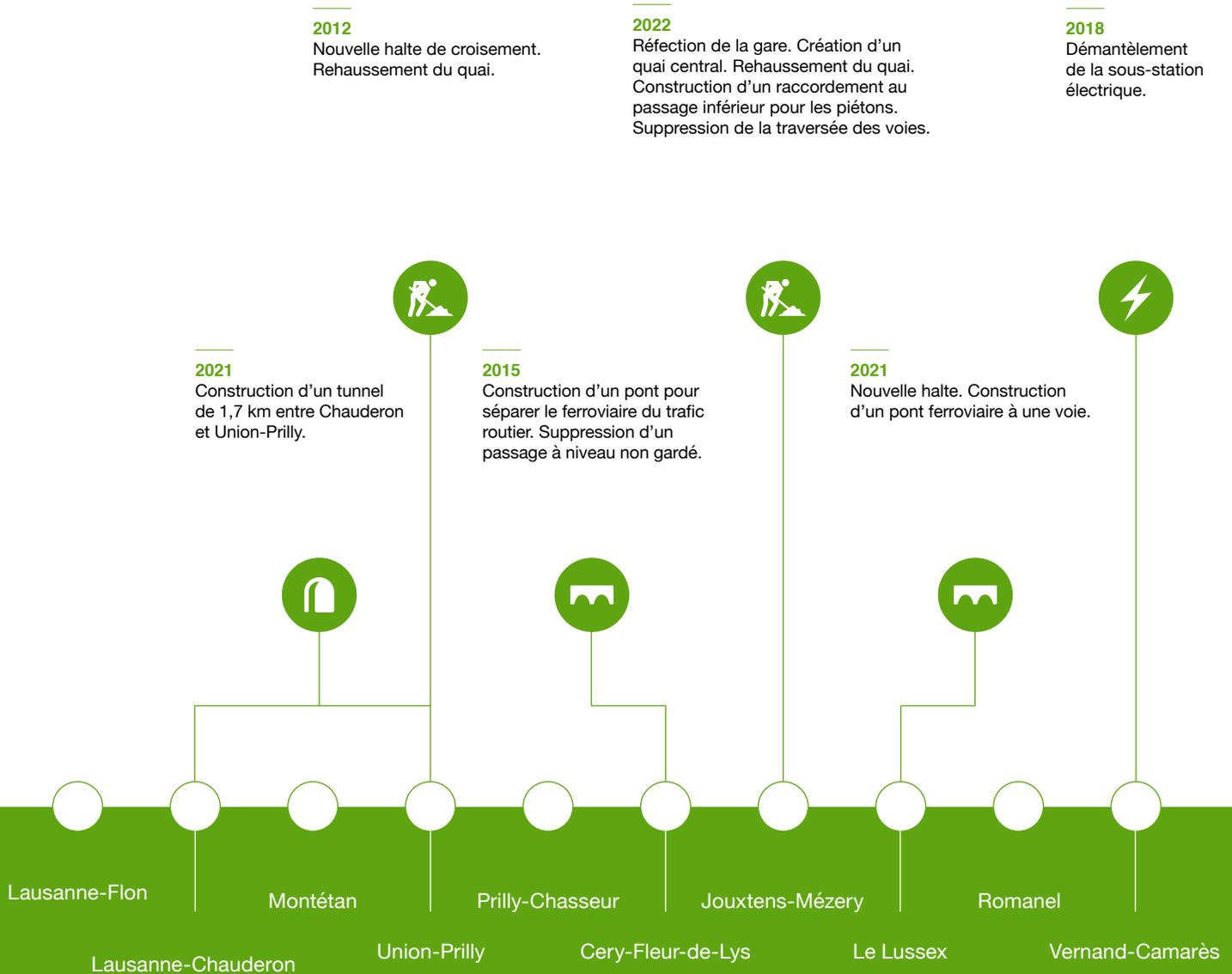
Le LEB, une ligne à cœur ouvert

Le contexte général	7
Vers une prise de conscience générale et la mise en place de mesures d'envergure	9
Une modernisation et une fiabilisation inscrites dans le long terme	9



Le LEB, une ligne à cœur ouvert

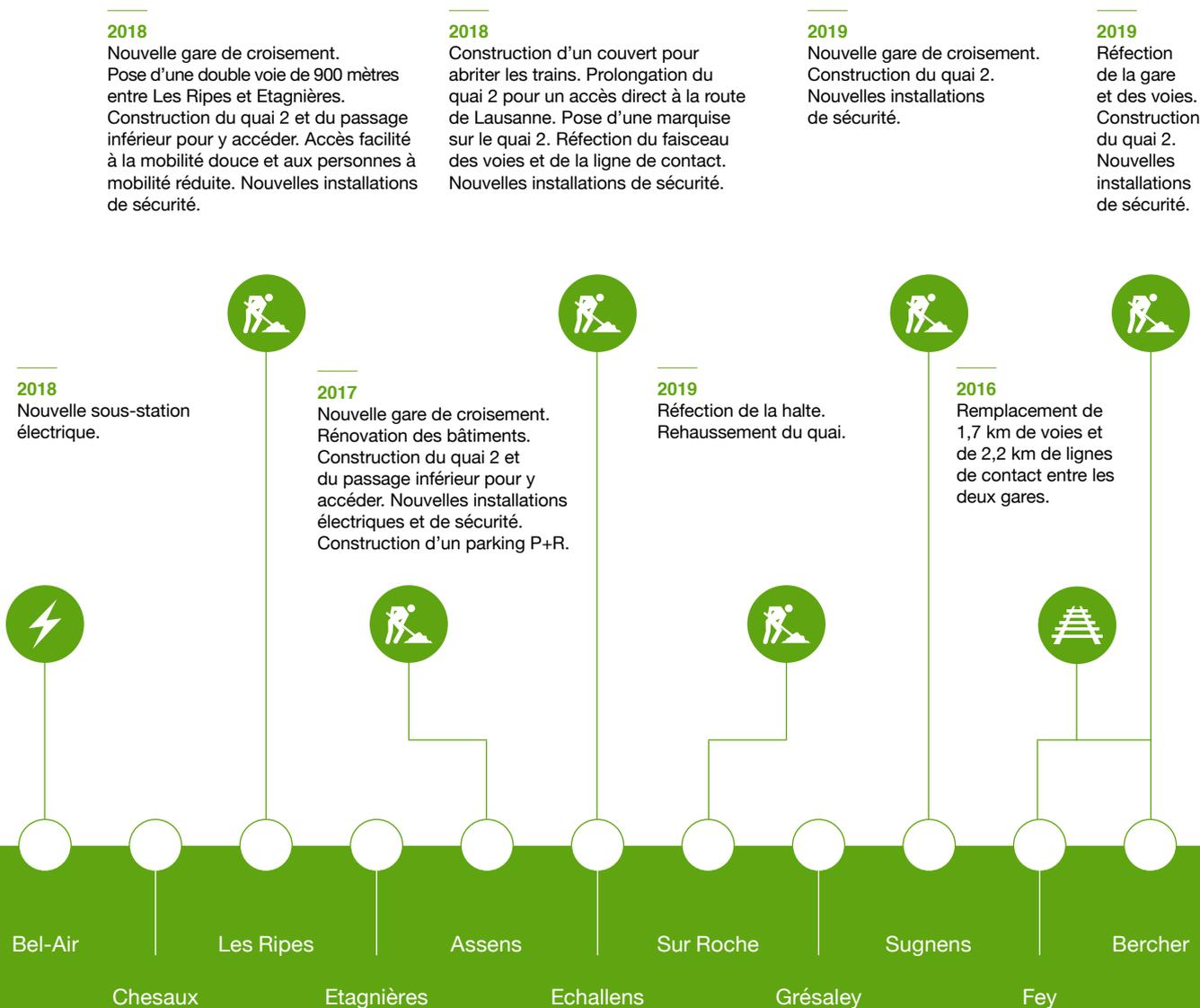
2019 a démarré à vive allure avec un objectif ambitieux, offrir la cadence au quart d'heure jusqu'à Echallens aux voyageurs. En août 2019, freinage d'urgence sur le projet. Le quart d'heure 100 % ferroviaire jusqu'à Echallens, communément appelé «*la cadence 15'*», est reporté. Moment clé pour le LEB qui reprend péniblement son souffle mais dont le cœur ne cesse de battre et de se battre. Après cet arrêt brutal, une prise de conscience et une réflexion approfondie ont suivi. Le LEB l'a vécu intensément. Retour sur une année compliquée.



Le contexte général

2014 est l'année de la prise en main opérationnelle par les tl de la société LEB. Avec l'appui financier du Canton et de la Confédération, les tl se mettent en ordre de marche pour transformer, moderniser et fiabiliser le LEB, ligne ferroviaire qui s'approche de l'âge honorable de 150 ans. Ce chemin de fer plus que centenaire doit devenir un RER. Mais cette mutation doit se réaliser tout en continuant à assurer à la clientèle du Gros-de-Vaud de plus en plus importante, une exploitation de la ligne à 100 %. Un défi gigantesque.

Le contexte est posé : pour être un RER, le LEB doit, entre autres, rapidement prolonger sa cadence au quart d'heure jusqu'à Echallens, déjà existante depuis 2013 entre Lausanne-Flon et Cheseaux. De multiples chantiers de construction et de rénovation des infrastructures sont lancés. Le plus connu : celui du tunnel du LEB sous l'avenue d'Echallens à Lausanne. Mais en voici bien d'autres, gérés par des équipes qui travaillent jour et nuit pour répondre à des enjeux techniques d'envergure, dans une perspective temporelle de longue durée.



Le LEB, une ligne à cœur ouvert

Aux enjeux de construction et de rénovation des bâtiments, c'est aussi une flotte de trains vieillissante qui ne répond plus aux performances exigées et ne s'adapte plus aux infrastructures déjà réalisées comme par exemple, de nouveaux quais plus hauts et plus longs. Les budgets sont accordés et les futurs trains commandés. Mais voilà, construire un train prend du temps. Et du temps, les équipes en manquent. Elles continuent pourtant à faire battre le cœur de l'entreprise presque au-delà de ses capacités avec toujours une exploitation ferroviaire à garantir à 100 %.

2019 est aussi une année bien compliquée pour l'exploitation fréquemment perturbée par des incidents, retards, pannes voire interruptions de service qui affectent les clients au quotidien. Face à cette situation délicate, le Conseil d'administration du LEB et le Canton décident d'offrir un bon d'achat de CHF 100.- aux voyageurs détenteurs d'un abonnement, afin de les remercier de leur patience.

Dans ce contexte, la préparation de la mise en service de la cadence au quart d'heure se poursuit toujours à un rythme très soutenu durant le premier semestre 2019. Les équipes y mettent un point d'honneur. Tout le monde est conscient que le LEB est encore loin d'avoir les pulsations d'un RER, mais les signaux pour lancer à la date prévue la cadence au quart d'heure à Echallens sont au vert, et ce jusqu'à la veille du 11 août. Et là, en pleine course, c'est l'arrêt net. Le retard de la livraison du logiciel d'acheminement automatique des trains, couplé à des absences imprévues dans les effectifs de régulation, stoppent le lancement de la nouvelle offre jusqu'à Echallens. Un coup dur pour les collaborateurs du LEB, les partenaires politiques et les clients.

Cette nouvelle actualité a fait l'objet de reportages et d'articles qui se sont ajoutés aux nombreuses mentions du LEB dans les médias lors des mois précédents en raison des incidents et accidents sur la ligne. Cette exposition médiatique du LEB, plus forte que d'habitude, a eu un impact négatif sur l'appréciation de l'offre par les clients, déjà échaudés par de fréquents retards et/ou annulations de trains.

Vers une prise de conscience générale et la mise en place de mesures d'envergure

Le Conseil d'administration du LEB, très attentif, très présent et très réactif dans le développement et la modernisation du LEB a décidé, face aux circonstances exceptionnelles ne permettant plus le lancement de la cadence ferroviaire au quart d'heure jusqu'à Echallens, de déployer une offre de transport provisoire rail/route pour ne pas péjorer le client et assurer les correspondances avec les treize lignes de CarPostal déjà réorganisées.

Rapidement, le CA, en collaboration avec le Canton et l'OFT, commanditaires de l'offre de transport, décide de solliciter des experts externes pour démarrer plusieurs audits avec l'objectif d'analyser en profondeur l'exploitation et en particulier la robustesse de l'horaire ainsi que l'état des infrastructures et du matériel roulant dans leur ensemble. A cela, s'est ajouté un audit social complémentaire pour mesurer l'impact de la situation sur les collaborateurs d'exploitation du LEB. Les résultats ont ciblé de nombreux problèmes. Ils soulignent principalement que le LEB est avant tout un ensemble de composantes complexes qui doivent être réunies : une offre avec un horaire robuste, un personnel formé en nombre suffisant alors que la branche connaît une pénurie nationale, des infrastructures bien dimensionnées et un matériel roulant uniforme dans ses performances. Ces audits relèvent qu'il est nécessaire de mettre à niveau tous ces éléments simultanément, pour un fonctionnement solide et fiable. Et pour réunir toutes ces conditions, alors que de nombreux défauts perdurent sur une ligne qui demeure fragile, il faut du temps. C'est en cela que la prise de conscience du 2^e semestre 2019 a été forte au sein de la compagnie.

Autres mesures phares prises en 2019 : deux spécialistes des questions ferroviaires ont accepté de rejoindre le CA afin d'apporter une expertise technique supplémentaire. En outre, le CA du LEB, avec le soutien du Canton, a élargi les responsabilités du délégué au LEB, Monsieur Olivier Bronner, nommé le 1^{er} mars 2019, et validé le nouvel organigramme proposé par les tl. Celui-ci comprend dorénavant un responsable d'exploitation, Monsieur Jérôme Boutillier, et une responsable des infrastructures, Madame Elisabeth Canomeras. Cette organisation, mise en place le 1^{er} novembre 2019, sera appelée à évoluer dans le temps en fonction des besoins de la ligne.

Une modernisation et une fiabilisation inscrites dans le long terme

Pour conclure, 2019 a été une année très complexe qui a permis de faire ressortir la nécessité d'améliorer la synchronisation des priorités ancrées dans du court et moyen termes comme la cadence au quart d'heure jusqu'à Echallens et des priorités à long terme qui demandent du temps comme la rénovation et la construction d'infrastructures ainsi que le renouvellement de la flotte.

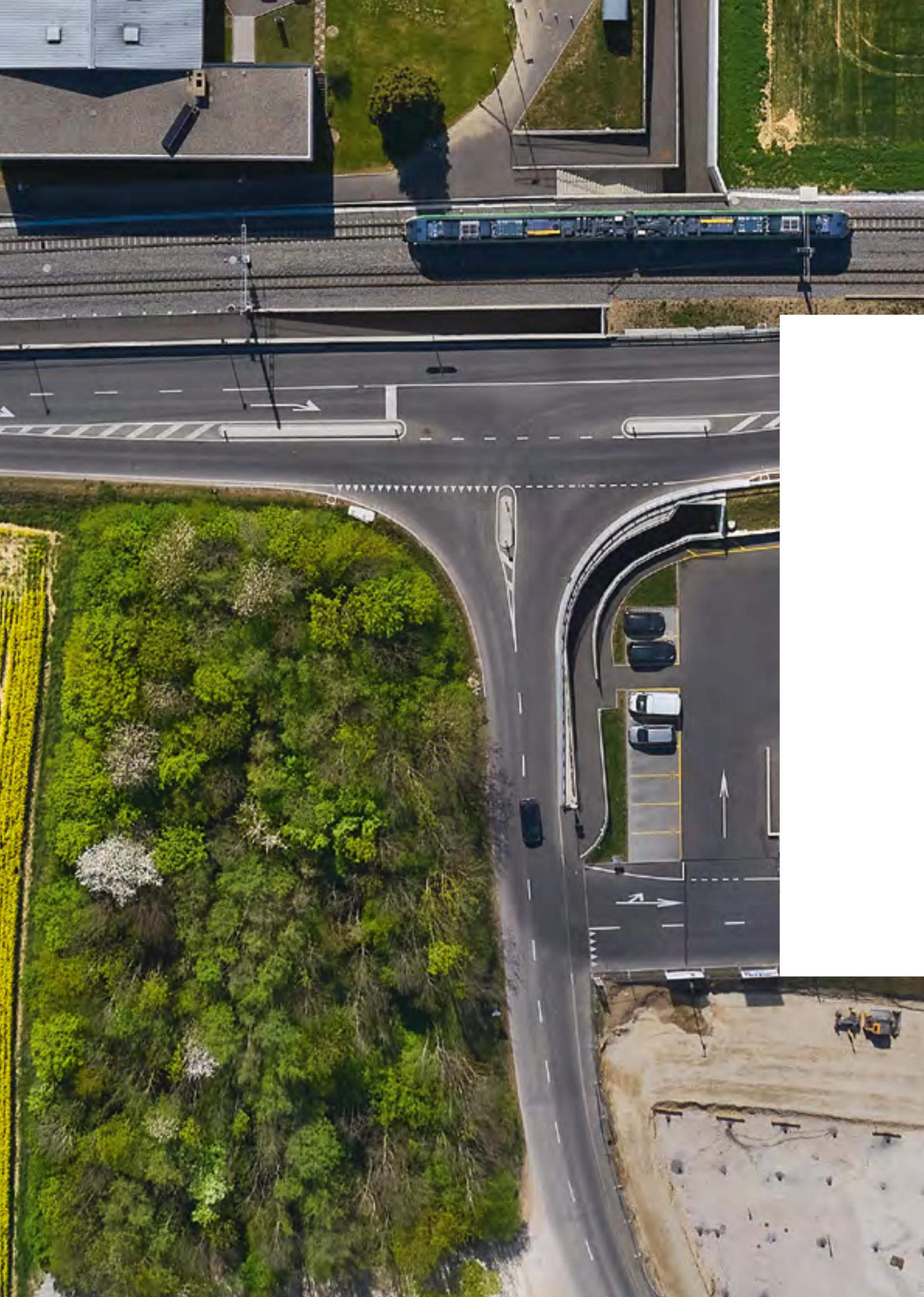
Fiabiliser, moderniser et transformer le LEB en un véritable RER va prendre encore plusieurs années, même si des étapes intermédiaires pourront voir le jour entre-temps. Il faut cependant garder à l'esprit, que pour obtenir des résultats assurés, il est important de tenir un calendrier «détendu», «laisser du temps au temps» afin que l'ensemble des composantes de l'entreprise puisse battre à l'unisson pour un LEB performant.

Jacques Millioud

Président du Conseil d'administration

Olivier Bronner

Responsable de l'unité LEB





Moments forts sur la ligne

2019, une année pleine de rebondissements	12
Une exploitation complexe	13
Une enquête de satisfaction révélatrice d'une exploitation bousculée	15
Une exploitation mise en difficulté par de nombreux accidents	15
La 42 ^e édition du Comptoir d'Echallens, une expérience humaine riche	15



Moments forts sur la ligne

2019, une année pleine de rebondissements

2019, une année qui débute avec un objectif d'envergure, celui de la mise en service de la cadence au quart d'heure jusqu'à Echallens. Planifié pour le 11 août en concertation avec le Canton et l'Office fédéral des transports (OFT), ce projet s'inscrit dans la perspective de poursuivre les efforts de transformation et de modernisation du LEB. Déjà en place depuis 2013 jusqu'à Cheseaux, cette nouvelle offre est très attendue par les voyageurs, les communes, le Canton et l'OFT. Elle représente une hausse de 17 % de kilomètres parcourus sur la ligne. Elle a pour but de répondre aux besoins du district du Gros-de-Vaud, qui compte l'évolution de la population la plus importante depuis 2012 avec un taux s'approchant des 14 %.

Pour réaliser cet objectif ambitieux, la consolidation des effectifs du personnel d'exploitation - principalement, chez les mécaniciens de locomotive et les chefs de circulation - a représenté un enjeu majeur pour les tl en 2019. Malgré des efforts importants déployés dès 2018, le recrutement du personnel d'exploitation est complexe dans un contexte national de pénurie de professionnels qualifiés dans ce secteur, qui touche la plupart des entreprises de transport ferroviaire romandes. A cela s'ajoute la durée des cursus de formation obligatoires, notamment sur les spécificités de la ligne, qui prolonge conséquemment la période d'intégration des nouveaux collaborateurs.

Août 2019, deux événements majeurs exceptionnels fragilisent l'exploitation de la ligne et paralysent le lancement du quart d'heure ferroviaire jusqu'à Echallens :

- l'absence imprévue de chefs de circulation et,
- le retard pris par le fournisseur externe des tl pour livrer le logiciel de régulation automatique des trains nécessaire dans le contexte de la nouvelle offre.

Ces deux raisons cumulées ont également généré comme conséquence l'arrêt de l'exploitation du LEB chaque soir de la semaine dès 21 h. Cette situation a pris fin à mi-décembre avec le retour du 100 % ferroviaire en soirée.

Afin d'assurer la nouvelle offre à la clientèle du LEB, un dispositif rail/route a été rapidement déployé. Dès le 26 août, jour de la rentrée scolaire, l'offre a été ajustée pour assurer les correspondances avec les treize lignes de CarPostal à Bercher, Echallens et Cheseaux-sur-Lausanne.

Le report de la cadence au quart d'heure 100 % ferroviaire a permis de prendre du recul pour aborder la complexité des composantes du LEB dans leur globalité. La 2^e partie de l'année a été mise à profit pour traiter en profondeur l'écosystème complexe des nombreuses composantes du LEB, qui se construit sur une exploitation avec un horaire à tenir, des infrastructures et du matériel roulant. Des audits, demandés par le CA du LEB avec le soutien du Canton et de l'OFT, ont été lancés sur ces thèmes majeurs. Les résultats ont montré plusieurs défaillances :

- un horaire trop tendu, notamment entre Union-Prilly et Romanel, expliquant les retards fréquents ;
- une flotte hétérogène (des séries 20, 30, 40 et 60) avec des pannes fréquentes sur le matériel roulant ancien, mais avec un renouvellement en cours à l'horizon 2020 ;
- un état global de la ligne encore fragile avec une multitude de grands chantiers en cours et à venir.

Un 3^e audit, celui-ci social, a été mené auprès des collaborateurs et a permis de cibler l'importance d'un management de proximité et d'une meilleure reconnaissance des spécificités des différents métiers.

Plusieurs mesures ont été prises fin 2019 pour répondre à ces enjeux. Deux nouveaux administrateurs, Messieurs Philippe Gauderon pour l'OFT et Pierre-Alain Urech pour le Canton, ont accepté de rejoindre le CA. Monsieur Pierre-Alain Urech est nommé à compter du 1^{er} janvier 2020, succédant ainsi à Madame Jaqueline Bottlang-Pittet. Toujours avec le soutien du Canton commanditaire de l'offre de transport et de l'OFT, le CA a validé la proposition des tl de consolider l'organigramme du LEB avec un responsable d'exploitation et une responsable des infrastructures. L'orientation en cette fin d'année 2019 est claire : poursuivre la fiabilisation de la ligne avant tout.

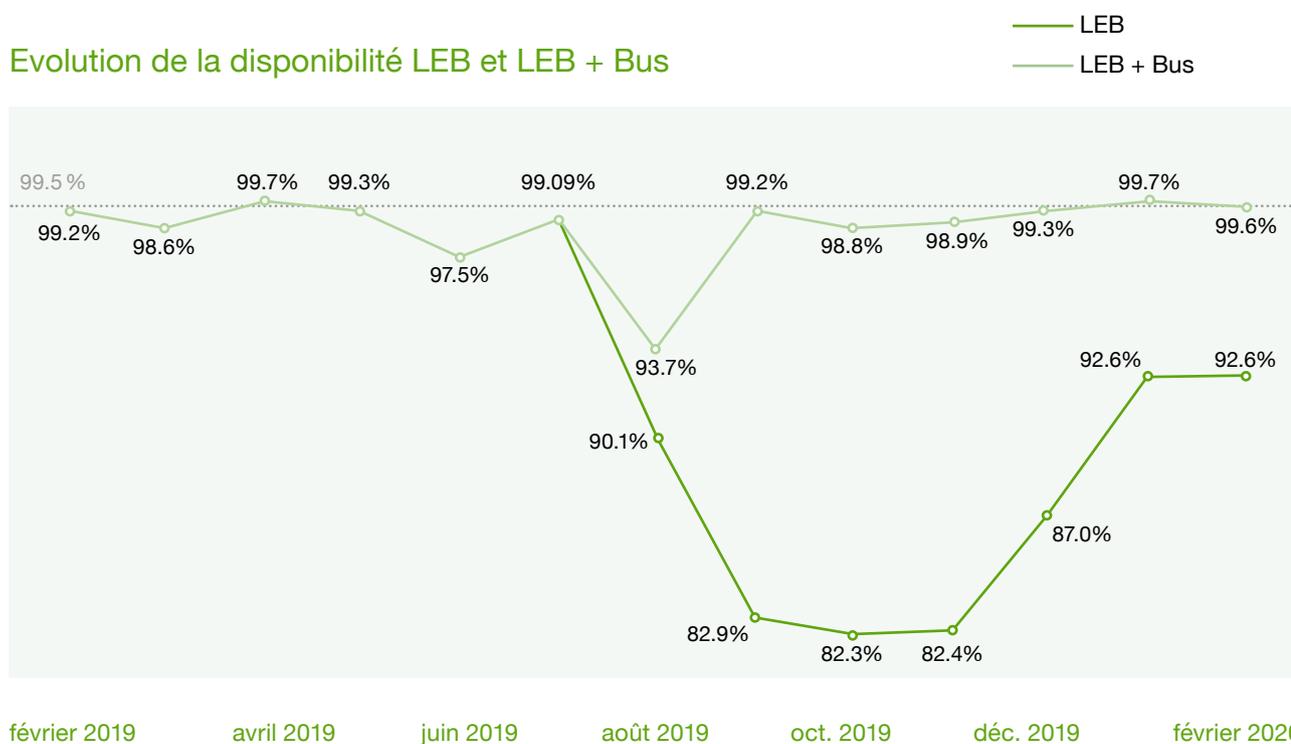


Une exploitation complexe

Diagramme sur la disponibilité mensuelle LEB et LEB/Bus
 Alors que la disponibilité globale annuelle de la ligne était à 99,1 % en 2018, elle a diminué à 98,4 % en 2019. Cette baisse, à priori relativement faible sur la globalité de l'année, est révélatrice des problèmes majeurs rencontrés par

l'exploitation du LEB en 2019 en raison de la mise en place du nouvel horaire, du manque de chefs de circulation et de la fréquentation élevée aux heures de pointe générant des pannes du matériel roulant le plus ancien (ex. blocage des portes du train contre le quai).

Evolution de la disponibilité LEB et LEB + Bus

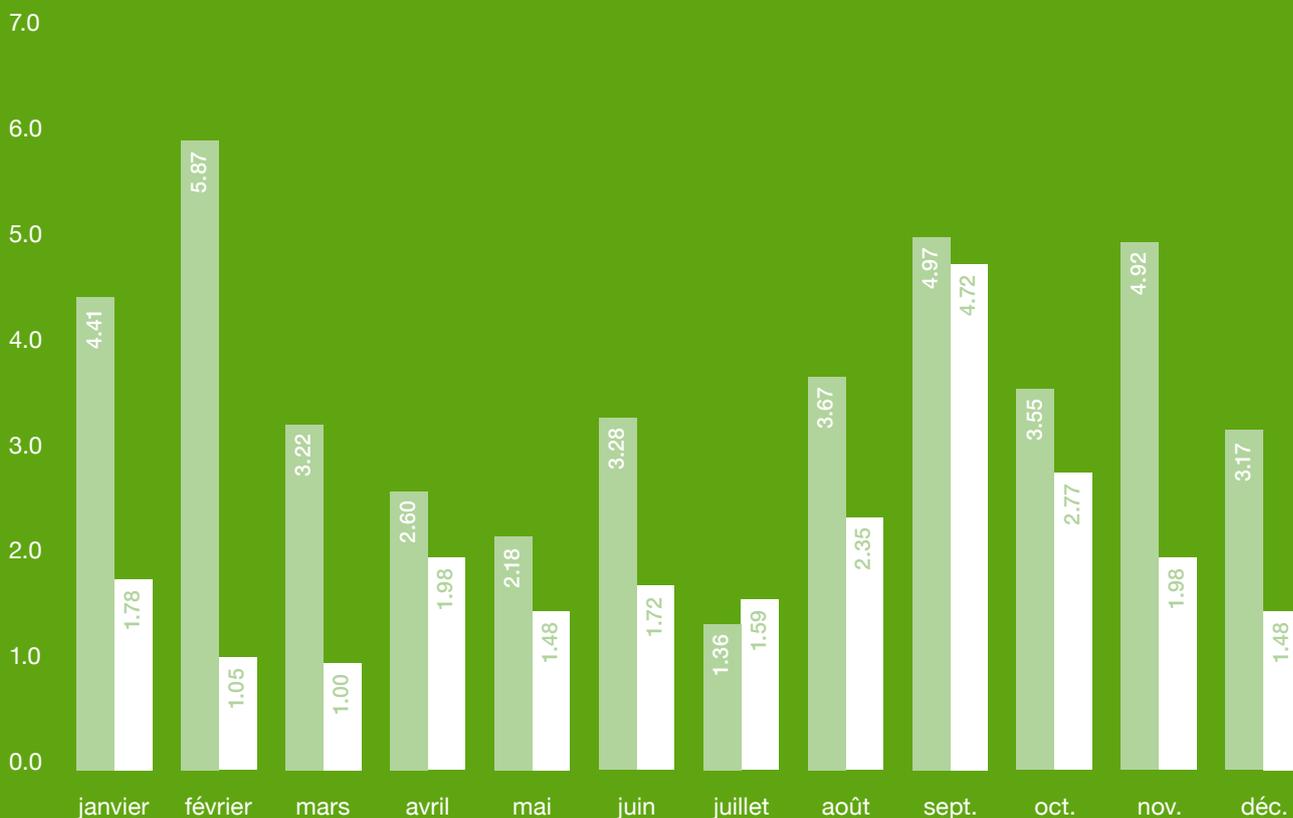


Ponctualité moyenne aux heures de pointe

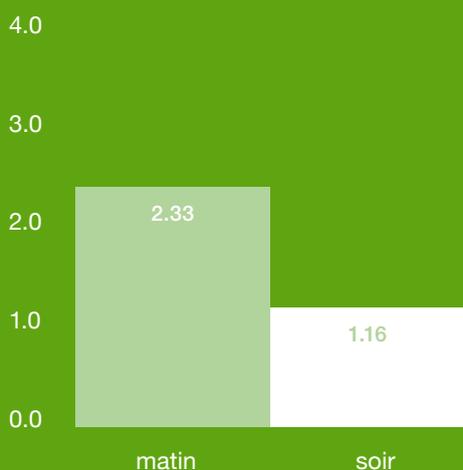
Les retards aux heures de pointe ont connu une hausse de 2,3 % à 3,6 % en 2019. Cette hausse fait suite notamment à la mise en service reportée de la cadence au quart d'heure jusqu'à Echallens et à de nombreux problèmes techniques liés à l'utilisation d'un matériel roulant vieillissant (série 30), en attendant le renouvellement de la flotte prévu en 2020.

Moyenne des retards mensuels 2019
(en minutes)

- Matin
- Soir



Moyenne annuelle des retards 2018



Moyenne annuelle des retards 2019



En prenant en compte ces données, le lancement de la cadence au quart d'heure jusqu'à Echallens était prématuré avant, notamment, le renouvellement complet de la flotte.

Une enquête de satisfaction révélatrice d'une exploitation bousculée

Depuis 2017, des objectifs de qualité, et en particulier en matière de satisfaction client, ont été définis à l'horizon 2020. Ainsi, chaque automne, une enquête est réalisée auprès d'un échantillon représentatif de clients. Ces enquêtes permettent de suivre l'évolution de la satisfaction de la clientèle sur différents paramètres. Pour la première fois en 2019, une seconde enquête orientée sur le ressenti (émotions positives et négatives) des clients tout au long de leur parcours a également été menée sur la même période. Cette enquête complémentaire apporte davantage d'informations qualitatives. Les résultats de ces deux approches illustrent « l'Expérience client » vécue par les voyageurs du LEB.

Niveau global de satisfaction

Les problèmes d'exploitation rencontrés depuis le mois d'août ont eu un fort impact sur la satisfaction globale des voyageurs du LEB : 89 % sont satisfaits en 2018 et seulement 69 % en 2019. La question de la ponctualité a été aussi marquée par une baisse de satisfaction importante avec 22 points correspondant à 67 % en 2019, contre 89 % en 2018. L'enquête cible clairement le déficit de ponctualité comme étant la 1^{ère} cause d'insatisfaction des clients. Une attention particulière est portée sur ce point par les organes dirigeants de la Compagnie et les équipes.

Information aux voyageurs

En raison des perturbations vécues par les clients sur la ligne, la qualité, la justesse et la pertinence de l'information aux voyageurs deviennent primordiales. Globalement, l'appréciation de celle-ci reste stable en comparaison des années précédentes : 53 % en 2017, 58 % en 2018, 59 % en 2019. Les attentes de la clientèle : une application digitale plus fiable, notée aujourd'hui à 3 sur 6, et des bornes fonctionnelles. Le projet de mise en œuvre du temps réel sur la ligne du LEB permettra aussi d'améliorer l'Expérience client.

Qualité et confort

La qualité et le confort dans les rames restent à un taux de satisfaction élevé, 96 % depuis 2017. Même si le confort, aux heures de pointe passe de 3,9/6 à 2,8/6. La promesse dans les rames à ces tranches horaires (matin et soir) est souvent plus difficilement vécue par les voyageurs. La propreté et l'aménagement des stations restent stables avec 91 % des clients satisfaits.

Une exploitation mise en difficulté par de nombreux accidents

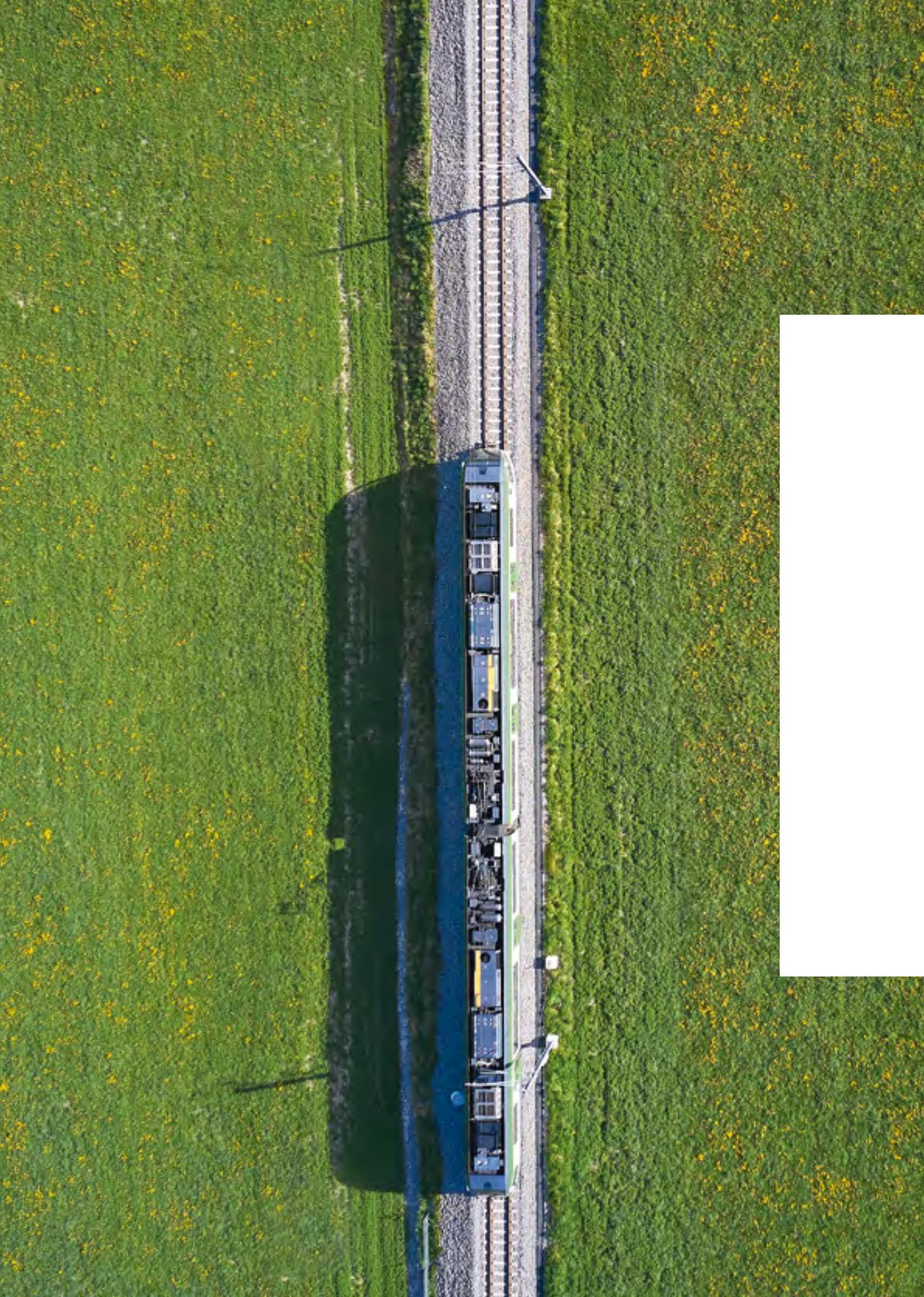
2019 a été une année très difficile pour l'exploitation du LEB. Le nombre d'accidents, principalement sur le tronçon entre Montétan et l'avenue d'Echallens, a été multiplié par deux en comparaison à 2018. Parmi eux, un accident mortel est à déplorer. Ce contexte difficile pour l'entreprise dans sa globalité rappelle encore une fois l'importance du chantier du percement du tunnel du LEB en cours entre Chauderon et Union-Prilly, qui permettra de sécuriser la circulation sur l'avenue d'Echallens.

Une collision a particulièrement marqué les esprits. En mars 2019, au passage à niveau de Bercher, un camion est entré en collision avec un train de la série 40. Sérieusement endommagée, la rame, ayant dû être réparée dans les ateliers Stadler de Bussnang, a été immobilisée jusqu'à la fin de l'année.

La 42^e édition du Comptoir d'Echallens, une expérience humaine riche

Une grande motivation, comme chaque année, pour les équipes des tl et du LEB à participer au Comptoir d'Echallens. Cette 42^e édition avait une saveur spéciale, car après une année complexe pour les voyageurs du LEB, échanger avec les clients sur « leur LEB » était une priorité. Des équipes composées des différents métiers qui construisent et font circuler le LEB ont animé le stand avec enthousiasme pendant plus de quatre jours. Les animations dont le « mur de la meilleure excuse » accompagné de sa « roue des problèmes » ont remporté un franc succès. Trois gagnants au grand concours de la meilleure excuse ont été tirés au sort à la fin du Comptoir et ont gagné des lots allant de CHF 100.- à CHF 500.-. Ce sont plus de 2'000 visiteurs qui ont fait vivre le stand du LEB au rythme de leurs histoires, de leurs anecdotes et de leurs expériences.







Notre priorité, la fiabilité et la robustesse de la ligne

Les chantiers du LEB	18
Le chantier du percement du tunnel sous l'avenue d'Echallens	19
Le renouvellement de plusieurs équipements	20
L'information aux voyageurs : une priorité	20
Une flotte consolidée avec l'arrivée du nouveau matériel roulant	21
La maintenance sur les infrastructures	22
La maintenance sur le matériel roulant	23
Un département des ressources humaines très engagé	24
Des cursus de formation intensifs	25



Notre priorité, la fiabilité et la robustesse de la ligne

Les chantiers du LEB

La ligne du LEB poursuit sa transformation et sa modernisation grâce à de nombreux chantiers. Certains d'entre eux sont déjà bien connus, comme le percement du tunnel du LEB sous l'avenue d'Echallens, et d'autres un peu moins. Pourtant, c'est bien la globalité de la ligne du LEB qui est en chantier et 2019 n'a pas fait exception à la règle.

Bercher

- Renouveau complet de la voie 1.
- Augmentation de la capacité électrique de la gare.
- Construction du quai 2.
- Remise de la procédure d'approbation des plans (PAP) simplifiée pour améliorer le projet.

Sugnens

- Finitions des quais et des équipements.

Echallens

- Pose de la marquise, des éclairages et finitions.

Sur Roche

- Rehaussement et prolongement du quai à 130 mètres.
- Déplacement de la route d'accès au bâtiment locatif.

Traversée d'Etagnières et double voie entre Etagnières - Assens

- Présentation aux autorités des études préliminaires et de l'avant-projet qui s'est conclu par un accord de principe. Le financement n'est en revanche pas encore assuré. Une recherche de solution est en cours.

Double voie Ripes - Etagnières

- Finitions (barrières et signalisation).
Abonnements finaux validés.

Jouxten-Lussex - Romanel

- Études préliminaires réalisées.
- Lancement des appels d'offres auprès des mandataires pour la réalisation des dossiers procédures d'approbation des plans (PAP).
- PAP en cours de finalisation pour le bâtiment de service.



Le chantier du percement du tunnel sous l'avenue d'Echallens

2019 a marqué le démarrage des travaux d'excavation du tunnel en tant que tel. En décembre, plus des deux tiers du tunnel étaient percés. Retour sur les étapes clés réalisées pendant cette année intense à partir des deux extrémités du chantier, à savoir le parc de la Brouette à Lausanne et à Prilly.

Du côté de Lausanne

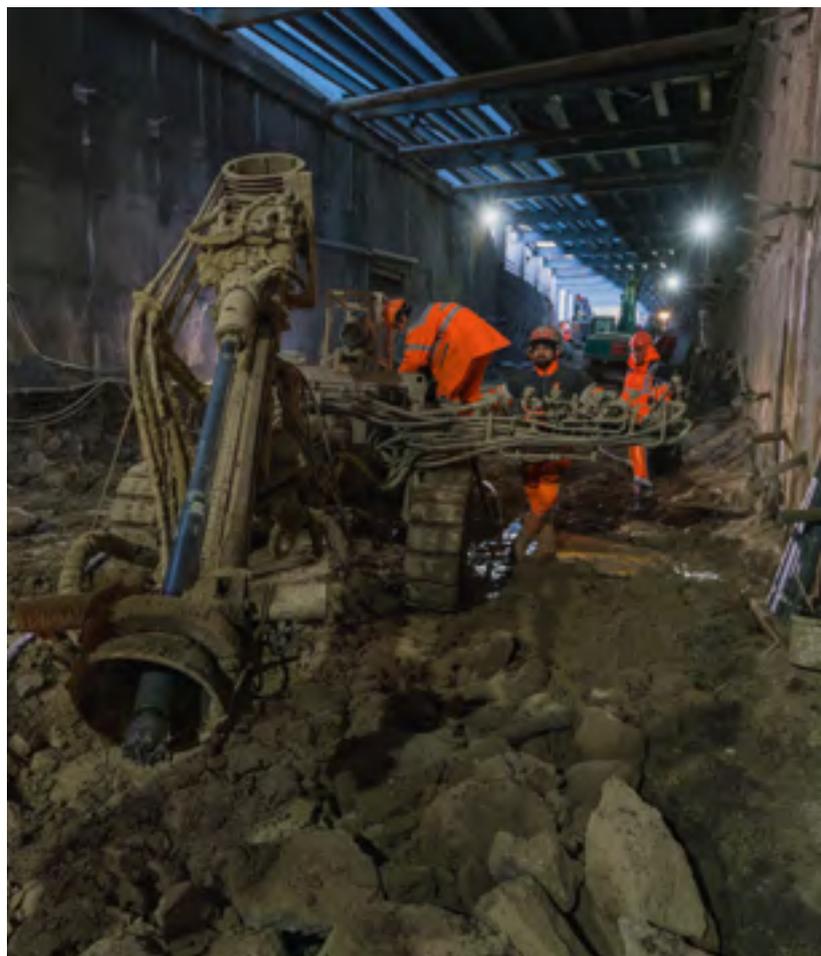
C'est le 28 janvier 2019 que la machine de percement principale, la haveuse, a débuté l'excavation du tunnel depuis le parc de la Brouette en direction d'Union-Prilly. Les premiers mois, les rendements prévus de 3,5 mètres par jour ont été tenus. A compter de l'été, ce rendement a dû être réduit en raison du dégagement de gaz de soufre, toxique à partir d'une certaine quantité. Cette situation a été provoquée par la découverte de minéraux de pyrite et de charbon sur le front principal. En raison de la chaleur dégagée par le mouvement de la fraise de la haveuse, ces minéraux se transforment en gaz sulfurés (SO₂ et H₂S) toxiques pour les ouvriers. Des mesures ont donc été prises en accord avec la SUVA pour assurer leur sécurité. Ces dispositions ont cependant eu pour conséquence de réduire le rendement d'excavation à moins de 2,5 mètres par jour. La veine de soufre faisant finalement près de 130 mètres, ces faibles rendements ont duré plusieurs mois, pour revenir à la normale seulement à la fin de l'année 2019. Depuis, des émanations de gaz ayant des impacts sur les rendements sont encore mesurées ponctuellement en raison de veines secondaires croisées au gré de l'avancement. Il est également à souligner qu'à l'arrière du front, en direction de Chauderon, plusieurs ateliers d'excavation sont encore dans la veine principale de minéraux de pyrite et de charbon. Des émanations de gaz sont par conséquent encore mesurées en continu sur ces postes de travail, réduisant fortement les rendements.



Du côté de Prilly

La contre-attaque de 70 mètres a été réalisée durant la majeure partie de l'année 2019. Cet ouvrage technique particulier a nécessité une grande attention en raison de sa proximité avec la voie du LEB (excavation à près de 2 mètres sous la voie) et du contexte très urbanisé du site en travaux. Six volées de voûtes parapluies ont été nécessaires pour plonger dans les remblais meubles sous l'avenue d'Echallens et rejoindre la sécurité de la molasse dure, ce qui a pu être réalisé sans conséquence sur l'exploitation de la ligne du LEB. Les nuisances (poussières, bruits) ont cependant été conséquentes pour les riverains de ce secteur, puisque les premières volées ont dû être réalisées pour des raisons de sécurité sur des horaires doubles (de 6h à 22h). L'excavation s'est terminée à l'automne 2019 pour laisser la place aux travaux de bétonnage de l'ouvrage.

En soutien au projet du tunnel sous l'avenue d'Echallens, des équipes ont préparé les aménagements futurs du tunnel du LEB avec la finalisation des plans des installations de sécurité des différentes phases provisoires et définitives. En collaboration avec le fournisseur, le travail est entré dans la phase de conception des enclenchements.



Le renouvellement de plusieurs équipements

Installations de sécurité

De nouveaux enclenchements des installations de sécurité (IS) ont été mis en service à la gare des Ripes en janvier, puis à Echallens et à Sugnens en mai, afin de garantir le nouvel horaire de la cadence au quart d'heure jusqu'à Echallens.

Logiciel d'acheminement automatique des trains

L'entreprise partenaire des tl pour développer le logiciel d'acheminement automatique des trains sur le haut de la ligne du LEB a livré la version 1 du programme avec un retard important, ayant des conséquences directes sur le report de la nouvelle offre au quart d'heure jusqu'à Echallens dans le contexte d'une équipe de régulateurs en sous-effectif en raison de plusieurs absences. Après une phase de tests, la version 2 (version 1 consolidée avec de nouvelles fonctions) a été livrée en un temps record par le fournisseur, permettant sa mise en service dès le début de l'année 2020.

Commandes de passages à niveau

De nouvelles commandes de passages à niveau dans la Commune d'Etagnières ont été mises en service pour pallier l'obsolescence des anciennes installations. Le renouvellement des commandes de 8 passages à niveau supplémentaires est planifié pour 2020 et 2021.

Le système ZBMS

L'Office fédéral des transports (OFT) a édicté de nouvelles normes pour les entreprises ferroviaires à voie étroite afin de faire évoluer l'exploitation des chemins de fer vers plus de sécurité. Ces dernières doivent installer le système ZBMS qui a pour but d'assister les pilotes de locomotive dans le contrôle de la marche des trains et d'éviter le dépassement des vitesses autorisées. Le ZBMS sera obligatoire sur toutes les rames à compter de 2021.

Les rames Stadler de la série 40 ont toutes été mises à jour avec le ZBMS en 2019. Elles sont maintenant prêtes à fonctionner avec ce nouveau système de contrôle continu. La dernière série 60 est livrée par le fournisseur déjà équipée du ZBMS.

L'information aux voyageurs : une priorité

Un effort conséquent a été mené tout au long de l'année pour le développement de l'horaire en temps réel du LEB et offrir ainsi aux voyageurs la même qualité de service que sur le reste du réseau tl. Les étapes clés mises en œuvre en 2019 :

- les rames de la série 40 ont été équipées pour envoyer leur position sur la ligne, permettant ainsi de calculer leur parcours en temps réel ;
- l'horaire en temps réel et l'outil de cartographie pour les gestionnaires d'information aux voyageurs ont été mis en phase test pour les rames de la série 40 et les plus récentes ;
- l'outil cartographique est encore en cours de déploiement dans les centres de gestion du trafic.

Les efforts pour permettre d'étendre les horaires en temps réel à toutes les rames du LEB et fiabiliser les systèmes supportant l'information aux voyageurs se poursuivent.

A la suite de la faillite du prestataire en charge de ce mandat, l'information aux voyageurs dans les rames de la série 60 est gérée provisoirement avec le fournisseur des trains.



Une flotte consolidée avec l'arrivée du nouveau matériel roulant

Le projet d'acquisition des nouvelles rames suit son cours. Deux des six rames commandées sont arrivées à Echallens respectivement en juillet et en novembre 2019. Elles seront mises en exploitation commerciale au printemps 2020.

Prévue pour remplacer à terme les six rames de la série 30 (matériel roulant datant de 1985 et de 1991), cette nouvelle génération de trains offre une plus grande fiabilité avec des technologies plus avancées, un accès facilité aux personnes à mobilité réduite avec un plancher bas, une information aux voyageurs améliorée avec des écrans à l'intérieur des rames, des prises USB par îlot de places assises et 5 portes latérales au lieu de 4.

A la fin de l'année 2019, la flotte de véhicules commerciaux LEB compte :

- 1 composition de la série 20 (génération des années 60, elle sera retirée du service en janvier 2020).
- 6 rames de la série 30 (génération des années 80).
- 10 rames de la série 40 (génération des années 2010 et 2017).
- 2 rames de la série 60 (génération de 2020, pas encore en exploitation).



La maintenance sur les infrastructures

Dans un contexte de changement et de forts travaux sur l'entier de la ligne, les équipes de maintenance ont fait face en 2019 à un double enjeu : accompagner, réceptionner et se former sur les nouvelles infrastructures tout en continuant à assurer les nombreuses actions de maintenance préventives et correctives nécessaires à l'exploitation courante de la ligne. La transformation de la ligne du LEB est vécue intensément au quotidien par les équipes de maintenance qui, à l'instar de l'exploitation, œuvrent dans l'ombre 7j/7 et 24 h/24.

Maintenance des voies

En l'absence de réelles possibilités de bourrage, les équipes de la voie ont travaillé quotidiennement sur la ligne du LEB pour effectuer principalement du meulage de rails sur près de 10 kilomètres, de la remise en état de plusieurs appareils de voie, communément appelés les «*aiguilles*», à Romanel-sur-Lausanne, Echallens, Etagnières et Jouxtenis, et du bourrage de voie qui ne pouvait pas attendre les actions planifiées en 2020.

Afin de préparer les gros travaux devant permettre la construction de la future et nouvelle gare de Bercher, les équipes de la voie ont déménagé en 2019 leur stock de matériels et d'équipements techniques, ce qui a généré un travail conséquent.

Un seul appareil de voie à Echallens a provoqué une importante perturbation du trafic ferroviaire en 2019.

Quelques opérations de maintenance ont enfin été nécessaires sur l'avenue d'Echallens à Lausanne, afin de permettre à la voie d'attendre la mise en service du tunnel.

Installations de sécurité

Les équipes de maintenance des installations de sécurité ont participé activement aux nombreux projets de mises en service à Etagnières, Les Ripes, Sugnens et Echallens. Ces travaux ont nécessité un fort engagement des techniciens en raison de la charge de travail, mais aussi une montée en compétences et de nouvelles expériences à acquérir rapidement tout en poursuivant la gestion quotidienne du travail préventif et correctif de maintenance pour une exploitation sécurisée. 2019 aura été une année très chargée pour les collaborateurs particulièrement engagés dans le travail des installations de sécurité. Un nouveau collègue a rejoint et renforcé l'équipe début 2019.

Lignes aériennes/Sous-stations

Près de 7 kilomètres de ligne aérienne de contact ont été contrôlés et entretenus en 2019. Des réglages fins dans les sous-stations ont été effectués pour optimiser les installations existantes, en attendant les prochaines sous-stations qui détendront la capacité de fourniture d'énergie.



La maintenance sur le matériel roulant

Dans un contexte de cadence au quart d'heure jusqu'à Echallens, les équipes de la maintenance du matériel roulant ont travaillé en continu pour effectuer l'ensemble des opérations préventives et assurer la réparation rapide des pannes. En parallèle, un important travail de préparation a été effectué sur les nouvelles rames de la série 60 pour une mise en exploitation prévue en 2020.

La nouvelle organisation de déploiement des rames, lancée en août 2019, a rencontré de nombreuses difficultés en raison de l'impossibilité de disposer des 10 rames de la série 40, deux rames étant immobilisées à la suite de l'accident au passage à niveau de Bercher et au déploiement du système ZBMS. Ce contexte a généré plus de kilomètres pour les anciennes rames en fin de vie (série 20 et série 30) et par conséquent plus de pannes.

Série 30

Dès le mois d'août 2019, les rames de la série 30 ont été très sollicitées ce qui a eu pour conséquence, aux heures de pointe en particulier, de perturber régulièrement l'exploitation en raison d'un problème de fermeture des portes. Les techniciens de la maintenance ont dû faire preuve d'ingéniosité pour résoudre ces pannes à répétition en ajustant tant le matériel roulant que les infrastructures existantes.

Série 40

Les rames de la série 40 ont toutes été équipées du système de contrôle de la marche des trains (ZBMS) en 2019. Ces modifications ont nécessité plusieurs semaines d'arrêt pour chaque véhicule. Cela a été l'occasion d'effectuer des travaux de maintenance comme «reprofilier» toutes les roues.

Dans le but de limiter la durée des arrêts des véhicules et d'assurer une plus grande disponibilité pour l'exploitation, une révision complète des procédures d'entretien, appelées «*gammes opératoires*», a été effectuée.

Série 60

A la livraison des deux rames Stadler, une importante mobilisation des ressources de l'équipe de maintenance a été nécessaire pour assurer les essais et tenir le délai de la mise en service en 2020.

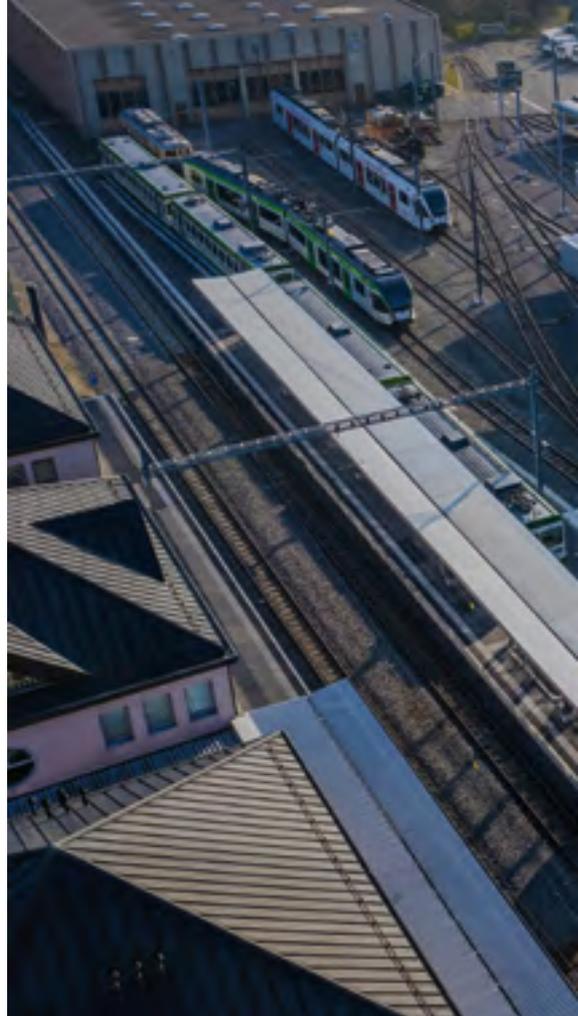
Pour conclure, le personnel de la maintenance a été fortement mis à contribution, particulièrement au début de l'année 2019, pour garantir l'exploitation. Au total, 1'700 heures de conduite ont été réalisées (incluant les rocade planifiées et les remplacements des mécaniciens de locomotive).

Un département des ressources humaines très engagé

Un travail considérable du département des ressources humaines a été réalisé en 2019 pour consolider et soutenir les équipes d'exploitation du LEB. Parmi les réalisations phares :

- 29 nouveaux collaborateurs recrutés dont 21 % de femmes.
- Des mesures d'accompagnement et de soutien au personnel de la régulation mises en place.
- Une convention de partenariat avec les Transports publics de la région lyonnaise (TPN) négociée afin de renforcer les effectifs du LEB.
- Un projet d'évolution des conditions contractuelles des métiers de l'exploitation du LEB lancé à la suite de l'audit analytique réalisé en septembre et octobre 2019 sur le climat social de l'entreprise.
- Le nouvel organigramme du LEB préparé et entré en vigueur le 1^{er} novembre 2019.

Ce fort engagement des ressources humaines se poursuivra en 2020 avec un objectif majeur : déployer les mesures nécessaires pour positionner le LEB comme une compagnie encore plus attractive dans le secteur ferroviaire.





Des cursus de formation intensifs

Formation des mécaniciens de locomotive

Pour stabiliser les effectifs, des cursus de formation intensifs ont été organisés tout au long de l'année 2019 :

- 8 élèves, ayant démarré en 2018, ont terminé leur formation en avril 2019.
- 3 élèves ont débuté en février et ont achevé leur formation en août 2019.
- 2 conducteurs des Chemins de fer du Jura, venant prêter main forte au LEB, ont été formés aux spécificités de la ligne LEB avec un cursus allégé de six semaines entre février et mars 2019.
- Une dernière volée de 6 élèves a débuté en septembre 2019 et terminera en février 2020.

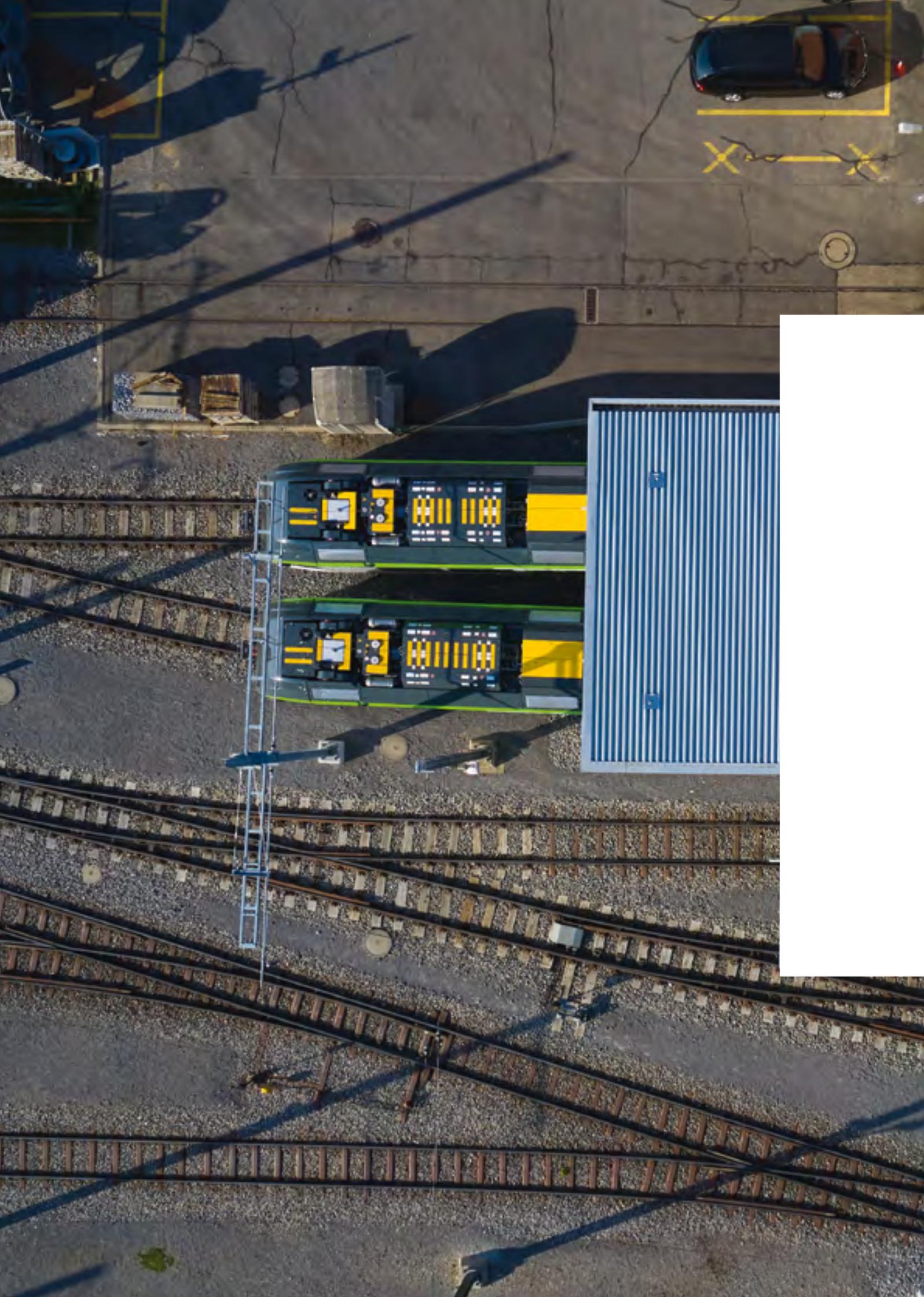
En tout, ce sont 19 élèves conducteurs LEB qui ont suivi une formation en 2019 avec un taux de réussite à 90 %. 17 conducteurs LEB sont donc venus renforcer les équipes entre février 2019 et février 2020.

La modernisation des infrastructures débouche également sur des besoins en formation continue. En 2019, le nouveau système ZBMS de contrôle de la marche des trains et la mise en service des installations de sécurité à la gare d'Echallens ont nécessité des cours spécifiques. Afin d'optimiser leur organisation, un mécanicien de locomotive du LEB a été détaché pour les réaliser. Par ailleurs, la professionnalisation de la formation a franchi un jalon important, puisque 5 conducteurs avec une spécialisation en formation ont été nommés au printemps 2019. Ils prennent en charge la formation pratique des élèves conducteurs, assurent un soutien à la formation initiale et participent à des actions ponctuelles de formation continue.

Formation des chefs de circulation

4 chefs de circulation des trains ont débuté leur formation initiale en 2019. 2 ont terminé la même année et 2 finiront au premier semestre 2020.







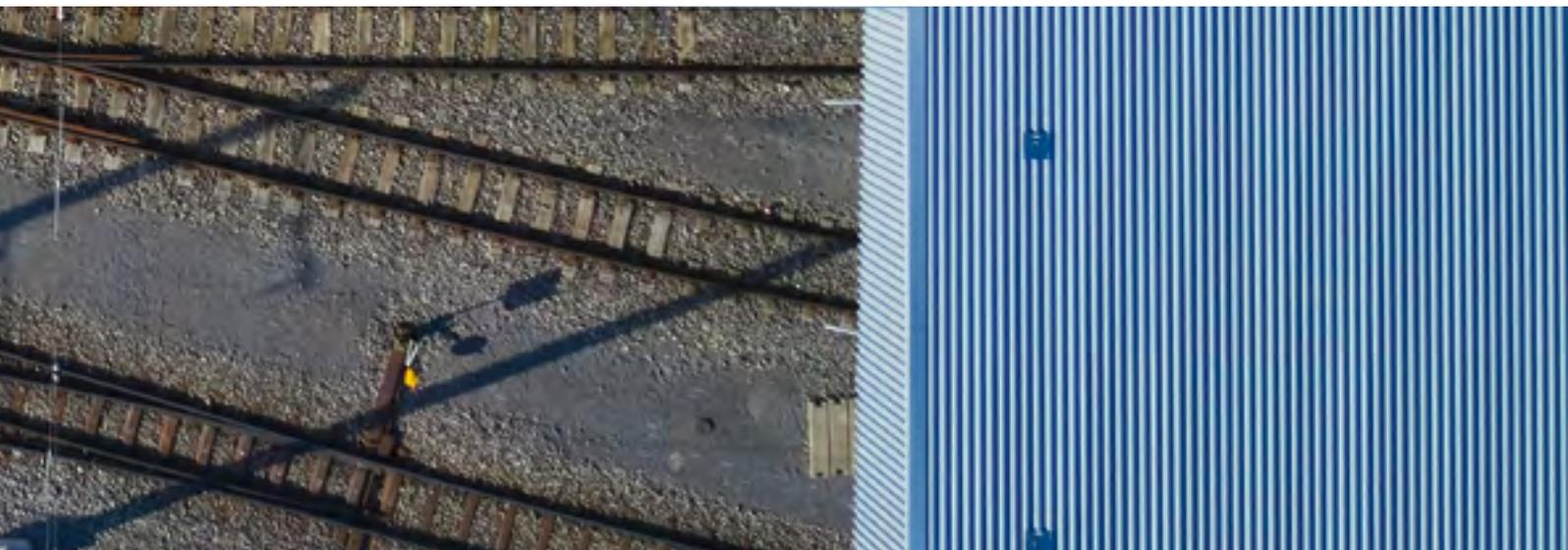
Conseil d'administration du LEB

Composition au 31 décembre 2019

28

Tenue de treize séances

29



Conseil d'administration du LEB

Composition au 31 décembre 2019

Membres nommés
par l'Assemblée des actionnaires

Echéance
du mandat

M. Jacques MILLIOUD	Président du CA, Cheseaux-sur-Lausanne	2021
M. Alexandre BERTHOUD	Député et Responsable régional BCV	2020
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 ^{me} Jaqueline BOTTLANG-PITTET	Administratrice, Villars-le-Terroir
M ^{me} Florence GERMOND	Directrice des finances 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 2019

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

Directeur et secrétaire du Conseil d'administration

M. Michel JOYE	Directeur
M. Olivier BRONNER	Secrétaire

Tenue de treize séances, traitant notamment des objets suivants :

1. Programme de développement stratégique 2030 (PRODES 2030)
2. Migration vers le Contrôle continu de la marche des trains (ZBMS)
3. Nouvelle organisation opérationnelle du LEB
4. Comptes 2018 et rapport de l'organe de révision
5. Revue de l'analyse des risques
6. Budget 2020
7. Audits du réseau, de robustesse de l'horaire, d'exploitation, social
8. Retour de la Commission du CA pour le suivi des grands projets LEB
9. Tunnel sous l'avenue d'Echallens
10. Cadence au quart d'heure jusqu'à Echallens
11. Convention de prestations 2021-2024
12. Reportings à la DGMR
13. Statistiques de fréquentation et enquête de satisfaction clients
14. Suivi de l'exploitation et relation avec les abonnés Facebook





Assemblée générale ordinaire des actionnaires



Assemblée générale ordinaire des actionnaires

L'Assemblée générale ordinaire des actionnaires s'est tenue le 19 juin 2019 à la Salle de l'Etang d'Etagnières, sous la présidence de M. Jacques Millioud, Président du Conseil d'administration.

Monsieur le Président a salué la présence de quarante-trois actionnaires, parmi lesquels Mme Sarah Schafer de l'Office Fédéral des Transports et M. Julien Niquille de la Direction Générale de la Mobilité et des Routes.

Après les remerciements d'usage, le Président a informé sur la vie du LEB en 2018, notamment sur la transformation d'une ligne historique en RER et sur la modernisation ainsi que le maintien de l'exploitation.

La parole a ensuite été donnée à Monsieur Olivier Bronner, Délégué de la Direction tl au LEB, qui a effectué un bilan des activités menées pour le LEB et plus particulièrement sur l'engagement quotidien des collaborateurs. Le développement de la ligne ainsi que les futurs chantiers ont également été présentés.

M. Bronner a poursuivi en présentant et en commentant les comptes 2018 de la Compagnie aux actionnaires.

Monsieur le Président a précisé que les comptes ont été adressés à l'Office Fédéral des Transports en date du 29 mai 2019. Il a été indiqué 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.*»

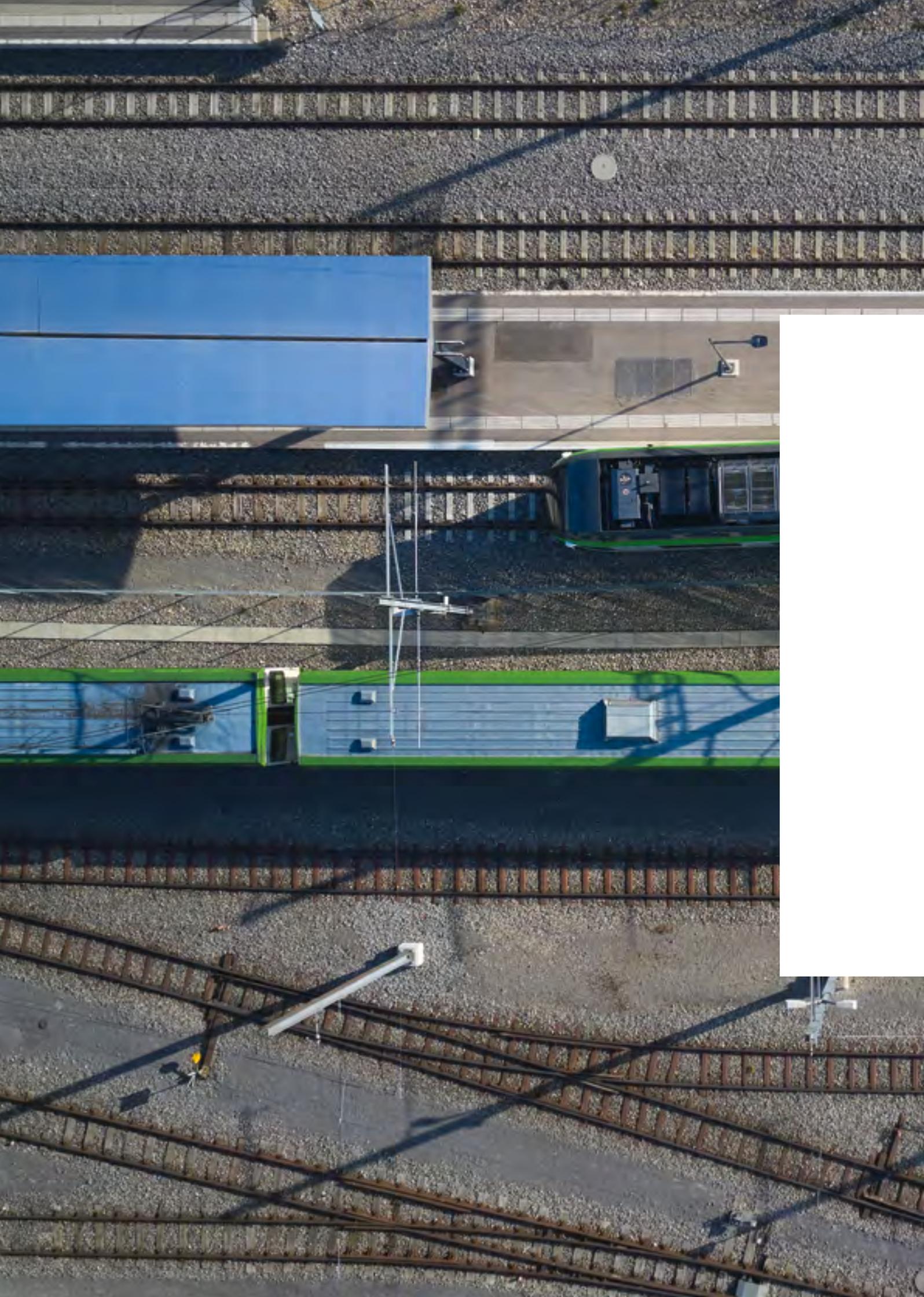
L'Assemblée générale a approuvé les comptes et le bilan de l'exercice 2018 et donné décharge au Conseil d'administration de sa gestion. Elle a ensuite reconduit Monsieur Daniel Crot, Syndic de Romanel-sur-Lausanne, dans son mandat et accepté la nomination de Monsieur Philippe Gauderon, en qualité de représentant de la Confédération pour une durée de trois ans chacun.

Le Président a adressé les remerciements du Conseil d'administration à l'attention de la Direction tl, des cadres et à l'ensemble des collaborateurs qui s'engagent chaque jour pour servir au mieux les clients de la ligne du LEB.

La Commune d'Etagnières a été remerciée pour avoir accueilli chaleureusement l'Assemblée générale ainsi que pour le vin de l'apéritif qui a été généreusement offert.









Contrôle interne et système de management des risques

Système de contrôle interne	36
Management des risques financiers	36



Contrôle interne et système de management des risques

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 suisse.

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

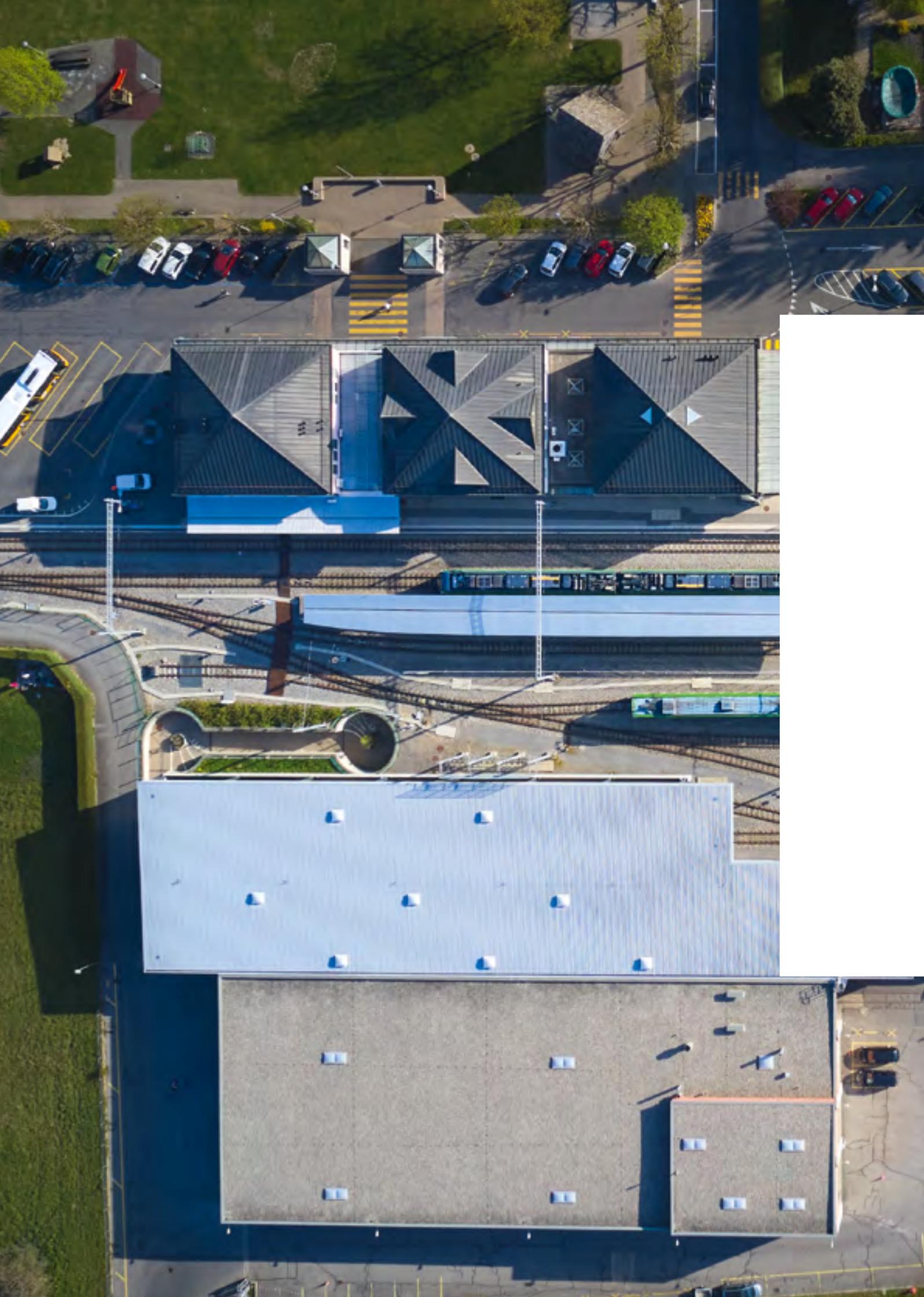
Le risque sur les investissements est faible. En effet, les plans d'investissements sont validés par les autorités fédérales et cantonales. Le suivi de la mise en œuvre des investissements au sein du LEB fait partie du processus de gestion quotidien.

Autres risques

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









Nominations statutaires
Renseignements statistiques
Lexique des abréviations



Nominations statutaires

Propositions du Conseil d'administration pour la séance du 10 juin 2020

Se référant au rapport qui précède, le Conseil d'administration a l'honneur de soumettre à l'Assemblée générale du 10 juin 2020 les résolutions suivantes :

- 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 2019.
- Elle donne décharge au Conseil d'administration de sa gestion.

Nominations statutaires lors de l'Assemblée générale du 10 juin 2020

En application de l'article 8 des statuts de la Compagnie, l'Assemblée générale procède à la nomination des administrateurs et de l'organe de révision.

Conseil d'administration

Le mandat de M. Alexandre Berthoud, responsable régional PME de la BCV et Député, arrive à son terme lors de l'Assemblée générale du 10 juin 2020. Le Conseil d'administration propose sa réélection pour un nouveau mandat de trois ans.

Organe de révision

En application des dispositions sur le droit de la Société Anonyme, l'Assemblée générale a désigné à l'unanimité en 2018 la Fiduciaire Deloitte en qualité d'Organe de révision pour les trois années à venir.

Au nom du Conseil d'administration de la Compagnie du Chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher.

Le Président

Jacques Millioud

Le Secrétaire

Olivier Bronner





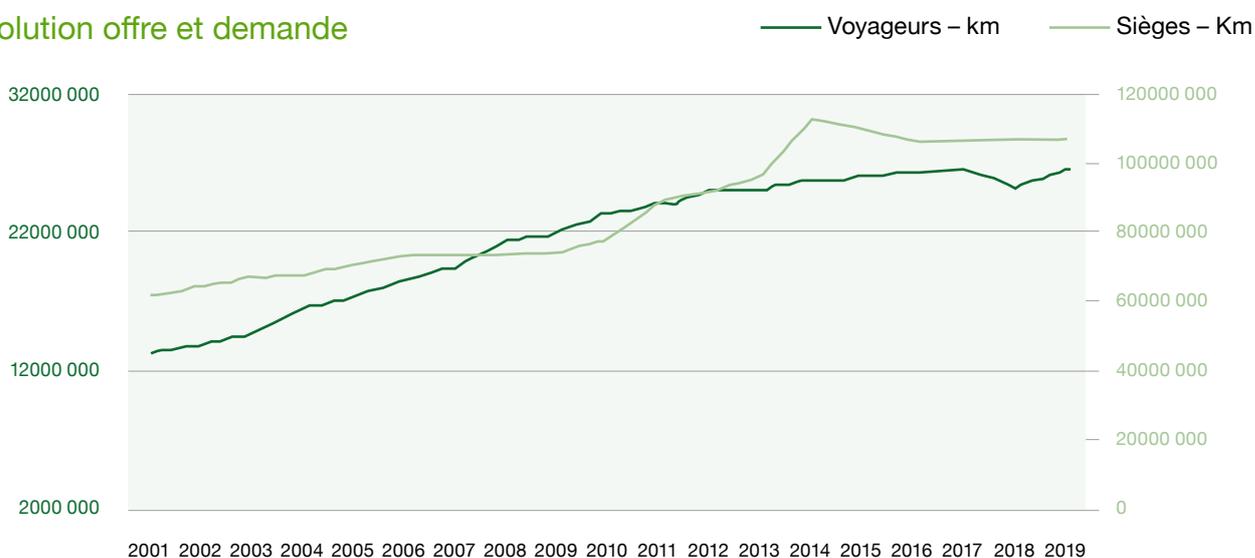
Renseignements statistiques

Chemin de fer : données statistiques chronologiques

Année	Parcours		Trafic			Effectif moyen
	Trains - Km	Essieux - Km	Voyageurs Nombre	Voyageurs.km	Bagages To	
2008	553 792	5 100 068	2 700 242	21 285 372	1	42
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

Année	Produits					
	Voyageurs CHF	Bagages CHF	Total produits de transport CHF	Indemnité prest. et contr. FP Canton CHF	Produits accessoires CHF	Total des produits CHF
2008	4 612 823	3 008	4 615 831	6 792 954	1 434 897	13 217 887
2009	4 834 119	1 740	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

Evolution offre et demande



Chiffres relatifs

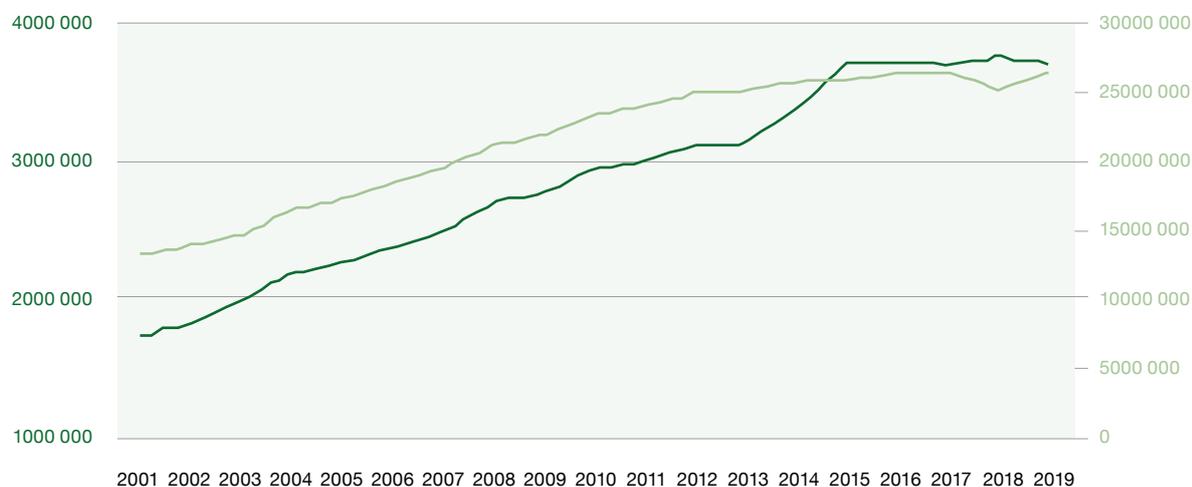
Parcours moy. / voy. [km]	Recette moy. /voy. [CHF]	Recette moy. /voy. km [ct]
7.88	1.71	22
7.90	1.74	22
7.90	1.74	22
7.99	1.75	22
8.03	1.85	23
8.01	1.83	23
7.64	1.78	23
6.98	1.56	23
7.11	1.57	22
7.17	1.57	22
6.72	1.59	24
7.11	1.64	23

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
4 571 944	4 767 552	74 204	2 749 658	13 160	12 176 518	0	1 041 369	0
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

Evolution des voyageurs et voyageurs – km

— Nombre de voyageurs — Voyageurs – km



Renseignements statistiques

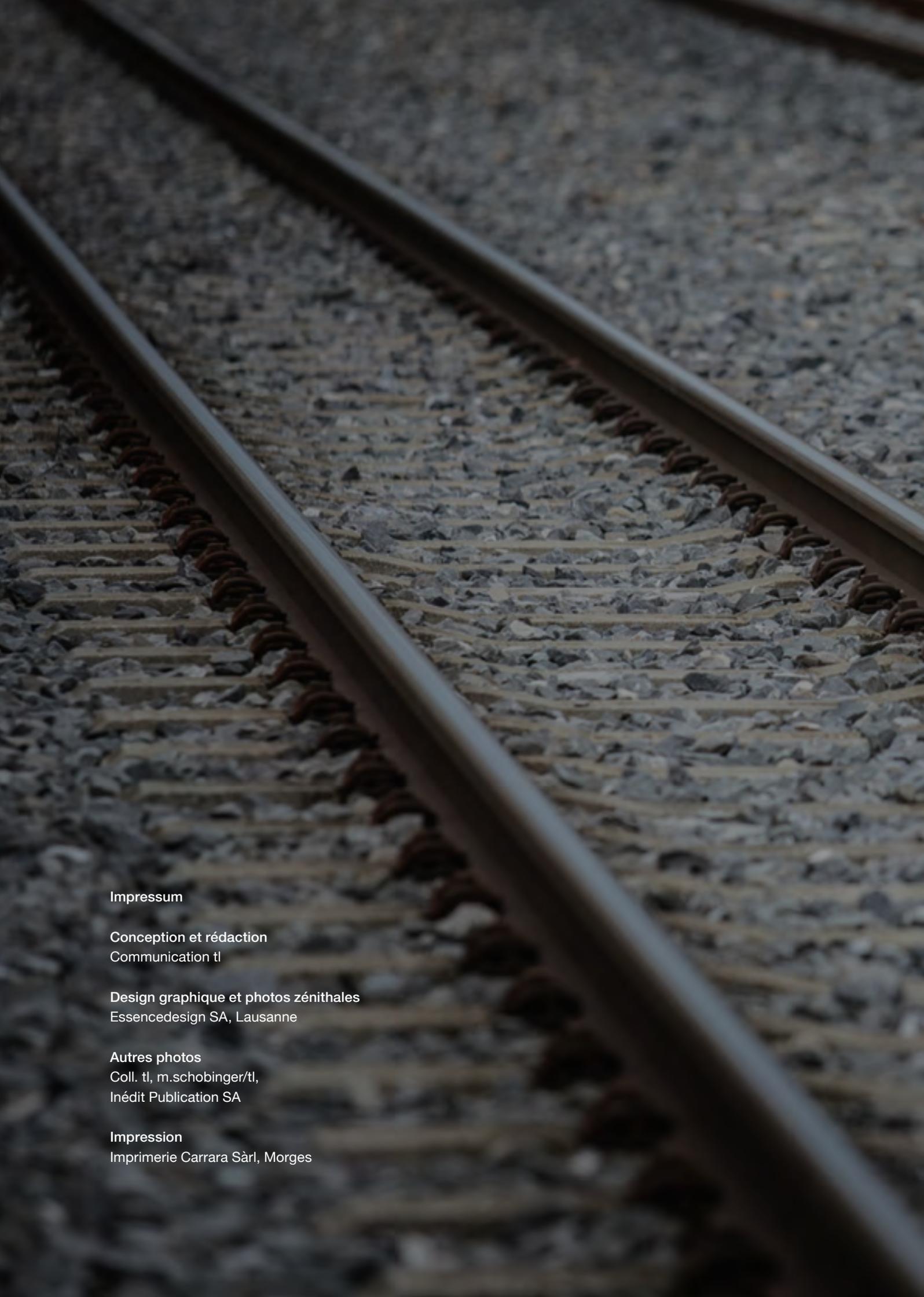
Chemin de fer : évolution des produits et charges

Année	Recettes				Dépenses CHF	Excédent CHF
	Voyageurs CHF	Bagages, poste marchandises animaux CHF	Autres produits CHF	Total CHF		
1895	71 465	51 390	1 031	123 886	58 391	65 495
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

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
Be 4/8	Rame électrique pouvant circuler à des vitesses jusqu'à 100 km/h de 2 ^e classe dotée de huit essieux porteurs dont quatre moteurs
Bt	Véhicule de commande doté de la 2 ^e classe
CA	Conseil d'administration
CEF	Centre d'essais et de formation
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
LHand	Loi sur l'égalité pour les personnes handicapées
MAG	Soudage Metal active gas
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
RBe 4/8	Rame électrique pouvant circuler à des vitesses supérieures à 100 km/h de 2 ^e classe dotée de huit essieux porteurs dont quatre moteurs
RER	Réseau express régional
RTE 20100	Règlement traitant de la sécurité lors de travaux sur et aux abords des voies
R1	Révision 1
SCI	Système de contrôle interne
SEV	Syndicat du personnel des transports
SIL	Services industriels de la Ville de Lausanne
tl	Transports publics de la région lausannoise
Tm	Tracteur ferroviaire à moteur diesel
TPN	Transports publics de la région nyonnaise
TRV	Transport régional voyageurs
ZBMS	Système de contrôle de la marche des trains des chemins de fer à voie métrique



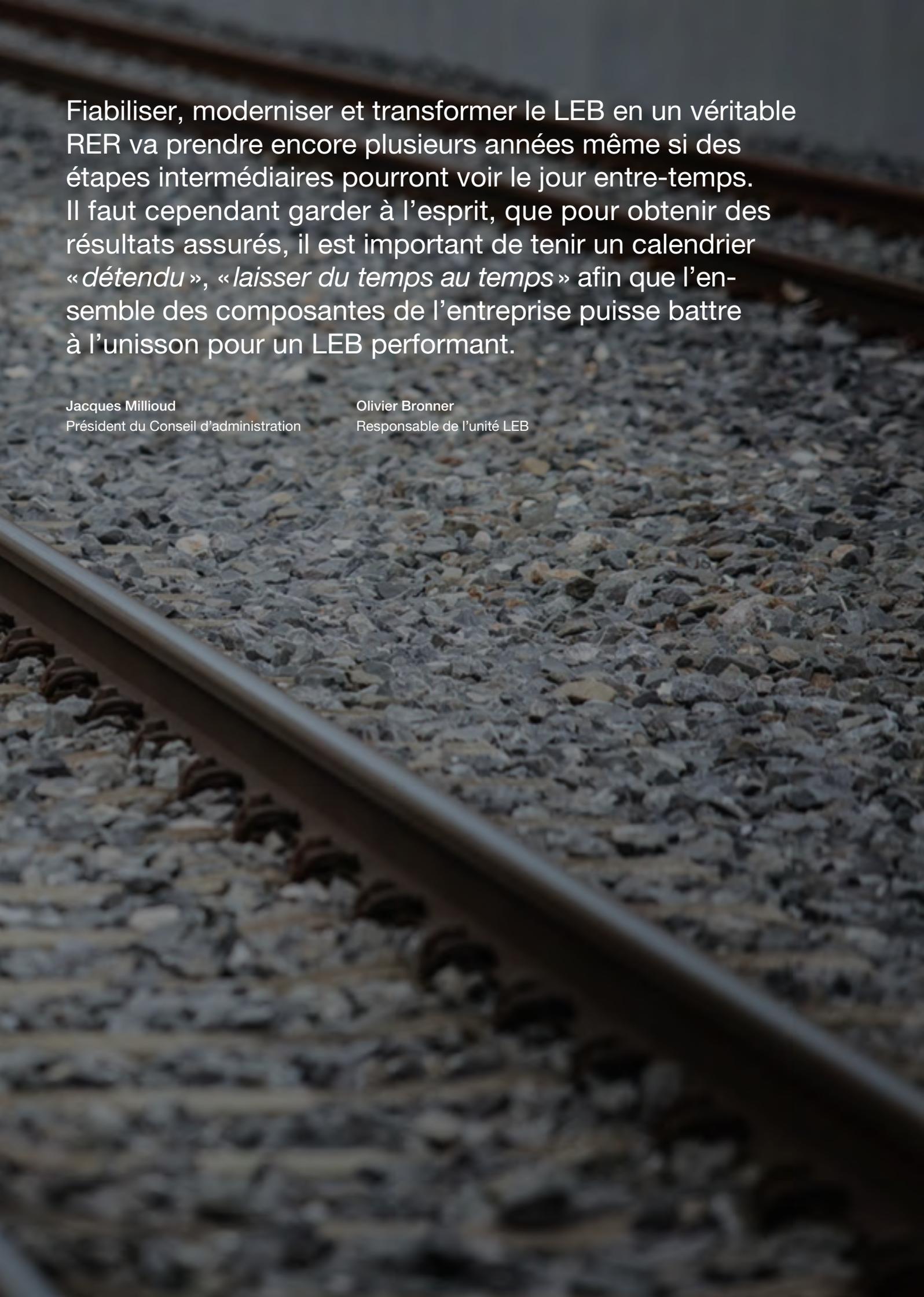
Impressum

Conception et rédaction
Communication tl

Design graphique et photos zénithales
Essencedesign SA, Lausanne

Autres photos
Coll. tl, m.schobinger/tl,
Inédit Publication SA

Impression
Imprimerie Carrara Sàrl, Morges

A close-up, low-angle shot of railway tracks. The tracks are made of dark metal rails and are set on a bed of grey gravel ballast. The perspective is from a low angle, looking down the length of the tracks as they recede into the distance. The lighting is soft and even, highlighting the texture of the gravel and the metallic sheen of the rails.

Fiabiliser, moderniser et transformer le LEB en un véritable RER va prendre encore plusieurs années même si des étapes intermédiaires pourront voir le jour entre-temps. Il faut cependant garder à l'esprit, que pour obtenir des résultats assurés, il est important de tenir un calendrier « détendu », « *laisser du temps au temps* » afin que l'ensemble des composantes de l'entreprise puisse battre à l'unisson pour un LEB performant.

Jacques Millioud
Président du Conseil d'administration

Olivier Bronner
Responsable de l'unité LEB

Compagnie du Chemin de fer
Lausanne-Echallens-Bercher SA
Place de la Gare 9
Case postale 196
1040 Echallens

www.leb.ch