



RAPPORT D'ACTIVITÉ 2025

A detailed topographic map with contour lines and elevation markers, serving as a background for the text.

LE TERRITOIRE, SOIT ON LE TRAVERSE,
SOIT ON L'HABITE, MAIS TOUJOURS ON LE VIT.



Desservir un territoire, c'est une responsabilité

2025 restera comme une année charnière dans l'histoire du LEB. La fréquentation a suivi sa progression, confirmant la place centrale de la ligne dans le quotidien de notre clientèle. L'entreprise a poursuivi son développement et amélioré la maîtrise de son fonctionnement. Cette évolution ne constitue pas un aboutissement, mais un point d'appui pour préparer l'avenir avec confiance et lucidité.

Deux priorités ont guidé l'action menée durant l'exercice. La première a consisté à engager le LEB dans une transformation profonde de ses infrastructures et de son matériel roulant afin d'accompagner durablement le développement du territoire. La seconde visait à assurer une régularité d'exploitation exemplaire et un fonctionnement fiable, capables de renforcer la confiance des clientes et clients et de les encourager à choisir le LEB sans réserve.

Assurer la continuité du service public, dans ce contexte, représente plus qu'une mission : c'est un engagement. Le territoire desservi est à la fois un espace physique – entre Lausanne, Échallens et Bercher –, un espace productif où se concentrent emplois, écoles et activités, mais aussi un espace vécu, rythmé par les déplacements quotidiens. Garantir la sécurité, la ponctualité et la qualité du service, y compris en période de transformation, demeure au cœur des responsabilités du LEB.

La fiabilité de l'exploitation est aujourd'hui au rendez-vous. Elle est le fruit d'un engagement collectif remarquable, du professionnalisme des équipes et d'un travail rigoureux mené chaque jour, notamment dans l'amélioration continue des processus. Les investissements réalisés ces dernières années vont se poursuivre : moderniser, renforcer, anticiper sont des choix indispensables pour répondre à l'évolution rapide du territoire et à l'augmentation des besoins de mobilité.

L'année 2025 a également été marquée par un important travail stratégique conduit en concertation étroite avec les actionnaires de référence que sont la Confédération et le Canton de Vaud. Le constat posé en 2022 s'est confirmé : dans un environnement ferroviaire toujours plus exigeant, le LEB ne peut envisager son avenir dans l'isolement. La taille critique devient un facteur déterminant pour investir, innover et se développer. C'est dans cette logique qu'a émergé le projet d'une future entreprise commune réunissant LEB, MBC et Travys. Cette évolution dépasse une simple réorganisation institutionnelle. Elle vise à constituer un acteur ferroviaire solide pour le Nord, le centre et l'Ouest vaudois, capable de mutualiser les compétences, rationaliser les ressources et partager les expertises au bénéfice des voyageurs et voyageuses et du service public.

Aujourd'hui, les entreprises concernées travaillent aux modalités concrètes de ce rapprochement. Cette nouvelle étape devra garantir la pérennité d'un LEB modernisé, renforcer sa robustesse et accroître sa capacité à servir durablement son territoire. Le Conseil d'administration et la Direction tiennent à remercier les transports publics de la région lausannoise (tl) pour la collaboration constructive au fil de ces dernières années.

Ce rapport illustre également le rôle moteur de cette ligne ferroviaire dans l'écosystème régional. Relier les lieux de formation, de travail et de loisirs, soutenir un développement économique équilibré, connecter les villages entre eux et rapprocher les populations : telle est la vocation du LEB.

La maxime qui accompagne ce rapport 2025 résume pleinement cet engagement : « *Le territoire, soit on le traverse, soit on l'habite, mais toujours on le vit.* » Plus que jamais, le LEB demeure un trait d'union entre ville et campagne, entre présent et avenir.

Philippe Gauderon
Président du Conseil d'administration

Olivier Bronner
Directeur

« La fiabilité de l'exploitation est aujourd'hui
au rendez-vous. Elle est le fruit d'un
engagement collectif remarquable... »

L I G N E R É G I O N A L E

Le territoire devient réseau

Relier, desservir et faciliter les connexions

Une ligne régionale n'est pas seulement une infrastructure ferroviaire. C'est d'abord un territoire en mouvement. Un espace physique qui relie des communes, des paysages, des centralités. Mais aussi un espace gouverné, pensé, financé et coordonné pour répondre à un besoin collectif : relier des lieux de vie, d'apprentissage, de travail. Cet espace ne se mesure plus en distance mais en temps, d'attente, de parcours, d'échanges. Ce qui compte, c'est le luxe de ne plus consulter un horaire.

Une ligne régionale transforme un territoire en réseau. Chaque gare devient une connexion, chaque correspondance une articulation. Et l'expérience elle-même devient mobile : on ne fait plus que traverser l'espace, on le vit. Le voyageur lit, travaille, échange. Le train devient un espace vécu. C'est là que la ligne régionale prend tout son sens, elle ne relie pas seulement des points sur une carte, elle relie des quotidiens.



Depuis plus de 150 ans, le Lausanne-Échallens-Bercher accompagne les transformations du Gros-de-Vaud. Né d'une nécessité simple — reconnector une région progressivement mise à l'écart des grands axes commerciaux — le LEB est devenu bien davantage qu'une ligne ferroviaire : un lien structurant entre les habitants, les entreprises, les lieux de formation, les institutions et les centres urbains du canton.

Lorsque le projet voit le jour au XIXe siècle, le district d'Échallens fait face à un risque d'isolement économique. La construction de la ligne Lausanne-Yverdon détourne alors les flux historiques qui traversaient la région. Pour préserver les échanges et maintenir l'attractivité du territoire, une nouvelle liaison ferroviaire est imaginée entre Lausanne et Échallens. À l'époque, Lausanne compte environ 26 000 habitants, Échallens à peine 900. Pourtant, le potentiel de connexion est déjà identifié : avant même l'ouverture de la ligne, les comptages réalisés à Cheseaux révèlent une circulation quotidienne importante de piétons, de véhicules et de chevaux entre les communes.

Le 1^{er} juin 1874, le LEB entre en service. Le trajet entre le cœur du Gros-de-Vaud et Lausanne se fait alors en une trentaine de minutes seulement, une révolution pour l'époque. Les productions agricoles trouvent un accès facilité vers la ville, les déplacements deviennent plus rapides, les échanges plus fluides. Premier chemin de fer à voie métrique de Suisse, le LEB porte dès son origine une vision claire : rapprocher les territoires plutôt que les opposer.

Cette vocation reste pleinement actuelle. Le Gros-de-Vaud connaît aujourd'hui l'une des plus fortes croissances démographiques du canton de Vaud. Entre 2000 et 2020, sa population a progressé de près de 50 %, portée par un cadre de vie attractif, une offre de logements plus accessible et une proximité directe avec Lausanne et Yverdon. Le territoire rassemble désormais quelque 49 000 habitants, plus de 3 500 entreprises et environ 15 000 emplois.

Dans ce contexte, la mobilité joue un rôle central. Le développement résidentiel et économique de la région repose sur la capacité à maintenir des connexions fiables, rapides et régulières avec les grands centres. Le LEB constitue aujourd'hui un véritable axe structurant : 23,6 kilomètres de ligne, de Lausanne-Flon à Bercher, 9 haltes et 10 gares, des cadences renforcées sur le tronçon urbain et des rames pouvant accueillir plusieurs centaines de voyageurs.

Le long de la ligne, la vie économique et sociale.

Cette dynamique se lit directement dans les choix d'implantation des entreprises et des institutions qui bordent la ligne. Quelques années après son inauguration, fin 1889 le LEB prolonge son tracé jusqu'à Bercher pour assurer le transport des quelques 10 000 tonnes annuelles de marchandises nécessaires à la condenserie Nestlé établie en 1880. Plus récemment, à Échallens, Romande Energie a développé un site pensé comme un démonstrateur de la transition énergétique, facilement accessible en transports publics pour ses quelque 120 collaborateurs. Non loin de là, Weinmann Energies a installé son campus du Grésaley à proximité immédiate d'un arrêt du LEB afin de réunir ses équipes sur un même site et de faciliter l'accès des employés comme des partenaires.

Le long de la ligne, les communes ont également vu émerger de nouveaux pôles d'activités. Romanel-sur-Lausanne s'est affirmée comme une porte économique aux abords de Lausanne, tandis que Cheseaux-sur-Lausanne accueille des entreprises technologiques et des infrastructures à haute valeur ajoutée. À Échallens, chef-lieu du district, la transformation est particulièrement visible avec l'arrivée de nouveaux équipements, de services et d'activités liés à la croissance régionale.

Le territoire affirme également sa vocation de région de formation. Le futur gymnase d'Échallens, qui accueillera plus de 1 100 élèves dès la rentrée 2027-2028, sera implanté à proximité directe du LEB afin de garantir son accessibilité à l'ensemble du bassin régional. Même logique pour Fédération vaudoise des entrepreneurs, qui a choisi Échallens pour développer son École de la construction et renforcer l'offre de formation professionnelle et continue dans les métiers du bâtiment.

La ligne dessert aussi plusieurs acteurs essentiels du secteur social et médico-social. À Cheseaux, les fondation Polyval et de Vernand bénéficient d'une connexion directe au réseau ferroviaire pour le personnel, les bénéficiaires et familles. Plus au nord, la fondation St-Barthélemy participe elle aussi à ces flux quotidiens qui rendent les transports publics indispensables à la vie du territoire. Les EMS exploités par la fondation Donatella Mauri à Romanel-sur-Lausanne ou par celle de Primerocroix à Cheseaux illustrent également cette proximité entre mobilité, soins et qualité de vie.

Enfin, le LEB traverse un territoire qui conserve une identité forte. Avec près de 68 % de surfaces agricoles, le Gros-de-Vaud demeure le grenier céréalier du canton tout en affirmant une diversification économique croissante. Cette coexistence entre héritage rural, développement économique et transition énergétique dessine un modèle territorial singulier, où mobilité et proximité restent intimement liées.

Depuis 1874, le LEB accompagne donc bien plus qu'un mouvement de voyageurs. Il relie des entreprises, des institutions, des lieux de formation, des familles et des générations entières. À travers les acteurs qui vivent, travaillent et se développent le long de la ligne, il continue de faire du Gros-de-Vaud un territoire connecté, vivant et tourné vers l'avenir.

Pascal Favre, Syndic d'Étagnières

La ligne du LEB occupe une place essentielle dans la vie quotidienne des habitant·es d'Étagnières. Avec une cadence au quart d'heure, elle offre un moyen de transport moderne qui permet de rejoindre rapidement Lausanne ou Echallens, facilitant notamment les déplacements des écolier·ères et des étudiant·es. Cette présence n'est toutefois pas exempte de défis pour la commune. La ligne ferroviaire et la route cantonale créent aujourd'hui une césure entre le haut et le bas du village, tout en impliquant une gestion complexe des flux routiers et ferroviaires. Le déplacement de la gare historique d'environ 500 mètres vers le nord, nécessaire pour optimiser l'offre, a également entraîné des adaptations importantes, notamment la création de nouveaux cheminements piétonniers financés par la commune. Si disposer de deux gares sur son territoire constitue un atout indéniable, cela implique aussi des investissements conséquents. Les études en cours pour l'enfouissement de la ligne à travers Étagnières laissent toutefois entrevoir une évolution positive : à terme, elles pourraient permettre de réaménager les circulations en surface et de recoudre le tissu villageois entre les deux parties de la localité.

À l'échelle du Gros-de-Vaud, le LEB joue aujourd'hui un rôle structurant dans l'organisation et le développement du territoire. Véritable épine dorsale des transports publics du district, il accompagne la croissance de la région et contribue à organiser la mobilité entre les communes. Dans ce contexte, le dialogue renforcé entre la compagnie et les collectivités locales, notamment à travers le Conseil des communes du LEB, constitue un levier important pour coordonner les réflexions et anticiper les évolutions territoriales. Cette collaboration permet également d'inscrire la mobilité dans une approche plus large de planification régionale, en lien avec les travaux de l'Association régionale du Gros-de-Vaud. Dans une région en plein développement, l'implication des acteurs du transport public, aux côtés notamment de CarPostal, est déterminante pour soutenir une mobilité cohérente et accompagner les transformations du territoire.

Mélanie Baudat, Pépinières Baudat SA

La collaboration autour du projet de pépinière urbaine sur l'ancien tunnel du LEB à l'avenue d'Echallens s'est inscrite assez naturellement dans la continuité de notre activité. Notre entreprise, implantée le long de la ligne du LEB, dispose déjà d'une expérience dans le développement de pépinières urbaines, ce qui a facilité les échanges et la mise en œuvre du projet. Cette dynamique a été renforcée par une relation de confiance établie avec les services des espaces verts de Lausanne, permettant de construire un projet cohérent et adapté au contexte urbain. Ce type d'initiative illustre une évolution intéressante dans la manière de valoriser les infrastructures ferroviaires : il s'agit désormais de tirer parti des espaces disponibles, parfois délaissés, pour y développer des aménagements végétalisés. Planter devient alors un levier concret pour renforcer

la canopée urbaine et contribuer à améliorer la qualité de vie en ville.

Plus largement, une ligne régionale comme le LEB peut jouer un rôle catalyseur dans l'émergence de projets innovants, à l'interface entre mobilité, environnement et aménagement du territoire. Elle crée des opportunités de synergies entre différents acteurs et ouvre la voie à des réflexions transversales sur l'usage des espaces et leur valorisation. Toutefois, ce développement doit s'inscrire dans un équilibre respectueux des réalités locales, notamment des propriétaires fonciers concernés. Si les projets portés autour de la ligne sont porteurs d'innovation et de valeur ajoutée pour la collectivité, ils doivent aussi veiller à intégrer la préoccupation de tous les acteurs directement impactés, comme c'est le cas à Vernand-Camarès.



R E T O U R S U R 2 0 2 5

Au rythme du territoire

Structurer les mobilités et assurer la continuité



2025 raconte comment la ligne du LEB n'a pas seulement transporté des voyageur·euses, mais accompagné un territoire tantôt habité, tantôt traversé. La mobilité régionale ne se limite plus à un déplacement. Elle constitue un levier structurant pour un territoire qui se développe et s'organise en réseau. Traverser le Gros-de-Vaud en 20 minutes, rejoindre Lausanne ou Echallens pour travailler, étudier, se divertir ou encore se soigner : ces gestes quotidiens traduisent une transformation profonde. Le déplacement n'est plus une parenthèse, il devient un espace de vie.

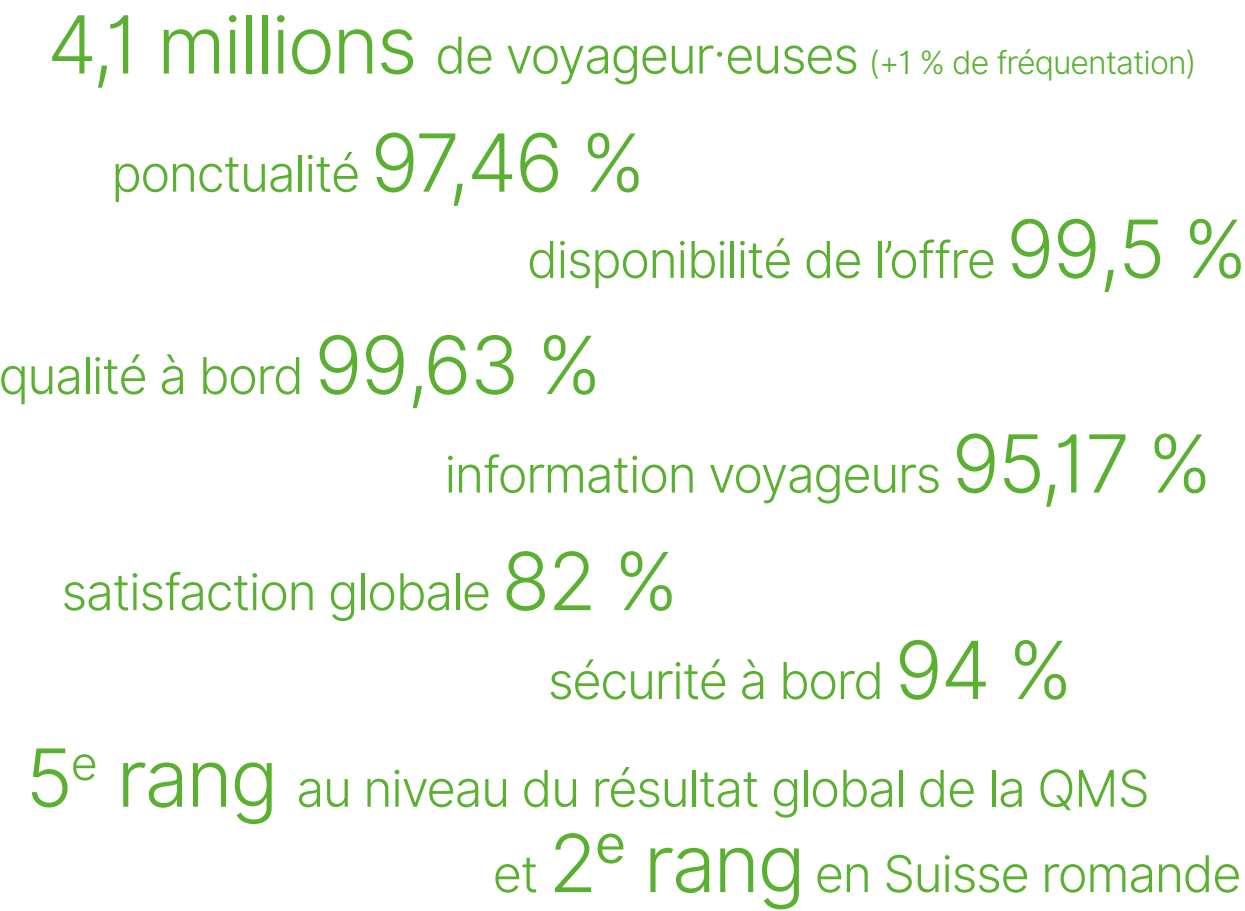
Le LEB, en tant qu'entreprise, gère la transformation de la ligne et s'appuie sur les tl pour assurer l'exploitation et la maintenance. La régularité du service repose sur des choix opérationnels, des investissements et des compétences mobilisées au quotidien.



STATISTIQUES
Des données qui traduisent les usages

Les chiffres ne sont pas abstraits. Ils dessinent les contours d'un espace vécu. La fréquentation, les pics d'affluence, les correspondances révèlent des rythmes de vie, des habitudes en évolution. Ils montrent comment l'organisation des mobilités se mesure désormais en flux organisés, en connexions optimisées, en disponibilité et en qualité. Chaque donnée confirme une réalité : plus la fréquentation augmente, plus le train s'affirme comme trait d'union entre celles et ceux qui le traversent et celles et ceux qui y vivent. Le trajet s'inscrit désormais comme une composante du quotidien de la clientèle.

En 2025, la ligne a transporté 4,1 millions de voyageurs, soit une augmentation de 1 % par rapport à 2024. Cette progression, plus mesurée que celle observée l'année précédente, s'inscrit dans un contexte particulier. L'interruption de la ligne durant sept semaines au cours de l'été, en raison de travaux d'infrastructure, a temporairement contraint l'offre et limité le potentiel de croissance. Malgré cela, la fréquentation continue d'évoluer positivement, confirmant l'ancrage durable du LEB dans les pratiques de mobilité du territoire et la solidité de son attractivité à long terme.



EXPLOITATION & MATÉRIEL ROULANT
Performance opérationnelle et qualité de service

L'exploitation et le matériel roulant constituent les prérequis d'un territoire en mouvement. Fréquences, ponctualité, fiabilité, derrière ces indicateurs se joue la capacité du réseau à tenir ses promesses de qualité et de temps. Chaque liaison assurée renforce la cohésion d'un espace qui fonctionne comme un écosystème.

Le matériel roulant n'est pas qu'un dispositif technique. Il façonne l'expérience du trajet. Confort, accessibilité, capacité : le train est un lieu à part entière, une parenthèse vécue entre deux destinations. C'est là que le territoire se transforme en quotidien.

Depuis plusieurs années, la ligne du LEB affiche des résultats de ponctualité et de qualité supérieurs aux exigences fixées par l'Office fédéral des transports (OFT). L'évaluation repose sur le Système de Mesure de la Qualité (QMS), qui analyse notamment la ponctualité des circulations ainsi que la qualité des arrêts, du trajet et de l'information aux voyageur-euses. En 2025, la ponctualité atteint 97,46 %, un résultat légèrement inférieur à celui de 2024 (97,67 %), mais qui demeure au-dessus de l'objectif fixé par l'OFT à 96 %. Cette légère variation s'explique principalement par l'ampleur des travaux menés sur le bas de la ligne tout en maintenant l'exploitation dans un contexte particulièrement exigeant marqué par sept semaines de substitution par bus.

Disponibilité de l'offre assurée

Ce taux reste stable et conforme à l'objectif fixé à 99,5%. La disponibilité de l'offre mesure notre capacité à produire le service de transport tel qu'il a été défini et planifié. Elle reflète le niveau de conformité entre l'offre annoncée et celle réellement assurée sur le terrain. Plusieurs facteurs peuvent toutefois l'impacter : le manque de personnel, qui peut entraîner la suppression de circulations, ou encore des événements imprévus nécessitant des substitutions, comme l'arrachage d'une ligne de contact ou un dysfonctionnement d'aiguillage. Nous sommes très fiers d'avoir maintenu un niveau de service aussi élevé tout en réalisant des travaux de transformation majeurs de la ligne.

Grâce aux travaux de maintenance effectués sur les rames et l'infrastructure, le LEB assure également la stabilité et fiabilité de l'offre. L'arrivée de quatre nouveaux mécaniciens, dont la formation s'achève en février 2026, contribuera à stabiliser les effectifs et ainsi à mieux absorber les aléas d'exploitation.

Ponctualité et qualité au rendez-vous

Concernant la ponctualité, le LEB se situe au 6^e rang au niveau national. Le recul par rapport à l'année précédente, où la ligne occupait la 2^e place, s'explique par des incidents survenus sur la ligne qui peuvent notamment être liés à des causes externes ou des problèmes de matériel. Lors de la substitution estivale, le transbordement avec pertes de temps et une gestion des flux plus complexe a également eu un impact sur la ponctualité. Au niveau du résultat global du système de gestion de la qualité (QMS), le LEB se classe au 5^e rang parmi les trente entreprises de transport évaluées par l'OFT et occupe la 2^e place en Suisse romande. Depuis plusieurs années, le niveau de qualité se maintient à un niveau bon, voire très bon. Pour la qualité du séjour à bord, le LEB atteint un taux de 99,63 %, en progression par rapport à 2024 (98,5 %). Les mesures déployées pour améliorer l'information aux voyageur-euses dans les véhicules ont également porté leurs fruits. L'indice d'évaluation progresse sensiblement pour atteindre 95,17 %, contre 90,6 % en 2024. Ces résultats reflètent le travail régulier et attentif des équipes engagées au quotidien sur la ligne.

Une clientèle satisfaite

Chaque année, une enquête de satisfaction est menée par un prestataire externe auprès des voyageur-euses de la ligne du LEB. Réalisée début octobre, soit en face à face soit au moyen d'un questionnaire en ligne, elle a permis de recueillir l'avis de plus de 600 personnes ayant emprunté la ligne au cours des trois mois précédents. Parmi elles, près de la moitié utilisent le LEB au moins quatre fois par semaine. Le taux de satisfaction global s'établit à 82 %. Les principaux points d'insatisfaction concernent l'information diffusée lors de perturbations, en particulier lors de substitutions mises en place à la suite d'annulations ou

de retards. Il convient toutefois de relever qu'une part significative de ces situations - près d'un quart - est liée à des causes externes à l'exploitation. L'été 2025 a également été marqué par une interruption de la ligne durant sept semaines afin de permettre d'importants travaux. Un dispositif de remplacement par bus a été mis en place pour assurer la continuité du service. Cette période a pu influencer la perception des personnes interrogées, mais elle a surtout permis de concentrer les interventions et de limiter l'impact des travaux sur l'ensemble de l'année. L'enquête montre par ailleurs que la ligne du LEB compte davantage de client-es qui la recommandent que de détracteurs, avec un Net Promoter Score (NPS) de 20.

Les chantiers prévus sont planifiés avec attention et des fenêtres d'intervention fixées. L'objectif est de concentrer les travaux sur un secteur et y effectuer tous les travaux en parallèle. Cette planification permet de minimiser l'impact pour les client-es et de maintenir un niveau de service satisfaisant malgré les travaux de modernisation nécessaires. Les efforts de coordination entre les différents canaux d'information - applications, écrans et annonces - seront poursuivis afin d'améliorer encore la réactivité et la cohérence des messages en cas de perturbation. Le développement des alertes personnalisées, notamment via notifications push ou SMS à destination des voyageurs-euses régulier-ères, constitue également un axe d'amélioration.



Renforcement de la sûreté

Afin de répondre à des situations récurrentes impliquant certain-es voyageur-euses au comportement agressif, parfois sans titre de transport, des mesures spécifiques ont été mises en place pour renforcer la sûreté sur la ligne du LEB. Ces situations pouvaient générer un sentiment d'inconfort pour la clientèle ainsi que pour le personnel. La direction a ainsi décidé d'accroître la présence d'agent-es de sécurité sur la ligne. Le déploiement de ces patrouilles vise à assurer une présence visible et dissuasive à bord des trains et dans les gares. Leur action contribue à rassurer la clientèle et les équipes, à prévenir les situations de tension et à intervenir rapidement lorsque cela est nécessaire. Les résultats se traduisent par une amélioration du sentiment de sécurité. Celui-ci atteint 87 % aux arrêts, soit une progression de deux points par rapport à 2024. À bord des rames, il s'élève à 94 %, contre 92 % l'année précédente. Ces indicateurs témoignent de l'effet positif des mesures engagées pour garantir un environnement de voyage serein sur l'ensemble de la ligne.

Ensemble contre la violence

À l'initiative du SEV et aux côtés d'une cinquantaine d'acteurs de la branche, une nouvelle charte contre la violence dans les transports publics a été signée. Cette démarche répond à l'augmentation du nombre et de la gravité des agressions constatées ces dernières années et réaffirme l'engagement du secteur en faveur de la sécurité dans les transports publics. La charte actualisée précise le cadre juridique et définit plus clairement les situations relevant de la violence ou des agressions. Elle prévoit notamment que les agressions verbales à l'encontre du personnel soient elles aussi systématiquement dénoncées. Une attention particulière est également portée à la violence envers les femmes dans les transports publics. Afin de suivre l'évolution de la situation et d'inscrire cette démarche dans la durée, un bilan annuel est prévu. Le LEB et les tl rappellent avec force qu'aucune agression envers leur personnel ne saurait être tolérée. Pour garantir des conditions de travail sereines aux équipes

et assurer un cadre de voyage respectueux pour la clientèle, nous collaborons étroitement avec les forces de l'ordre et les autorités communales. Cet engagement se traduit par la mise en œuvre de mesures concrètes, telles que des formations internes, le déploiement de patrouilles de sécurité et un accompagnement des personnes victimes d'agressions.

Amélioration de la sécurité

Afin de renforcer la sécurité des équipes lors des travaux en hauteur, un audit de conformité a été mené en 2025. Cette analyse a permis d'identifier plusieurs pistes d'amélioration et a conduit à la mise en place de mesures concrètes. Parmi celles-ci figure l'introduction d'une échelle spécifique, mieux adaptée aux accès et aux interventions légères, offrant un niveau de sécurité accru pour le personnel lors de certaines opérations techniques. Une sensibilisation des collaborateur-trices concerné-es a également été organisée afin d'accompagner ces évolutions. Par ailleurs, un système d'appel de premiers secours a été mis en service sur le site d'Echallens. En cas de situation nécessitant l'intervention rapide d'un secouriste, un numéro spécifique est désormais accessible à toute personne présente sur le site. Ce numéro, indiqué sur les plans et consignes d'urgence, permet de contacter directement un-e ou plusieurs secouristes disponibles et géolocalisé-es, facilitant ainsi une intervention rapide. Grâce à un travail de fond en matière de prévention et à une attention constante portée à la sécurité, l'année 2025 s'est déroulée sans accident de travail recensé. Les visites de dialogue menées dans le cadre de la politique de sécurité au travail constituent également des moments privilégiés pour échanger avec les équipes, partager les bonnes pratiques et renforcer une culture commune de la sécurité.



MÉTIERS & COMPÉTENCES
Des savoir-faire au service du territoire

Un territoire ne tient pas sans celles et ceux qui le matérialisent. Mécanicien·nes de locomotive, équipes de maintenance, chef·fes de circulation, planification, sécurité : ces métiers assurent la continuité et la fiabilité du service au quotidien. Leur expertise garantit les flux, respecte les horaires et fluidifie les correspondances. Leur savoir-faire assure le bon fonctionnement du réseau et la confiance des client·es. Ces métiers incarnent ainsi la dimension humaine d'un territoire qui structure la vie locale.

Santé et prévention renforcées
Dans la continuité du renforcement de la collaboration avec L'Observatoire des Risques Psychosociaux (L'OBS), une entreprise spécialisée en gestion et prévention des risques psychosociaux, est intervenue et a formé tous les mécanicien·nes du LEB à la psychologie d'urgence. L'objectif est de les munir d'outils pour qu'ils et elles puissent se protéger en cas d'incident. Dans le cadre du mois « santé et sécurité au travail 2025 », l'ensemble du personnel a eu l'occasion de participer à différents ateliers dédiés à la santé : massage assis, gestion des agressions/conflits et communication non-violente. Le thème de la sécurité s'est lui décliné en un atelier sur les produits et un module consacré à la cybersécurité, intitulé « Hack my AI ». L'objectif de cette démarche, reconduite annuellement, est de sensibiliser aux risques, de prendre soin de soi, de renforcer la prévention et partager de bons réflexes, le tout dans un cadre convivial et collaboratif. Les retours sont très positifs. Les thématiques abordées ont été jugées pertinentes et utiles au quotidien. La diversité des experts invités a quant à elle favorisé une bonne dynamique de groupe.

Système d'information et cybersécurité
En appui au LEB, les tl ont poursuivi la modernisation et le développement des systèmes d'information au service de l'entreprise et de la clientèle. Ces évolutions visent à renforcer l'efficacité des outils internes tout en améliorant l'expérience des utilisateur·trices.

Parmi les réalisations figurent le lancement d'une nouvelle application avec des fonctionnalités enrichies pour simplifier ses déplacements ainsi que la mise en service d'un nouvel intranet, plus performant et mieux adapté aux besoins en constante évolution des équipes. La prévention s'étend également au domaine numérique. Début 2025, une plateforme de sensibilisation au phishing a été déployée afin de renforcer les réflexes face aux menaces informatiques. Intégrée à la messagerie électronique, elle permet de signaler les courriels suspects, qu'ils soient réels ou simulés. Grâce à des exercices progressifs, les collaborateur·trices s'entraînent à identifier les tentatives de fraude et développent les bons réflexes face aux cybermenaces. Ces initiatives, menées en parallèle du renforcement de la cybersécurité, du pilotage du portefeuille de projets et de la gestion des actifs informatiques, illustrent l'engagement des équipes à sécuriser les opérations, soutenir la transformation numérique et créer de la valeur pour les métiers, tout en maîtrisant les coûts.

Un engagement pour un numérique responsable
Dans le cadre de la politique environnementale, les tl ont obtenu en janvier 2026 le label « Numérique Responsable (niveau 1) », délivré par l'Institut du Numérique Responsable. Cette reconnaissance atteste de la mise en place d'une démarche structurée visant à améliorer l'impact environnemental et social du numérique au sein de l'entreprise. Le numérique représente aujourd'hui près de 4 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre, une part en constante augmentation. Face à cet enjeu, le LEB et les tl s'engagent à promouvoir des pratiques plus durables : prolonger la durée de vie des équipements, alléger les communications numériques et optimiser les espaces de stockage.

Recruter pour accompagner le développement
Dans un contexte de transformation et de développement du réseau ferroviaire régional, le recrutement constitue un levier stratégique pour assurer la continuité et la qualité du service. L'ensemble des actions menées dans ce domaine s'inscrit dans la politique globale des ressources humaines des tl, qui pilote les campagnes. Cela se traduit par une présence active

sur différents canaux : campagnes ciblées, participation à des forums et salons des métiers, ou encore organisation de rencontres dédiées visant notamment à encourager le recrutement de femmes dans les métiers techniques et de la mobilité. Ces actions ont permis de maintenir une bonne dynamique de recrutement. Pour le LEB, 21 postes étaient ouverts en 2025 et 16 ont pu être pourvus. Au total, 571 candidatures ont été traitées par les équipes de recrutement, témoignant de l'attractivité de l'entreprise et de l'intérêt suscité par les métiers du rail. Les profils recherchés couvrent un large éventail de compétences : relation clientèle, ingénierie, communication, conduite et maintenance. Certaines fonctions restent toutefois particulièrement difficiles à pourvoir. Les métiers liés à la maintenance,

technicien·nes, automaticien·nes ou encore mécanicien·nes de locomotive, sont aujourd'hui confrontés à une forte concurrence sur le marché du travail et à une pénurie de profils qualifiés. Cette tension exige de poursuivre les efforts de visibilité et de valorisation de ces professions. Dans cette perspective, les équipes des ressources humaines ont également pris part au forum de l'emploi organisé par l'ORP à Echallens en novembre 2025. Cette présence a permis de présenter les métiers du LEB et de rencontrer des candidat·es potentiel·les directement au cœur du territoire desservi par la ligne. Au-delà du recrutement, ces initiatives participent à faire connaître les opportunités professionnelles offertes par le rail et à renforcer les liens entre l'entreprise et son bassin d'emploi.



Développement des partenariats B2B

Dans le cadre du développement des activité B2B, la collaboration avec les entreprises et les collectivités a été renforcée afin de promouvoir des solutions de mobilité durable pour leurs collaborateur·rices. En septembre, des acteurs économiques et institutionnels de la région ont été réunis au point de vente tl de Renens pour échanger autour des enjeux liés à la mobilité pendulaire.

Cette rencontre s’inscrit dans une phase pilote visant à tester une offre B2B avec accompagnement sur mesure. Celle-ci comprend l’analyse des déplacements pendulaires, la réalisation de diagnostics mobilité, la mise à disposition d’outils de gestion ainsi que des actions d’information et de sensibilisation. L’objectif est d’accompagner concrètement les employeurs dans la mise en place de solutions favorisant une mobilité plus durable.

Dans cette dynamique, les équipes ont également participé à l’inauguration du « Centre d’activité Pulse à Cheseaux », un nouveau pôle dédié aux entreprises des

sciences de la vie et des hautes technologies. Un stand d’information a permis de présenter l’offre de mobilité aux entreprises susceptibles de s’y installer et d’initier de premiers contacts B2B.

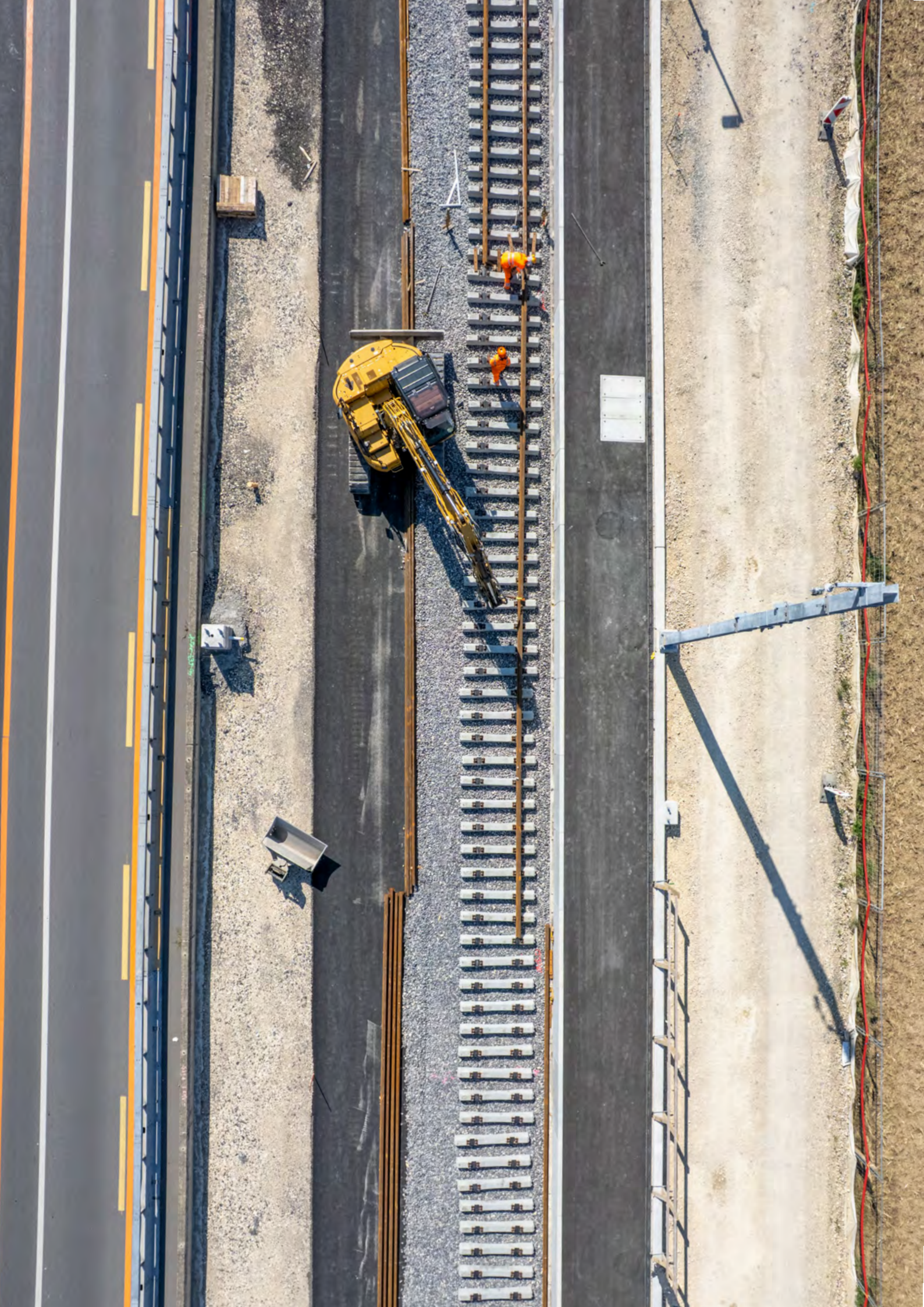
Promotion de la ligne

En fin d’année, une campagne marketing a été menée afin de promouvoir les billets dégriffés. Sur une période de deux mois, près de 2’000 billets ont été vendus, avec des réductions comprises entre 30 % et 50 % sur plein ou demi-tarif, principalement sur des horaires en heures creuses. Les mercredis ont enregistré le plus de succès. Parallèlement, une communication digitale active a permis de valoriser la ligne et ses projets de développement, notamment à travers des vidéos incarnées expliquant les travaux en cours. Cette stratégie a contribué à renforcer la visibilité du LEB et à développer la communauté en ligne. La hausse des vues et des followers témoigne de l’intérêt des audiences pour une communication transparente et proche du terrain.

RENSEIGNEMENTS STATISTIQUES 2025

TRANSPORT	2022	2023	2024	2025
Voyageur·euses transporté·es (en milliers)	3 791	3 759	4 104	4’137
Voyageur·euses/kilomètre (en milliers)	23 000	28 216	29 696	30’507
Kilomètres parcourus (en milliers)	904	1 194	1 162	1’131
Places aux kilomètres offertes (en milliers)	146 692	153 760	153 432	153’760
Parcours moyen/voyageur·euse (en km)	6,07	7,51	7,24	7,37
Nombre de rames	16	16	16	16
Âge moyen du parc de véhicules ferroviaires	7,2	8,2	9,2	10,2
FINANCES LEB	2022	2023	2024	2025
Recette moyenne/voyageur·euse (en chf)	1,61	1,71	1,74	1,68
Recette moyenne/voyageur·euse/km (en ct)	26	23	24	23
Taux de couverture TRV (en %)	28,70%	25,30%	30,80%	29,52%





INFRASTRUCTURES
Investir pour accompagner l'évolution du territoire

L'infrastructure matérialise le territoire. Voies, gares, interfaces, sécurisation : c'est l'espace physique dans ce qu'il a de plus tangible. Mais c'est aussi un espace projeté vers l'avenir, pensé pour absorber les évolutions démographiques, les besoins de mobilité, les exigences environnementales.
En 2025, les investissements et travaux engagés visent à accompagner l'évolution démographique et l'intensification des flux. Moderniser l'infrastructure, c'est préparer la capacité future de la ligne, assurer la qualité des mobilités et la cohérence territoriale sur le long terme.

Le Conseil d'administration du LEB a validé en date du 11 juin 2025 le programme Cadence 10' Echallens, le lancement des travaux et l'organisation d'une entité dédiée au programme.
Les réalisations majeures menées en 2025 regroupent les travaux d'infrastructures pour améliorer la sécurité de la ligne, préparer l'arrivée des nouvelles rames triples et accompagner les travaux en lien avec le programme JLR (Jouxten-Mézery – Lussex – Romanel) en vue de la cadence 10'.

Romanel-sur-Lausanne
Suppression du passage à niveau du Brit
remplacé par un passage inférieur dédié
aux piétons – Prolongement des quais

Suppression du passage à niveau du Lussex remplacé
par un passage inférieur routier et de mobilité douce –
Mise en service du pont ferroviaire du Lussex

Jouxten-Mézery
Transformation de la halte – Mise en conformité LHand –
Amélioration de la sécurité – Prolongement des quais

Modernisation des installations de sécurité de la circulation
ferroviaire entre Lausanne-Flon et Cheseaux par le renouvellement
des enclenchements, la télécommande et le système ZBMS

Une année de travaux intenses

L'année 2025 a été marquée par plusieurs chantiers significatifs nécessitant des interruptions d'exploitation, d'une durée allant d'un week-end à sept semaines. Parmi les principaux projets figurent la modernisation du tronçon Jouxten-Mézery – Romanel-sur-Lausanne dans le cadre du programme JLR, la mise en service des nouvelles installations de sécurité entre Cheseaux et Lausanne-Flon, ainsi que l'assainissement du pont sur la N9 à Jouxten-Mézery réalisé par l'OFROU. Le point fort de l'année a été l'opération coup de poing menée durant l'été sur le programme JLR. Cette phase intensive de travaux a mobilisé l'ensemble des équipes et s'est déroulée dans de très bonnes conditions : les délais ont été respectés, aucun incident majeur n'a été constaté et la qualité des réalisations a été au rendez-vous. Plusieurs réalisations importantes ont ainsi pu être menées à bien en 2025 dans le cadre du programme.

Programme JLR : moderniser la ligne et préparer l'avenir

Le programme JLR s'inscrit dans la modernisation progressive de la ligne du LEB. Il vise à améliorer la capacité et la régularité de l'exploitation, avec pour objectif la stabilisation de la cadence à 15 minutes entre Lausanne et Echallens, l'accueil de rames triples grâce à l'allongement des quais et, à plus long terme, l'introduction d'une cadence à 10 minutes entre Echallens et Lausanne-Flon. Ce programme se décline en trois projets structurants. D'abord la transformation de la halte de Jouxten-Mézery avec la création d'un point de croisement performant nécessaire à la cadence 10' vers Echallens, le prolongement des quais pour accueillir les rames triple et la création d'accès conformes pour les PMR. Ensuite la modernisation de la ligne entre Le Lussex et Romanel, accompagnée de la suppression du passage à niveau du Lussex et de son remplacement par un passage inférieur routier et de mobilité douce. Enfin, la gare de Romanel a fait l'objet d'un allongement de quais à 130 mètres, ainsi que de la suppression du passage à niveau du Brit, remplacé par un passage inférieur dédié aux piétons.

La mise en service du pont ferroviaire du Lussex constitue une étape majeure du programme. Elle permet de renforcer significativement la sécurité de la ligne et de désenclaver le quartier du Brit et de Pré Jaquet ainsi qu'une partie de la commune de Jouxten.

Opération coup de poing JLR : un chantier d'envergure

Dans le cadre du programme JLR, une opération coup de poing (OCP) a été menée durant l'été 2025 afin d'accélérer la réalisation de plusieurs chantiers structurants. Pendant sept semaines, du 28 juin au 17 août, pas moins de 15 chantiers, dont certains portés par des maîtres d'ouvrage tiers, ont été conduits simultanément. Cette phase intensive a permis de réaliser environ 1'600 mètres linéaires de voies et 2'100 mètres de ligne de contact, pour un volume de travaux représentant près de 30 millions de francs, soit plus de 60 % du budget total du programme. Cette mobilisation exceptionnelle a permis d'avancer de manière décisive dans la modernisation de la ligne.

Assurer la continuité du service

Afin de garantir la continuité de la desserte durant l'interruption de la ligne, un important dispositif de bus de substitution a été mis en place entre Lausanne-Flon et Cheseaux pendant toute la durée des travaux. Les trains nocturnes ont également été remplacés par des bus sur l'ensemble de la ligne. Au total, 286'790 voyageur·euses ont été transporté·es sur la ligne 78, assurant la substitution du LEB durant cette période. Ce dispositif a mobilisé un nombre important de bus et de conducteur·rices afin de maintenir une offre fiable et limiter les impacts pour la clientèle.

7 semaines d'interruptions (28 juin au 17 août 2025, opération été)
15 chantiers simultanés 51 mats pour la ligne de contact
1'600 mètres linéaires de voies
2'100 mètres de ligne de contact
85 à 110 effectifs de pointe tous métiers confondus
286'790 de voyageur·euses transportés par bus de substitution



Information et proximité avec la clientèle

Un dispositif d'information renforcé a accompagné cette période de travaux. Des équipes étaient présentes régulièrement en gare pour renseigner les voyageur·euses, tandis que des tout-ménages ont été distribués aux riverain·es afin de les informer des travaux et de leur avancement. En parallèle, des communications régulières ont été diffusées sur la plateforme LEB Info ainsi que sur un site web dédié afin de suivre l'évolution des chantiers.

Plusieurs actions de proximité ont également été menées pour remercier la clientèle de sa patience. Des promoteurs ont été présents dans les gares d'Echallens, Bercher et Lausanne-Flon, avec des distributions conviviales organisées en deux temps durant l'été. Ces initiatives visaient à maintenir le lien avec les voyageur·euses et à limiter l'impact de la période de travaux sur la fréquentation de la ligne.

Dialogue avec les riverain·es

Début décembre 2025, des chefs de projet et collaborateur·rices engagés sur les projets du LEB sont allés à la rencontre des riverain·es à Romanel-sur-Lausanne et Jouxens-Mézery, deux communes particulièrement concernées par les chantiers récents de la ligne.

Ces stands d'information ont permis d'échanger autour des travaux réalisés, des interventions à venir et des prochaines étapes de la transformation de la ligne. Ils ont également été l'occasion de remercier la population pour sa patience et sa compréhension tout au long des travaux.

Ces rencontres ont favorisé un dialogue direct avec les habitant·es, permettant de répondre à leurs questions, d'expliquer les enjeux des chantiers et de recueillir leurs retours.

Accessibilité de la ligne

La modernisation de la ligne s'accompagne également d'améliorations importantes en matière d'accessibilité. À la suite des travaux menés dans le cadre du programme JLR, l'ensemble des gares du LEB est désormais conforme aux exigences de la LHand en matière d'accès pour les personnes à mobilité réduite, notamment grâce à la mise à niveau des quais. Le LEB figure ainsi parmi les premières compagnies ferroviaires

en Suisse à atteindre une compatibilité complète sur cet aspect.

Des aménagements complémentaires sont également prévus pour les personnes malvoyantes. La mise en place de marquages tactilo-visuels dans la gare du Flon est planifiée à l'horizon 2027, dans le cadre des travaux de modernisation des infrastructures.

Modernisation des systèmes de sécurité

La mise en service de nouveaux systèmes uniformisés liés aux installations de sécurité marque l'aboutissement d'un programme de modernisation sur la partie sud de la ligne, entre Lausanne-Flon et Cheseaux. Les enclenchements, la télécommande et le système ZBMS ont été renouvelés.

Menés sur un tronçon stratégique, ces travaux ont permis de moderniser les installations de sécurité de la circulation ferroviaire. Le programme s'est conclu par l'obtention de l'autorisation d'exploiter en janvier 2026, validant la mise en service d'un système désormais homogène sur l'ensemble de la ligne.

Ces améliorations renforcent la sécurité, la fiabilité et la flexibilité de l'exploitation, tout en facilitant la gestion du trafic grâce à des outils uniformisés. Réalisées avec des substitutions par bus et lors de l'opération estivale, elles reposent sur une forte mobilisation des équipes. Pour l'exploitation comme pour la clientèle, elles se traduisent par une ligne plus sûre, plus fiable et une meilleure gestion des perturbations.

Préparer les évolutions de l'offre

La mise en production de l'horaire 2026, accompagnée de l'adaptation de certaines heures de passage dans les gares ainsi que la préparation de l'arrivée de quatre nouvelles rames permettant l'exploitation en unités triples a nécessité une réorganisation du garage des trains. Par ailleurs, plusieurs projets d'infrastructure poursuivent leur progression. Ils concernent notamment le prolongement des quais de Bel-Air et Vernand-Camarès, les aménagements de la gare de Cheseaux, la création d'une voie de rebroussement à Echallens ainsi que les futurs développements de la gare de Chauderon. Ces projets contribueront à accompagner la montée en capacité et l'évolution de l'offre sur la ligne.

Préparer les prochaines étapes de développement

En parallèle des chantiers en cours, les équipes projets poursuivent la préparation des prochaines étapes de modernisation et de développement de la ligne. Les études du projet de tunnel Assens-Étagnières sont relancées pour rechercher des économies en vue de la préparation d'un nouveau dossier du projet d'ouvrage. Cet aménagement vise à désengorger un axe routier particulièrement fréquenté, à fluidifier la circulation et à améliorer la sécurité pour l'ensemble des utilisateur·trices, qu'il s'agisse des véhicules ou des piétons. Le projet de nouveau garage-atelier (GAT) à Bercher fait également l'objet d'une révision afin d'optimiser les coûts et d'adapter les infrastructures aux besoins futurs de l'exploitation. Les études ont repris en 2025 avec l'objectif de disposer d'une surface élargie permettant d'accueillir davantage de trains et de faciliter les manœuvres. Ce projet s'inscrit dans la perspective de l'agrandissement du parc roulant.

Dans cette dynamique, l'acquisition du matériel roulant se poursuit pour répondre à l'augmentation des voyageur·euses. En novembre, une visite du site de production de Stadler a permis à plusieurs collaborateur·trices des équipes LEB et tl de découvrir l'avancement de la fabrication des nouvelles rames S70. Les premières livraisons sont prévues au premier semestre 2026.

Projets mis à l'enquête

Dans la continuité des travaux de modernisation de la ligne et son futur développement, plusieurs mises à l'enquête ont été réalisées par les équipes de projets en 2025 : Voie de rebroussement à Echallens, prolongement des quais à Vernand-Camarès et Bel-Air, modernisation de la Gare de Chauderon et de celle de Cheseaux-sur-Lausanne.



LE FUTUR DU LEB

Un territoire en évolution

Anticiper les mobilités de demain

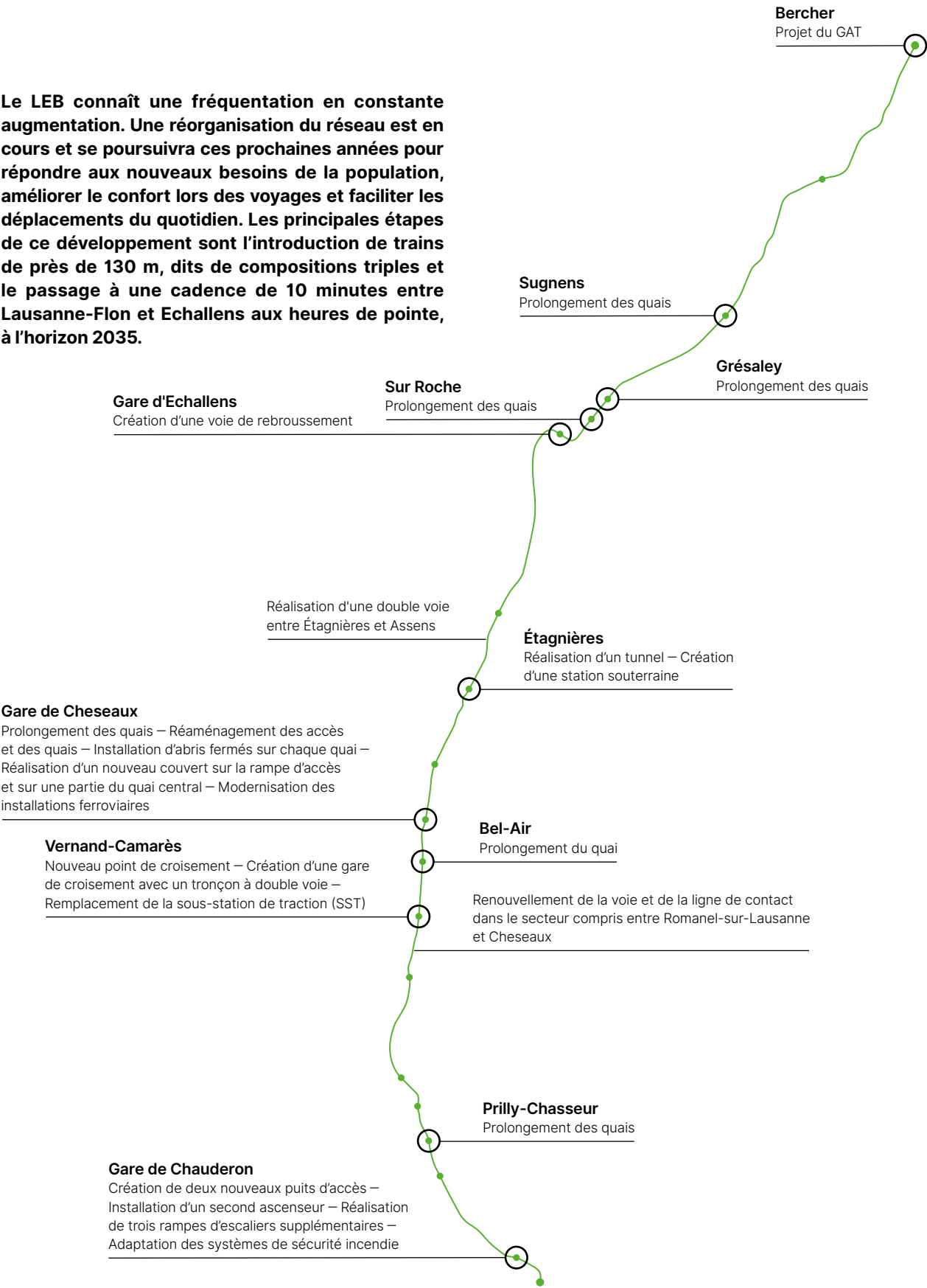


Demain plus encore qu'aujourd'hui, le territoire sera réseau. Les correspondances, les interfaces multimodales, les pôles d'échange deviendront des lieux de vie. Le territoire se projette et le transport public en est l'un des leviers majeurs. Il ne s'agit plus seulement de relier des points, mais d'anticiper des usages, de structurer des centralités, de soutenir un développement cohérent et raisonné.

Le futur de la ligne du LEB s'écrit à l'échelle du territoire. Dans un canton en pleine croissance, où les dynamiques démographiques et économiques redessinent les flux quotidiens, la mobilité responsable devient un véritable levier d'aménagement. Penser la ligne non comme une simple infrastructure, mais comme l'ossature d'un espace vécu, productif et tourné vers l'avenir.



Le LEB connaît une fréquentation en constante augmentation. Une réorganisation du réseau est en cours et se poursuivra ces prochaines années pour répondre aux nouveaux besoins de la population, améliorer le confort lors des voyages et faciliter les déplacements du quotidien. Les principales étapes de ce développement sont l'introduction de trains de près de 130 m, dits de compositions triples et le passage à une cadence de 10 minutes entre Lausanne-Flon et Echallens aux heures de pointe, à l'horizon 2035.



INFRASTRUCTURE
Anticiper les besoins futurs

Pour rendre cette évolution possible, plusieurs chantiers structurants sont engagés ou en préparation. L'introduction progressive de rames triples, à l'horizon 2027–2028, constitue la une étape importante pour augmenter la capacité des trains

Gare de Cheseaux

La gare de Cheseaux fait l'objet d'un projet d'aménagement visant à adapter les infrastructures aux évolutions de l'offre et à l'augmentation de la fréquentation sur la ligne. Mis à l'enquête publique au second semestre 2025, ce projet s'inscrit dans la dynamique globale de modernisation du LEB et dans la préparation des futures évolutions d'exploitation, notamment l'introduction de trains plus longs.

Les travaux prévoient en premier lieu l'allongement des quais afin de permettre la circulation et l'accueil de compositions de plus grande capacité. En parallèle, les quais et les accès seront réaménagés pour répondre à l'augmentation du nombre de voyageuses et voyageurs et améliorer la fluidité des déplacements en gare. Le projet comprend également des améliorations significatives en matière de confort pour la clientèle, avec l'installation d'abris fermés sur chaque quai ainsi que la réalisation d'un nouveau couvert sur la rampe d'accès et sur une partie du quai central. Ces aménagements visent à offrir de meilleures conditions d'attente et d'accès aux installations.

Enfin, le projet prévoit la modernisation des installations ferroviaires, contribuant à renforcer la fiabilité et la performance de l'infrastructure. Les travaux sont actuellement planifiés entre la fin de l'année 2026 et le printemps 2028. L'enveloppe financière prévue pour l'ensemble du projet s'élève à environ 15,49 millions de francs.

Cheseaux Bel-Air et Vernand-Camarès

Le projet de Vernand-Camarès constitue l'un des aménagements structurants nécessaires à l'évolution de l'offre du LEB, en particulier dans la perspective du passage à une cadence de dix minutes entre Lausanne et Echallens.

Cette évolution de l'exploitation nécessite un nouveau point de croisement entre Vernand-Camarès et Bel-Air afin d'assurer la fluidité du trafic et la robustesse de l'horaire. Le projet prévoit ainsi la création d'une gare de croisement à Vernand-Camarès, avec un tronçon à double voie en direction de Bel-Air. La mise en œuvre complète de ces infrastructures s'inscrit toutefois dans un horizon de réalisation situé autour de 2030.

Dans le périmètre du projet, plusieurs aménagements sont planifiés afin de permettre l'introduction progressive de rames triples. Il est notamment prévu de prolonger définitivement le quai de la halte de Bel-Air à 135 mètres, ainsi que de réaliser un prolongement provisoire du quai à Vernand-Camarès à la même longueur. Ces interventions permettront d'accueillir des compositions plus longues tout en assurant la continuité de l'exploitation durant les différentes phases du projet. Par ailleurs, le renforcement et le remplacement de la sous-station de Bel-Air sont intégrés au projet de la future gare de Vernand-Camarès, contribuant à adapter les installations électriques aux besoins de l'exploitation future.

Le projet intègre également des travaux de renouvellement de la voie et de la ligne de contact dans le secteur compris entre Romanel-sur-Lausanne et Cheseaux-sur-Lausanne. L'ensemble de ces interventions est coordonné afin d'assurer la compatibilité des infrastructures à long terme tout en limitant les investissements au strict nécessaire. Les sous-projets relatifs au prolongement des quais ont été mis à l'enquête publique jusqu'en octobre 2025, tandis qu'un troisième sous-projet fera l'objet d'une mise à l'enquête prévue courant 2026. L'enveloppe globale du projet, selon la prévision du coût final, s'élève à 37,83 millions de francs.

Gare de Chauderon

La gare souterraine de Chauderon fera également l'objet d'importants travaux de transformation afin d'adapter ses installations à l'évolution de la fréquentation et aux exigences actuelles en matière de sécurité. Le projet a été mis à l'enquête publique à la fin de l'année 2025. Il prévoit une modernisation complète de la gare afin de renforcer son attractivité et d'améliorer l'accessibilité pour tous les voyageuses et voyageurs.

Les aménagements envisagés visent notamment à faciliter les flux de voyageur-euses et à améliorer les accès à la gare pour toutes et tous. Le projet prévoit la création de deux nouveaux puits d'accès, l'installation d'un second ascenseur ainsi que la réalisation de trois rampes d'escaliers supplémentaires. En parallèle, les systèmes de sécurité seront entièrement adaptés, tels que les dispositifs d'évacuation des fumées et les sorties de secours, afin de répondre aux normes actuelles et d'anticiper l'augmentation du nombre de voyageur-euses.

La conception du projet représente un défi particulier, dans la mesure où il doit pouvoir fonctionner de manière autonome tout en étant compatible avec les futurs développements du secteur, notamment les projets du tramway et du métro M3 et portés par la Ville de Lausanne, le Canton de Vaud et les tl.

Les travaux, estimés à environ 37 millions de francs, devraient s'étendre sur une durée d'environ deux ans et demi, entre la mi-2027 et la fin de l'année 2029. Durant cette période, l'exploitation ferroviaire sera maintenue jusqu'au terminus du Flon afin de limiter l'impact pour la clientèle. La gare de Chauderon ne pourra toutefois plus être desservie pendant toute la durée du chantier. En parallèle, une interruption partielle de la ligne d'environ sept semaines interviendra durant l'été 2028, nécessaire à la réalisation de certaines phases critiques des travaux.

Les autres projets nécessaires au tout

Au-delà de ces projets structurants, d'autres adaptations ponctuelles de la ligne seront également nécessaires afin d'accompagner l'introduction des rames triples et d'assurer la cohérence de l'ensemble de l'infrastructure. Ces interventions concernent notamment le prolongement des quais dans plusieurs haltes, en particulier à Prilly-Chasseur, Grésaley, Sur Roche et Sugnens.

En parallèle, plusieurs travaux de modernisation et de développement sont également prévus sur l'ensemble de la ligne. À Bercher, le projet du GAT franchit une étape décisive : cette future installation offrira les conditions nécessaires à l'entretien et à l'exploitation d'un parc de matériel roulant renouvelé et de plus grande capacité. Dans le même temps, la modernisation du réseau se poursuivra de bout en bout. Les aménagements prévus à Chauderon, les adaptations des sous-stations de traction, les renouvellements d'installations ainsi que différentes optimisations d'exploitation jalonneront les prochaines années, avec un horizon de développement qui s'inscrit jusqu'en 2035.

MATÉRIEL ROULANT

Renforcer la capacité du parc ferroviaire

En complément des travaux d'infrastructures, l'évolution de l'offre passe également par la maintenance et l'acquisition de matériel roulant. Dans cette perspective, quatre rames supplémentaires de type S70 viendront renforcer le parc de véhicules. Leur livraison est prévue entre 2026 et le début de l'année 2027, permettant d'augmenter la capacité de transport et de soutenir l'évolution de l'offre sur la ligne.

Parallèlement, les rames S40 actuellement en service feront l'objet d'une révision à mi-vie. Ces travaux permettront de garantir leur fiabilité et de maintenir un haut niveau de qualité de service pour les voyageuses et voyageurs durant les prochaines années. L'adaptation progressive du matériel roulant, en cohérence avec les aménagements d'infrastructure, constitue ainsi un levier essentiel pour accompagner la croissance de la fréquentation et préparer l'évolution future de l'exploitation du LEB.



En avant toute

L'ambition stratégique d'introduire une cadence de dix minutes entre Lausanne-Flon et Echallens aux heures de pointe, à l'horizon 2035, constitue bien davantage qu'un objectif technique. Elle représente un véritable saut qualitatif dans l'accessibilité du Gros-de-Vaud et dans son intégration au réseau cantonal de transports publics. Une telle évolution renforcera l'attractivité résidentielle et économique du territoire tout en consolidant le report modal vers les transports publics. Pour les voyageuses et voyageurs, cette évolution se traduira par une plus grande liberté dans les déplacements quotidiens, une moindre contrainte liée aux horaires, davantage d'espace pour voyager confortablement et des correspondances plus fluides avec les autres réseaux de transport. La mise en œuvre de cette cadence renforcée implique toutefois plusieurs adaptations ciblées des infrastructures afin de garantir la robustesse de l'exploitation. À Echallens, la circulation et le croisement simultané de plusieurs trains nécessiteront notamment la création d'une voie de rebroussement en sortie de gare, permettant d'assurer la fluidité des mouvements sans transformation lourde de l'ensemble du site. Plus largement, certains tronçons stratégiques devront être aménagés à double voie afin de permettre la circulation simultanée de plusieurs trains et d'absorber l'augmentation de fréquence. Dans ce contexte, le projet du tunnel d'Étagnières constitue un élément déterminant pour le développement de la ligne. La mise en place d'une cadence à 10 minutes requiert une infrastructure fiable et capacitaire que le tronçon actuel Assens-Étagnières ne peut garantir. La présence de deux passages à niveau, dont l'un à proximité immédiate du centre du village, représente un facteur limitant pour l'exploitation ferroviaire et la robustesse de l'horaire. La réalisation d'un tunnel, intégrant une station souterraine à Étagnières, permet de lever cette contrainte structurelle et d'assurer la fiabilité de la ligne à l'horizon 2035. Ce projet améliore également la sécurité et les conditions d'accueil des voyageuses et voyageurs. Il génère par ailleurs des bénéfices pour la commune et le territoire, notamment en supprimant les interactions avec le trafic routier, qui viennent renforcer la pertinence de l'investissement sans en constituer la finalité première.

Une pièce locale vitale dans le puzzle national de la mobilité

Les perspectives d'évolution du projet doivent toutefois être replacées dans le contexte plus large de la planification nationale des infrastructures de transport. Le rapport Weidmann, élaboré sous la direction du professeur Ulrich Weidmann de l'EPFZ à la demande du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) et présenté en octobre 2025 par l'OFT, définit les priorités d'investissement en matière de transports ferroviaires et routiers jusqu'en 2045. Pour le territoire desservi par le LEB, ce rapport évoque un possible décalage de calendrier concernant certains projets. Une telle perspective invite à mesurer attentivement les implications pour la région et à nourrir un dialogue approfondi à l'échelle cantonale et fédérale. Car au-delà d'un ouvrage d'infrastructure, c'est bien la trajectoire globale du développement de la ligne qui est en jeu. Assurer la robustesse de l'exploitation, garantir la sécurité des circulations et accompagner la croissance de la fréquentation sont autant d'objectifs étroitement liés. Retarder des infrastructures structurantes reviendrait à ralentir l'ensemble de la dynamique visant à renforcer l'offre et à atteindre la cadence de dix minutes. Pour le territoire desservi par le LEB, cette évolution constitue ainsi un défi stratégique et financier majeur. Elle implique de réévaluer les horizons de planification, d'analyser les impacts en matière de financement, de calendrier et de fréquentation, et de poursuivre un dialogue étroit avec l'ensemble des partenaires institutionnels. C'est à cette condition que la ligne pourra continuer à accompagner durablement le développement du territoire et répondre aux besoins de mobilité des prochaines décennies. Nous le voyons, le futur du LEB ne se résume pas à une succession de projets techniques, mais bien davantage à une vision partagée, celle d'une ligne modernisée, performante et intégrée, en mesure de soutenir le développement territorial. Cette feuille de route passe nécessairement par une consolidation progressive de ses capacités : trains plus longs, fréquence accrue, infrastructures adaptées. La ligne du LEB confirme ainsi son rôle structurant dans le paysage cantonal. Elle ne suit pas l'évolution du territoire : elle la rend possible.

G O U V E R N A N C E

Tracer le long terme

Des décisions portées collectivement
à l'échelle de la ligne

Un territoire ne s'improvise pas. Il se gouverne. Le rôle stratégique d'un conseil d'administration professionnel est précisément d'inscrire le LEB dans une vision à long terme, à la croisée de l'espace physique, des contraintes financières, des attentes politiques et des besoins des habitantes et habitants de ce territoire.

Gouverner une ligne régionale, c'est comprendre que cet espace est à la fois vécu, productif et projeté. C'est arbitrer en tenant compte du temps – celui des investissements, celui des générations futures, celui des trajets quotidiens. C'est veiller à ce que le LEB reste un acteur structurant d'un territoire qui ne se contente pas d'être traversé, mais qui se vit pleinement, jour après jour.



L'ENTREPRISE

L'Assemblée générale des actionnaires

L'Assemblée générale des actionnaires nomme les membres du Conseil d'administration, ainsi que l'organe de révision. Entre autres compétences, elle approuve le rapport annuel et les comptes.

Le Conseil d'administration

Le Conseil d'administration assure la haute surveillance de la gestion de l'entreprise. Il décide de la stratégie d'entreprise et de son financement. Il décide des développements de l'offre de transport et des priorités de leur mise en œuvre, suivant le cadre financier convenu avec les collectivités. Le Conseil d'administration est composé en 2025 de 5 membres. Il est présidé par M. Philippe Gauderon.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION
AU 31 DÉCEMBRE 2025

Membres nommé-es par l'Assemblée
des actionnaires

M. Philippe GAUDERON

Président du CA

Mme Muriel WIDMER

Administratrice indépendante

Membres nommé-es par l'Assemblée générale des
actionnaire d'entente avec le canton de Vaud et en
concertation avec l'agglomération de Lausanne et
Lausanne-Ouest et le district du Gros-de-Vaud

M. Pierre-Alain URECH

Administrateur représentant de l'Etat de Vaud

Mme Swati RASTOGI

Administratrice et représentante de l'agglomération de Lausanne et de Lausanne Ouest

M. Jean-Marc CHATELAN

Vice-président du CA et représentant du district du Gros-de-Vaud

Le Conseil d'administration et la Direction

De gauche à droite : Mélanie Silva, Jean-Marc Chatelan, Muriel Widmer, Philippe Gauderon, Swati Rastogi, Pierre-Alain Urech, Elisabeth Canomeras, Olivier Bronner.

Organe de révision en 2025

Mazars Forvis SA

Société Fiduciaire, Lausanne

Direction LEB et secrétaire du Conseil
d'administration

M. Olivier BRONNER

Directeur

Mme Elisabeth CANOMERAS

Responsable Infrastructures

Mme Mélanie SILVA

Secrétaire du Conseil d'administration
et Assistante de Direction LEB

Le Conseil d'administration a tenu 7 séances et 1
séminaire durant l'exercice, traitant notamment
les objets suivants :

- Refonte du règlement d'organisation et du règlement des signatures
- Projet de sortie du LEB des TL et fusion entre 3 ETC
- Vision 2050 pour le LEB
- Statistiques de fréquentation et enquête de satisfaction client-es
- Programme de développement stratégique (PRODES) – Cadence 10'
- Politique de contrôle sur la ligne du LEB
- Comptes 2024 et rapport de l'Organe de révision
- Budget 2026
- Plan de Communication et Marketing 2026
- Convention d'objectifs TRV
- Diverses adjudications de marchés publics.

LE COMPTE-RENDU DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE DES ACTIONNAIRES

L'Assemblée générale ordinaire des actionnaires s'est tenue le 11 juin 2025 à la grande salle de Bercher, sous la présidence de M. Philippe Gauderon, Président du Conseil d'administration.

L'Assemblée générale ordinaire des actionnaires est ouverte à 16h30 sous la présidence de M. Philippe Gauderon, président du Conseil d'administration du LEB.

Le Président remercie chaleureusement la commune de Bercher pour son hospitalité et invite M. Ludovic Peguiron, Syndic de Bercher, à adresser quelques mots à l'assemblée.

Ce dernier présente les principaux projets communaux : la démolition et la reconstruction des vestiaires du football local, la future buvette communale, ainsi que d'importants investissements publics s'élevant à environ 95 millions de francs sur l'année en cours.

Il évoque également la réaffectation de la zone sous-gare où sont prévues des installations sportives, des équipements pour les services communaux (pompiers, voirie) et des infrastructures de loisirs. Ce projet devrait se concrétiser d'ici la fin de la décennie.

Enfin, la construction d'un garage-atelier pour les nouvelles rames du LEB sont planifiés en dessous de la gare, avec pour objectif de renforcer le tissu local en emplois.

Le Président remercie à nouveau la commune de Bercher pour son accueil et la mise à disposition de la salle, ainsi que Mme Mélanie Silva pour l'organisation de la séance. Il souhaite la bienvenue à toutes et à tous, adresse ses salutations aux invités présents, et excuse les actionnaires annoncés absents.

Opérations statutaires

1. Approbation du procès-verbal de la dernière AGO
L'Assemblée décide à main levée et à la majorité d'approuver le procès-verbal du 26 juin 2024 avec remerciements à Mme Mélanie Silva.

2. Approbation du 152e rapport annuel (yc le rapport de l'Organe de révision) et des comptes au 31 décembre 2024

En 2024, le LEB a poursuivi la mise en œuvre de ses orientations stratégiques, notamment avec la consolidation de la cadence à 10 minutes, rendue possible par l'adaptation de l'infrastructure et du matériel roulant. Dans un contexte de forte pression sur la mobilité, le développement de la multimodalité demeure un levier essentiel pour renforcer l'attractivité des transports publics.

L'année a été marquée par une fréquentation record de plus de 4 millions de voyageurs et par un niveau de fiabilité élevé, avec un taux de ponctualité de 97 %, confirmant la position du LEB comme acteur de référence dans le canton de Vaud. Cette dynamique positive est notamment liée à la mise en service du tunnel sous l'avenue d'Échallens.

Sur le plan financier, les produits d'exploitation ont progressé, améliorant le taux de couverture. Les résultats intègrent toutefois un ajustement exceptionnel des amortissements lié à un changement de méthode comptable, sans impact sur l'exploitation. Les comptes 2024 ont été audités et sont conformes aux normes en vigueur. L'organe de révision a validé les comptes sans réserve, et l'Assemblée a approuvé à la majorité le 152^e rapport annuel ainsi que les comptes au 31 décembre 2024.

3. Décharge aux membres du Conseil d'administration de sa gestion pour 2024

L'Assemblée décide à main levée et à l'unanimité d'accepter de donner décharge au Conseil d'administration pour leur activité durant l'exercice 2024.

4. Elections

Sur la base des Statuts adoptés le 3 février 2021, le Conseil d'administration propose de procéder, pour une période d'un an, à :

- La réélection de M. Jean-Marc Chatelan, né en 1972, domicilié à Bercher, en qualité de représentant du district du Gros-de-Vaud pour le LEB.
- La réélection de M. Philippe Gauderon, né en 1955, domicilié à Grolley, en qualité de représentant indépendant pour le LEB.
- La réélection de Mme Swati Rastogi, née en 1981, domiciliée à Renens, en qualité de représentante de l'agglomération de Lausanne et de Lausanne-Ouest pour le LEB.
- La réélection de M. Pierre-Alain Urech, né en 1955, domicilié à Clarens, en qualité de représentant du Canton de Vaud pour le LEB.
- La réélection de Mme Muriel Widmer, née en 1970, domiciliée à Bussigny, en qualité de représentante indépendante pour le LEB.

5. Désignation de l'Organe de révision des comptes pour l'exercice 2025

L'Assemblée décide à main levée et à l'unanimité d'approuver la nomination de Forvis Mazars SA comme Organe de révision pour l'exercice 2025.

Les perspectives du LEB ont été présentées, notamment à travers l'avancement du projet de fusion avec MBC et TRAVYS. Cette démarche vise à renforcer l'efficacité et la cohérence du transport public cantonal par la mutualisation des ressources, tout en maintenant un fort ancrage local. L'orientation stratégique a été validée par les Conseils d'administration concernés ; la décision finale reviendra aux actionnaires sur la base d'un rapport détaillé.

Les échanges ont également porté sur les perspectives de développement du réseau. Plusieurs scénarios d'extension ont été étudiés, la priorité étant actuellement donnée à un prolongement vers l'Ouest lausannois, ainsi qu'à la consolidation de la cadence à 10 minutes et aux futures correspondances prévues.

Les autorités fédérales ont rappelé leur soutien aux projets favorisant les synergies entre entreprises de transport et ont salué les performances du LEB en matière de fiabilité et de ponctualité. Enfin, la transition

vers la vente numérique des titres de transport a été abordée, avec la reconnaissance des défis qu'elle pose pour certains usagers.

La séance s'est conclue à 18 :02 par des remerciements adressés à l'ensemble des participants, partenaires et collaborateurs, avant la levée de l'assemblée.

CONTRÔLE INTERNE ET SYSTÈME DE MANAGEMENT DES RISQUES

Le Conseil d'administration et la Direction ont procédé au sens de l'art. 961c du CO à une analyse systématique des risques du LEB, ainsi qu'à la validation d'un rapport sur l'état du réseau.

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.

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 11 juin 2025 les résolutions suivantes :

- 1. L'Assemblée générale ordinaire des actionnaires approuve le procès-verbal de l'AGO du 26 juin 2024.
- 2. 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 2024.
- 3. Elle donne décharge au Conseil d'administration de sa gestion.

Nominations statutaires lors de l'Assemblée générale du 11 juin 2025

En application de l'article 13 des Statuts de la Compagnie, l'Assemblée générale procède à la nomination de l'ensemble 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 Conseil d'administration sont élus pour une durée d'une année.

Organe de révision

Le Conseil d'administration propose que le mandat soit attribué pour une année à Forvis Mazars SA qui correspond aux exigences requises.

CONSEIL DES COMMUNES

En application de l'article 23 des Statuts de la Compagnie, le Conseil des communes a été constitué le 13 octobre 2021 comprenant 11 membres représentant les communes desservies par la ligne du LEB et 2 représentants des communes actionnaires.

Liste des membres en 2025 :

M. Pascal Favre

Président du Conseil des communes et Syndic de la Commune d'Etagnières

M. Daniel Leuba

Vice-président du Conseil des communes et Syndic de la Commune de Montilliez

M. Serge Bornick

Syndic de la Commune d'Echallens

M. Patrick Etournaud

Chef de service de la Ville de Lausanne

M. François Guignard

Syndic de la Commune de Fey

M. Philippe Jamain

Syndic de la Commune de Goumoëns-la-Ville

Mme Rebecca Joly

Conseillère municipale de la Ville de Prilly

Mme Naicha Kähr

Conseillère municipale de la Commune de Cheseaux-sur-Lausanne

M. Pierre Matthey

Conseiller municipal de la Commune d'Assens

M. Patrick Oppliger

Conseiller municipal de la Commune de Romanel-sur-Lausanne

M. Ludovic Peguiron

Syndic de la Commune de Bercher

M. Pascal Pollien

Syndic de la Commune de Villars-le-Terroir

Mme Nathalie Schöni

Conseillère municipale de la Commune de Jouxens-Mézery





Compagnie du Chemin de fer
Lausanne-Echallens-Bercher SA
Place de la Gare 9
1040 Echallens
www.leb.ch