



Direction générale de la mobilité et des routes – DGMR
Division management des transports – MT
Domaine Offre et projets de transports publics

Place de la Riponne 10
1014 Lausanne

251008_ConsultationH26_Réponses aux interventions_v2.1.docx
DICIRH – DGMR – MT / DOPTP | JNe - MBd

Lausanne, le 8 octobre 2025

Projet d'horaire 2026 : Consultation d'horaire
Réponses aux interventions (version 2.1)

SOUS RESERVE DE MODIFICATIONS

Informations générales

Les horaires 2026 des transports publics seront valables du 14 décembre 2025 au 12 décembre 2026. Durant la consultation du projet d'horaire 2026 qui s'est déroulée du 23 mai au 9 juin 2025, la DGMR a enregistré environ 240 requêtes et remercie les intervenants de leur intérêt pour les transports publics.

Ci-dessous, vous trouverez les réponses aux interventions formulées sur la plateforme Internet mise à disposition par la Confédération (www.tp-info.ch/fr/projet-horaire).

Nous vous rappelons comment les interventions sont traitées :

- Les interventions concernant le « Trafic Grandes lignes » des Chemins de fer fédéraux (CFF) leur ont été transmises pour analyse. Leur éventuelle prise en compte est de la compétence de la Confédération par son Office fédéral des transports (OFT). *Vous retrouverez les interventions concernant le trafic « Grandes lignes » ainsi que les réponses des CFF sur fond gris.*
- Les requêtes concernant le trafic régional ont été transmises aux entreprises de transport concernées. Leur mise en place éventuelle, en fonction de leur faisabilité technique et financière, a été analysée par la DGMR-MT durant l'été 2025, en collaboration avec les entreprises de transport.
- Finalement, les interventions concernant les lignes de bus urbaines ont aussi été transmises aux entreprises pour prise de connaissance. Les décisions concernant leur prise en compte sont de la compétence des Communes desservies. *Vous retrouverez les interventions concernant le trafic urbain et les éventuelles réponses des entreprises sur fond bleu.*

Principales modifications depuis le projet d'horaire 2026 soumis à consultation

En juin 2025, la DGMR a écrit aux CFF pour leur demander de desservir Renens avec les trains IR15 (Genève-Aéroport – Lausanne – Lucerne) et IR95 (Genève-Aéroport – Lausanne – Brigue), afin de réduire de 10 à 15 minutes les temps de parcours pour les relations entre Nyon/Morges et Yverdon-les-Bains/Neuchâtel et au-delà grâce à de meilleures correspondances sur les IC5 et IC51 à Renens tout en offrant un accès supplémentaire vers l'Ouest lausannois et le futur tramway t1.

Cette demande a été acceptée par les CFF pour les trains IR95 à l'exception des heures où les EC Genève-Milan circulent. Ainsi, dès le mois de décembre 2025, environ une trentaine de trains IR95 effectueront l'arrêt de Renens permettant une amélioration significative des liaisons entre l'Arc lémanique et le Pied-du-Jura sans passer par Lausanne.

A la page suivante, un tableau récapitulatif sur une journée a été établi par la DGMR-MT (sous réserve d'une adaptation des horaires de l'ordre de la minute d'ici la publication de l'horaire définitif).

Train	GEAP	GE	NY	MO	RNS	RNS	YV	Train	Quand
IR95 1707	5.14	5.23	5.39	6.01	XX (EC41)	XX	XX	XX	Tous les jours
IR57 1651	6.06	6.15	6.31	6.52	→	→	7.19	IR57 1651	Lundi-Vendredi
IR95 1709	6.14	6.24	6.39	6.55	7.03	7.11	7.30	IC51 1611	Tous les jours
IR57 1653	7.06	7.15	7.31	7.52	→	→	8.19	IR57 1653	Lundi-Vendredi
IR95 1711	7.14	7.23	7.39	8.01	XX (EC43)	XX	XX	XX	14.12.25-28.05.26 et 27.07.26-12.12.26
				7.55	8.03	8.11	8.30	IC51 1613	29.05.26-26.07.26
IR95 1713	8.14	8.24	8.39	8.55	9.03	9.11	9.30	IC51 1615	Tous les jours
IR95 1715	9.14	9.24	9.39	9.55	10.03	10.11	10.30	IC51 1617	Tous les jours
IR95 1717	10.14	10.24	10.39	10.55	11.03	11.11	11.30	IC51 1619	Tous les jours
IR95 1719	11.14	11.24	11.39	11.55	12.03	12.11	12.30	IC51 1621	Tous les jours
IR95 1721	12.14	12.24	12.39	12.55	13.03	13.11	13.30	IC51 1623	Tous les jours
IR95 1723	13.14	13.23	13.39	14.01	XX (EC45)	XX	XX	XX	14.12.25-28.05.26 et 27.07.26-12.12.26
				13.55	14.03	14.11	14.30	IC51 1625	29.05.26-26.07.26
IR95 1725	14.14	14.24	14.39	14.55	15.03	15.11	15.30	IC51 1627	Tous les jours
IR95 1727	15.14	15.24	15.39	15.55	16.03	16.11	16.30	IC51 1629	Tous les jours
IR57 1671	16.06	16.15	16.31	16.52	→	→	17.19	IR57 1671	Lundi-Vendredi
IR95 1729	16.14	16.24	16.39	16.55	17.03	17.11	17.30	IC51 1631	Tous les jours
IR57 1673	17.06	17.15	17.31	17.52	→	→	18.19	IR57 1673	Tous les jours
IR95 1731	17.14	17.24	17.39	17.55	18.03	18.11	18.30	IC51 1633	Tous les jours
IR57 1675	18.06	18.15	18.31	18.52	→	→	19.19	IR57 1675	Lundi-Vendredi
IR95 1733	18.14	18.23	18.39	19.01	XX (EC47)	XX	XX	XX	14.12.25-28.05.26 et 27.07.26-12.12.26
				18.55	19.03	19.11	19.30	IC51 1635	29.05.26-26.07.26
IR57 1677	19.06	19.15	19.31	19.52	→	→	20.19	IR57 1677	Tous les jours
IR95 1735	19.14	19.24	19.39	19.55	20.03	20.11	20.30	IC51 1637	Tous les jours
IR95 1737	20.14	20.24	20.39	20.55	21.03	21.11	21.30	IC51 1639	Tous les jours
IR95 1739 **	21.14**	21.24**	21.39**	21.55**	22.03**	22.11	22.30	IC51 1641	Tous les jours / arrêt déjà prévu à RNS
IR95 1741 **	22.14**	22.24**	22.39**	22.55**	23.03**	23.11	23.30	IC51 1643	Tous les jours / arrêt déjà prévu à RNS
IR95 1743**	23.11**	23.21**	23.37**	23.53**	00.03**	0.11	0.30	IC51 1645	Tous les jours / arrêt déjà prévu à RNS

Train	YV	RNS	RNS	MO	NY	GE	GEAP	Train	Quand
XX	XX	XX	5.56	6.04	6.20	6.38	6.45	IR95 1702	Tous les jours
IR57 1652	5.41	→	→	6.08	6.27	6.48	6.56	IR57 1652	Lundi-Vendredi
IC51 1604	6.29	6.48	6.56	7.04	7.20	7.38	7.45	IR95 1704	Tous les jours
IR57 1654	6.41	→	→	7.08	7.27	7.48	7.56	IR57 1654	Lundi-Vendredi
IC51 1608	7.29	7.48	7.56	8.04	8.20	8.38	8.45	IR95 1706	Tous les jours
IR57 1656	7.41	→	→	8.08	8.27	8.48	8.56	IR57 1656	Lundi-Vendredi
IC51 1610	8.29	8.48	8.56	9.04	9.20	9.38	9.45	IR95 1708	Tous les jours
IR57 1658	8.41	→	→	9.08	9.27	9.48	9.56	IR57 1658	Lundi-Vendredi
IC51 1612	9.29	9.48	9.56	10.04	10.20	10.38	10.45	IR95 1710	Tous les jours
IC51 1614	10.29	10.48	10.56	11.04	11.20	11.38	11.45	IR95 1712	Tous les jours
XX	XX	XX	XX (EC40)	12.04	12.20	12.38	12.45	IR95 1714	14.12.25-28.05.26 et 27.07.26-12.12.26
IC51 1616	11.29	11.48	11.56						29.05.26-26.07.26
IC51 1618	12.29	12.48	12.56	13.04	13.20	13.38	13.45	IR95 1716	Tous les jours
IC51 1620	13.29	13.48	13.56	14.04	14.20	14.38	14.45	IR95 1718	Tous les jours
IC51 1622	14.29	14.48	14.56	15.04	15.20	15.38	15.45	IR95 1720	Tous les jours
IC51 1624	15.29	15.48	15.56	16.04	16.20	16.38	16.45	IR95 1722	Tous les jours
XX	XX	XX	XX (EC42)	17.04	17.20	17.38	17.45	IR95 1724	14.12.25-28.05.26 et 27.07.26-12.12.26
IC51 1626	16.29	16.48	16.56						29.05.26-26.07.26
IR57 1674	16.41	→	→	17.08	17.27	17.48	17.56	IR57 1674	Lundi-Vendredi
IC51 1628	17.29	17.48	17.56	18.04	18.20	18.38	18.45	IR95 1726	Tous les jours
IR57 1676	17.41	→	→	18.08	18.27	18.48	18.56	IR57 1676	Samedis, dimanches et jours fériés
IC51 1630	18.29	18.48	18.56	19.04	19.20	19.38	19.45	IR95 1728	Tous les jours
IR57 1678	18.41	→	→	19.08	19.27	19.48	19.56	IR57 1678	Lundi-Vendredi
IC51 1632	19.29	19.48	19.56	20.04	20.20	20.38	20.45	IR95 1730	Tous les jours
XX	XX	XX	XX (EC44)	21.04	21.20	21.38	21.45	IR95 1732	14.12.25-28.05.26 et 27.07.26-12.12.26
IC51 1634	20.29	20.48	20.56						29.05.26-26.07.26
IC51 1636	21.29	21.48	21.56**	22.04**	22.20**	22.38**	22.45**	IR95 1734	Tous les jours / arrêt déjà prévu à RNS
XX	XX	XX	XX (EC46)	23.04**	23.20**	23.38**	23.45**	IR95 1736	Tous les jours / arrêt déjà prévu à RNS
IC51 1640	23.29	23.48	23.56**	00.04**	00.20**	00.38**	00.45**	IR95 1738	Tous les jours / arrêt déjà prévu à RNS

Publication des horaires définitifs

Une nouvelle publication (quasi définitive) des cadres-horaires est disponible depuis le 2 septembre sur le site de l'OFT : <https://www.tp-info.ch/fr>. Les horaires électroniques 2026 sont déjà en ligne sur le site des CFF : <http://www.cff.ch> (prière de saisir une date à partir du 14 décembre 2025).

Les cadres horaires 2026 définitifs au format de l'indicateur officiel seront disponibles en ligne dès le lundi 10 novembre 2025 sur le site de l'OFT : <https://www.tp-info.ch/fr>.

Lexique

EC	Train <i>EuroCity</i>
IC	Train <i>InterCity</i>
IR	Train <i>InterRegio</i>
RE	Train <i>RegioExpress</i>
TRV	Transport régional de voyageurs
ald	Au lieu de

Table des matières

Informations générales	2
Principales modifications depuis le projet d'horaire 2026 soumis à consultation.....	2
Publication des horaires définitifs.....	4
Lexique.....	4
Transports ferroviaires.....	7
Trafic Grandes lignes	7
100 Lausanne – Sion – Brig	7
150 Genève-Aéroport – Genève – Nyon – Morges – Lausanne.....	9
210 Lausanne – Yverdon-les-Bains – Neuchâtel – Biel/Bienne	10
150/210 Genève-Aéroport – Genève – Nyon – Morges – Yverdon-les-Bains.....	11
250 Lausanne – Romont – Fribourg – Berne.....	12
Trafic régional : RER VD, RER FR, S-Bahn Bern, REG Yverdon-les-Bains – Bienne et TER Vallorbe – Frasne.....	14
201 St-Maurice – Aigle – Lausanne – Yverdon-les-Bains – Grandson (RER VD : lignes R1, R2).....	14
202 Le Brassus/Vallorbe – Le Day – Lausanne – Vevey (RER VD : lignes R3, R4)	16
203 Lausanne – Palézieux – Romont – Fribourg/Freiburg (RER FR, lignes S40, S41)	18
204 Vevey – Puidoux – Palézieux (RER VD, ligne R7)	19
205 Allaman – Lausanne – Palézieux – Payerne – Murten/Morat (RER VD, lignes R8, R9).....	19
210 Lausanne – Yverdon-les-Bains – Neuchâtel – Biel/Bienne (R13 Yverdon-les-Bains – Neuchâtel – Bienne).....	22
355 Payerne – Murten/Morat – Kerzers – Bern (S-Bahn Bern, Linien S5, S52).....	23
TER Pontarlier – Frasne – L'Abergement-Ste-Marie – Vallorbe (exploitation SNCF)	24
Autres entreprises ferroviaires (EF)	25
R12 Ste-Croix – Yverdon-les-Bains (cadre 212).....	25
R30 Montreux – Château-d'Ex – Gstaad – Zweisimmen – Lenk im Simmental (cadre 120)	26
R34 Montreux – Les Avants (cadre 120)	26
R35 Vevey – Blonay – Les Pléiades (cadre 112)	27
R55 Nyon – St-Cergue – La Cure (cadre 155).....	27
R57 Apples – L'Isle (cadre 157)	28
R70 Aigle – Leysin (cadre 125)	29
R71 Aigle – Le Sépey – Les Diablerets (cadre 124).....	29
R72 Aigle – Ollon – Monthey – Champéry (cadre 126).....	30
R74 Bex – Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye (cadre 127).....	30
Funiculaire Vevey – Chardonne – Mont-Pèlerin (cadre 2050).....	31
Funiculaire Territet – Glion (cadre 2054).....	32
Transports routiers	33
CarPostal.....	33
220 Chermex – Villard-sur-Chamby – L'Alliaz (cadre 10.220)	33
361 Lucens – Moudon – Epalinges (direct) (cadre 10.361)	33
362 Moudon – Mézières VD – Epalinges Croisettes (– Lausanne) (cadre 10.362).....	34
381 Palézieux – Forel (Lavaux) – Cully (cadre 10.381)	34
382 Cully – Chexbres – Puidoux – Palézieux (Ligne de Lavaux) (cadre 10.382)	35
384 Palézieux-Village – Châtillens – Oron-la-Ville – St-Martin FR (cadre 10.384).....	36
385 Servion – Oron-la-Ville – Palézieux – La Rogivue (cadre 10.385)	36
389 Palézieux – Oron-la-Ville (lignes 385, 472, 473).....	37
414 Echallens – Bettens – Cossonay-Penthalaz (cadre 10.414)	37
460 Romont FR – Villaz-St-Pierre – Sédeilles – Avry Centre (cadre 20.460)	38
475 Lucens – Chesalles – Moudon (cadre 10.475).....	39
561 Romont FR – Sédeilles – Payerne (cadre 20.561)	40
562 Payerne – Combremont-le-Petit – Thierrens – Moudon (cadre 20.562)	40
564 Granges-près-Marnand – Sédeilles (cadre 20.564).....	40
571 Transport urbain de Payerne (cadre 20.571).....	41
620 Yverdon-les-Bains – Orges – Grandson – Grandevent – Vuitebœuf (cadre 10.620)	41

635 Yverdon-les-Bains – Grandson – Concise – Provence (cadre 10.635)	42
682 Yverdon-les-Bains – Valeyres-sous-Rances – Orbe – Agiez – Arnex (cadre 10.682)	42
683 Orbe – Croy-Romainmôtier – Vaulion (– Le Pont – Mont d’Orzeires) (cadre 10.683)	43
727 Yens – Etoy – Allaman – Aubonne – Lavigny (cadre 10.727)	44
765 Eclépens – La Sarraz – St-Loup (cadre 10.765)	44
830 Gland – Begnins – St-George (cadre 10.830)	45
MBC : Transports de la région Morges-Bière-Cossonay	46
704 Echichens – Morges (cadre 10.704)	46
726 Morges – Lavigny (cadre 10.726)	46
760 La Sarraz – Cossonay-Ville (cadre 10.760)	46
tl : Transports publics de la région lausannoise	47
013 Lausanne Montbenon – St-François – Mousquines – Verdel (cadre 10.013)	47
054 Renens VD – Cheseaux-sur-Lausanne – Le Mont-sur-Lausanne – Epalinges (cadre 10.054)	47
058 Renens (VD) – Mex (VD) – Cossonay-Penthalaz (cadre 10.058)	49
064 Epalinges – Lausanne (cadre 10.064)	49
TPC : Transports publics du Chablais	50
110 Monthey – Massongex – Bex (cadre 12.110)	50
115 Ollon – Antagnes – Salaz (cadre 12.115)	50
116 (Aigle –) Ollon VD – St-Triphon – Ollon VD (circuit) (cadre 12.116)	52
143 Aigle – Corbeyrier – Luan (cadre 12.143)	52
144 Aigle – Ollon VD – Villars-sur-Ollon (cadre 12.144)	53
152 Fenalet-sur-Bex – Bex – Les Plans-sur-Bex (cadre 12.152)	54
TPF : Transports publics fribourgeois	54
TPN : Transports publics nyonnais	55
805 Nyon – Prangins (cadre 10.805)	55
813 Crassier – Coppet – Chavannes-des-Bois (cadre 10.813)	55
814 Coppet – Divonne-les-Bains (cadre 10.814)	55
815 Nyon – Gingins (cadre 10.815)	56
818 Nyon – Divonne-les-Bains – Gex (cadre 10.818)	56
Travys : Transport Vallée de Joux, Yverdon-les-Bains, Ste-Croix	57
603 Yverdon-les-Bains Blancherie – gare – Bellevue (cadre 10.603)	57
613 (Cheseaux-Noréaz –) Yverdon-les-Bains – Vallorbe (– Le Brassus) (cadre 10.613)	58
685 Arnex – Orbe – Ballaigues – Le Day – Vallorbe, grottes (cadre 10.685)	59
VMCV : Transports Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve	59
201 Vevey – La Tour-de-Peilz – Montreux – Villeneuve VD – Rennaz (cadre 10.201)	59
202 Vevey Pra – gare – Charmontey (cadre 10.202)	59
202 Vevey Pra – gare – Charmontey (cadre 10.202)	59
203 La Tour-de-Peilz centre – Vassin – Crausaz – Gérénez – centre (cadre 10.203)	60
204 Montreux – Clarens – Chailly-Montreux (cadre 10.204)	60
206 Montreux casino – gare – Les Planches – casino (cadre 10.206)	60
207 La Tour-de-Peilz – Chailly-Montreux – Novalles – Blonay	61
208 La Tour-de-Peilz – Chailly-Montreux – Fontanivent – Blonay (cadre 10.208)	61
211 Vevey – Corsier-sur-Vevey – Corseaux (cadre 10.211)	61
20x Desserte des Chevalleyres	62
212 Vevey – Corsier-sur-Vevey – Nant/Fenil-sur-Corsier (cadre 10.212)	62
213 Vevey – Jongny – Monts-de-Corsier – Châtel-St-Denis (cadre 10.213)	63
217 Vevey – Jongny – Attalens – Palézieux (cadre 10.217)	63
218 Vevey – Corseaux – Chexbres (cadre 10.218)	64

Transports lacustres65

CGN : Compagnie générale de navigation sur le Léman	65
3100 Lausanne-Ouchy – St-Gingolph (cadre 3100)	65
3150 Lausanne-Ouchy – Genève (cadre 3150)	65
N1 Lausanne-Ouchy – Evian-les-Bains (cadre 3151)	65
N2 Lausanne-Ouchy – Thonon-les-Bains (cadre 3152)	65
N3 Nyon – Nernier – Yvoire (cadre 3153)	65

Transports ferroviaires

Trafic Grandes lignes

100 Lausanne – Sion – Brig Concept de soirée pour travaux : <i>Les RegioExpress (RE33) sont limités au parcours Genève – Lausanne dès 21h du dimanche au jeudi en raison de travaux importants sur la Riviera. En compensation, les lignes du RER Vaud (R1 et R2) sont prolongées de Bex à St-Maurice du dimanche au jeudi.</i>	
Fiabilisation des liaisons internationales via le Simplon au lieu d'ajouter des trains entre Bâle et la Scandinavie	Les trains de nuit sont exploités en partenariat avec les entreprises ferroviaires étrangères et/ou tiers. Le train de nuit vers Malmö est une opportunité offerte grâce à la coopération avec l'opérateur allemand RDC, qui n'existe pas pour les liaisons vers le sud. Les CFF ne sont pas satisfaits de l'offre actuellement peu stable sur le corridor du Simplon en raison de travaux. A ce jour, les CFF n'ont pas de projet de train de nuit de la Suisse romande vers l'Italie pour l'horaire 2026.
Arrêter le train IR90 1805 Genève 4h46 – Brig 7h32 à Aigle	La situation de l'IR 1805, premier train des IR90 de la journée en direction de Brigue, s'est compliquée en 2026 par rapport à l'horaire 2025 avec la nouvelle diamétralisation du RER Vaud (lignes R1 et R2 : Grandson – Lausanne – Bex), qui a comme conséquence une arrivée retardée à Aigle. Pour rendre possible l'arrêt du train IR1805, dont la réserve horaire a été réduite au maximum, et afin de toujours pouvoir assurer la correspondance à Viège avec la ligne IC Brigue – Basel, qui est cruciale pour la desserte du Valais, les modifications suivantes ont dû être apportées : - Le train régional R24211 part 5 minutes plus tôt de Cully (sans attente prolongée à Cully, possible car pas de circulation RE à cette heure) et assure la desserte des haltes d'Epesses, Rivaz et St-Saphorin à la place du train régional 24411, avec une arrivée à Bex à 06h14 (ald 06h18) - Le R24411 (qui roule quelques minutes après le R24211 cité ci-dessus entre Lausanne et Vevey) circule sans arrêts de Cully à Vevey (arrivée à 5h52 ald 5h56) Cette double modification permet à l'IR 1805 de partir de Lausanne à 05h42 et de s'arrêter à Aigle à (arrivée 6h14, départ pour Brig à 6h15). En revanche, la correspondance avec le train S40 (24602) en provenance de Romont ne peut pas être maintenue, car il n'est pas possible d'anticiper aussi le train R8 24802 Payerne – Palézieux 5h15 – Lausanne – Allaman qui roule devant, en raison du cisaillement à Palézieux avec le train R9 24909 Lausanne – Palézieux 5h16 – Morat, qui ne peut lui-même pas être modifié en raison du distancement avec l'IR15 2502. Ce point, qui concerne moins de 5 voyageurs par jour, sera repris pour l'horaire 2027.

100 Lausanne – Sion – Brig	
Arrêt systématique des RE33 à Veytaux-Chillon	Il n'est techniquement pas possible pour les CFF d'arrêter tous les trains RE33 à cet arrêt, en raison des contraintes suivantes : • La longueur du quai à Veytaux-Chillon est de 150 m. En semaine, le RE33 circule régulièrement avec des compositions allant jusqu' à 300 m. • La trame horaire ne permet pas de s'arrêter avec les RE33 à Veytaux-Chillon systématiquement. L'arrêt du RE33 à Veytaux-Chillon est fait par opportunité les week-ends pour apporter une liaison plus rapide lors du pic de trafic des visiteurs du Château. Il est possible grâce à la circulation systématique de train de 150 m maximum. De plus, il n'y pas de volonté des CFF d'offrir systématiquement une desserte Grandes lignes pour la halte de Veytaux-Chillon.
Prolonger les RE33 au départ de Lausanne à 2h01 et 3h01 (circulant le week-end) jusqu'à Aigle au moins	Demande récurrente : Le prolongement de ces trains nocturnes jusqu'à Aigle impliquerait un temps de rebroussement de moins de 5 minutes à Aigle alors que le temps minimal pour un rebroussement avec une rame de 150 m est de 6 minutes. De plus, à chaque période de travaux la trame horaire serait à chaque fois décalée pour le train du retour. Les CFF proposent de ne pas retenir cette demande pour 2026. En revanche, sur demande du Canton de Vaud, les CFF veulent reprendre ce point lors de la discussion prévue sur l'offre nocturne dès l'horaire 2027.
Prévoir une relation directe « Verbier-Express » les vendredis soir Annemasse – Le Châble avec prolongation d'un RE, rame de tête, à destination du Châble. Annemasse, train 18479, départ à 16h12 arrivée Le Châble à 18h51 La rame stationnerait la nuit en gare du Châble pour assurer une nouvelle relation directe entre Le Châble et Genève-Aéroport les samedis matin : Le Châble, train 18456, départ à 06h58 et arrivée à 09h30 à Genève-Aéroport	Les CFF étudient actuellement la planification d'un train « Verbier-Express » le vendredi soir. Toutefois, les conditions suivantes doivent être remplies : • Engagement d'une rame de 100 m uniquement (sinon l'adaptation de l'infrastructure TMR est nécessaire pour les trains de 150 m). • Assurer la capacité du transport de pendulaire sur l'Arc lémanique entre Genève, Lausanne et Aigle. En réponse à la forte progression de la demande, les CFF engagent de plus en plus de rames de 150 m sur la ligne RE33. Même si cette mesure pouvait être mise en place, elle risquerait de disparaître d'une année à l'autre tant que l'infrastructure ne sera pas adaptée, ce qui peut être problématique. Pour ce qui est de la proposition d'une relation les samedis matin entre Le Châble et Genève-Aéroport, la situation est difficile. Les analyses des CFF ont identifié des conflits avec les trains RegionAlps. Ils auraient besoin d'une rame supplémentaire et de modifier la trame horaire dans l'Entremont. Le temps de parcours Martigny – Le Châble serait donc non concurrentiel. S'il est donc peu probable que la liaison demandée soit proposée à l'horaire 2026 au vu des difficultés techniques actuellement rencontrées, les CFF indiquent qu'ils vont mettre en place une seconde liaison « Verbier Express » les samedis et dimanches en hiver comme en été dès l'horaire 2026.

150 Genève-Aéroport – Genève – Nyon – Morges – Lausanne	
Indiquer les TGV Lausanne – Genève – Paris/Marseille dans le cadre-horaire	Les travaux de renouvellement de la voie dans le Mandement (entre Genève et La Plaine, aussi appelés travaux RIM) empêchent le prolongement des TGV vers Lausanne durant toute l’année 2026. La partie des travaux qui a une influence sur l’offre est la section Satigny – La Plaine dont les travaux ne s’achèveront pas avant avril 2027. Jusque-là aucun TGV de Paris ne circulera au-delà de Genève. Après cette date, les CFF sont dans l’attente d’informations sur d’éventuels travaux en France. Les TGV de/pour Marseille sont mentionnés dans l’horaire : trains 9753 et 9756.
Est-ce que les IR1904 et 1929 sont maintenus en 2026 ?	Les trains IR de renfort suivants sont maintenus et circulent du lundi au vendredi sauf les jours fériés (horaires indicatifs) : • IR1929 : Genève 16h49 – Lausanne 17h32/39 – Sion 19h13 • IR1904 : Sion 5h44 – Lausanne 7h08/13 – Genève 7h49
Demande des Communes de Région Morges d’arrêter les IR15 et IR95 à Renens pour compenser la réduction des liaisons IR57 par le bypass de Bussigny et améliorer les liaisons vers Renens Demande d’arrêter les IR15 à Renens pour rétablir une liaison directe avec Palézieux	L’arrêt des IR95 à Renens est admis des CFF lorsque cela est possible. Les IR95 effectueront les arrêts à Renens, sauf aux heures auxquelles il se fait dépasser à Morges par les trains EC (Milan – Genève et Genève – Milan). Des informations complémentaires sont données au chapitre : Principales modifications depuis le projet d’horaire 2026 (voir page 2). En revanche, l’arrêt des IR15 à Renens est quant à lui impossible en raison du manque de temps à disposition entre Palézieux et Morges (manque de 2-3 minutes).
Demande d’augmenter la capacité des trains IR15 surchargés	Le matériel roulant actuellement disponible est engagé sur les différents trains en fonction également des besoins en termes de capacité. Il se peut, certains jours ou dans certaines situations, que des trains soient ponctuellement plus chargés que ce qui avait été planifié. Les CFF suivent en permanence la fréquentation de leurs différents trains afin de pouvoir ajuster les capacités dans la mesure de leurs possibilités.
Est-ce que les horaires des RE33 entre Lausanne et Genève reviendront aux minutes de l’horaire 2024 (départs vers Genève aux 21/51 et arrivées aux 08/38)	La structure de l’horaire 2025 prévoit des croisements des trains RE33 à Lausanne autour des minutes 00/30. Il n’est pas prévu de modifier cela ces prochaines années.

150 Genève-Aéroport – Genève – Nyon – Morges – Lausanne	
Les correspondances à Coppet sont mauvaises entre RE33 et LEX	Le temps de correspondance à Coppet ne change pas entre l'horaire 2025 et l'horaire 2026. Depuis l'horaire CFF 2025, ce temps de correspondance à Coppet est de 9 minutes, ce qui permet une meilleure fiabilité qu'auparavant (seulement 3 minutes). Une modification du positionnement des trains RE33 n'est pas possible dans la structure horaire de l'axe très chargé entre Lausanne et Genève.
Réduire les temps de correspondances entre les trains nocturnes (SN) de Lausanne en direction du Chablais avec les trains en provenance de Genève (40 minutes)	Un changement de demi-heure de l'offre nocturne du RER Vaud ou du RE33 entre Lausanne et St-Maurice n'est pas possible pour l'horaire 2026, car cela impliquerait de revoir globalement la structure de l'offre nocturne ou RE33 pour l'ensemble de l'Arc lémanique (correspondances dans le nœud de Lausanne notamment). Commentaire DGMR-MT : La demande de transport nocturne est en forte croissance et des requêtes de plus en plus nombreuses concernant des liaisons beaucoup plus longues (par exemple depuis Genève vers la Broye ou le Chablais) nous sont parvenues. La DGMR-MT et les CFF vont étudier les possibilités de coordonner les RE33 avec le système de trains nocturnes du RER Vaud à l'horizon 2027.

210 Lausanne – Yverdon-les-Bains – Neuchâtel – Biel/Bienne	
La liaison directe Yverdon-les-Bains – St-Gall est péjorée en raison de l'introduction de liaisons directes Yverdon-les-Bains – Bâle	Les CFF comprennent ce mécontentement. Pour les correspondances entre les différentes lignes à la gare centrale de Zurich, il faut tenir compte de nombreuses exigences et besoins, raison pour laquelle les offres de transport évoluent. La raison du changement de train supplémentaire à Bienne (IC51 ↔ IR55) réside dans les caractéristiques requises des trains : entre Zurich et Saint-Gall, il faut des trains pendulaires, alors qu'entre Zurich et Bienne, il faut du matériel roulant capable d'accélérer rapidement - une caractéristique qui ne s'applique pas aux trains pendulaires actuels. A noter également que la liaison directe Bâle – Bienne – Lausanne est une revendication politique de longue date qui peut désormais être mise en œuvre grâce aux importants investissements d'infrastructure dans le Laufental. Ceux-ci font partie de l'étape d'aménagement 2035 de la Confédération. Commentaire DGMR-MT : Chaque heure demeure une liaison sans changement par l'IC5 avec une durée de voyage attractive (3h01) entre Yverdon-les Bains et St-Gall.

210 Lausanne – Yverdon-les-Bains – Neuchâtel – Biel/Bienne	
Avec l'arrêt à Renens, les IC5 et IC51 manquent souvent de capacité	Aux heures de pointe, les IC5 circulent déjà en double traction. En raison de la longueur limitée des quais, il n'est pas possible de circuler avec trois compositions.
Réduire le temps de correspondance à Yverdon-les-Bains entre les IC5/51 et les trains du RER Vaud vers Lausanne	La situation des correspondances insatisfaisantes à Yverdon-les-Bains entre les lignes R1/R2 du RER Vaud et IC5/IC51 vers/de Neuchâtel existe depuis décembre 2024 et s'explique par la nouvelle structure d'horaire introduite en 2025. Les lignes R1/R2 et R3/R4 doivent s'intercaler entre Cossonay-Penthalaz et Renens imposant ce décalage de 15 minutes environ par rapport à l'horaire 2024. La ligne du Pied du Jura est fortement sollicitée par le trafic voyageur, mais aussi par le trafic marchandise. Il n'est pas possible d'adapter la marche des lignes IC5/IC51 et R1/R2 afin d'assurer des correspondances plus courtes à Yverdon-les-Bains. En revanche, cette structure d'horaire permet d'offrir un départ toutes les 15 minutes environ pour les voyageurs au départ d'Yverdon-les-Bains vers Renens et Lausanne.

150/210 Genève-Aéroport – Genève – Nyon – Morges – Yverdon-les-Bains	
L'allongement de la liaison entre Nyon/Morges et Yverdon-les-Bains, Neuchâtel, Bienne ou Zurich est inadmissible, notamment avec une longue attente à Renens	Il n'est actuellement pas possible de rétablir l'ancien horaire pour l'IC5. Les CFF travaillent au rétablissement de ces liaisons, mais des infrastructures seront nécessaires. En revanche, les CFF offriront au moins une correspondance quai à quai par sens chaque heure (deux par heure les week-ends) dès décembre 2025. Remarque DGMR-MT : Nous avons demandé de desservir la gare de Renens avec les IR95, ce qui a été accepté par les CFF, excepté pour 4 trains par jour et par sens en raison de la circulation des trains Eurocity Genève-Milan. Cela permettra de réduire les temps d'attente à Renens de 17 minutes (IC51→RE) à 8 minutes (IC51→IR95), permettant ainsi de réduire de 14-15 minutes les temps de trajet Yverdon-les-Bains – Nyon et de 10 minutes les temps de trajet Yverdon-les-Bains – Morges par exemple.
Demande des Communes de Région Morges d'arrêter les IR15 et IR95 à Renens pour compenser la réduction des liaisons IR57 par le bypass de Bussigny et améliorer les liaisons vers Renens	L'arrêt des IR95 à Renens est admis par les CFF lorsque cela est possible. Les IR95 effectueront les arrêts à Renens, sauf aux heures auxquelles il se fait dépasser à Morges par les trains EuroCity (Milan – Genève et Genève – Milan). Des informations complémentaires sont données au chapitre : Principales modifications depuis le projet d'horaire 2026 (voir page 3). En revanche, l'arrêt des IR15 à Renens est quant à lui impossible en raison du manque de temps à disposition entre Palézieux et Morges (manque de 2-3 minutes).

150/210 Genève-Aéroport – Genève – Nyon – Morges – Yverdon-les-Bains	
Rétablissement de la liaison IC5 Genève-Aéroport – Bienne.	Il n'est actuellement pas possible de rétablir l'ancien horaire pour l'IC5. Les CFF travaillent au rétablissement de ces liaisons, mais des infrastructures seront nécessaires.
Changement peu pratique à Renens	En revanche, les CFF offriront au moins une correspondance quai à quai par sens chaque heure (deux par heure les week-ends) dès décembre 2025.
Il y a souvent eu des informations dans les trains que les correspondances à Renens seraient rompues (lors de retards) avec report sur le train 30 minutes plus tard, alors que si on court à Renens, la correspondance joue...	Les CFF regrettent les informations erronées et prennent note de la remarque pour éviter que cette situation ne se reproduise. Les CFF considèrent un temps de correspondance de 4' à Renens pour que celle-ci soit garantie. Les annonces sont faites sur cette base. En 2026 une correspondance en 4 minutes « sur le même quai » est prévue en gare de Renens tous les jours et chaque heure entre l'IC51 et l'IC1 dans les deux sens. Il n'est pas possible de retarder le départ des trains en direction de Genève pour améliorer la correspondance. Remarque DGMR-MT : Nous avons demandé de desservir la gare de Renens avec les IR95, ce qui a été accepté par les CFF, excepté 4 trains par jour et par sens en raison de la circulation des trains Eurocity Genève-Milan. Cela signifie qu'il y aura aussi une fois par heure une correspondance IC51 – IR95 à Renens en 8 minutes.
Accélérer les trains IR57 pour améliorer cette relation très lente	Ce train utilise un sillon marchandises, ce qui explique son temps de parcours allongé. C'est aussi la raison pour laquelle il ne peut être reproduit chaque heure. Une modification de la politique d'arrêt de l'IR57 ne permettrait pas d'atteindre le temps de parcours des IC5 en 2024.
Allongement de plus de 20 minutes de la relation Grandson – Coppet	Effectivement, le temps de correspondance à Renens est allongé par rapport à l'horaire 2024 pour la relation Grandson – Coppet (72 minutes en journée), conséquence de la mise en place de la structure d'horaire 2025. Toutefois, lorsque les trains IR57 circulent une liaison en 60 minutes environ est possible.

250 Lausanne – Romont – Fribourg – Berne	
Demande d'augmenter la capacité des trains IR15 surchargés	Le matériel roulant actuellement disponible est engagé sur les différents trains en fonction également des besoins en termes de capacité. Il se peut, certains jours ou dans certaines situations, que des trains soient ponctuellement plus chargés que ce qui avait été planifié. Les CFF suivent en permanence la fréquentation de leurs différents trains afin de pouvoir ajuster les capacités dans la mesure de leurs possibilités.

250 Lausanne – Romont – Fribourg – Berne	
Demande d'arrêter les IR15 à Renens pour rétablir une liaison directe avec Palézieux	L'arrêt des IR15 à Renens est impossible en raison du manque de temps à disposition entre Palézieux et Morges (manque de 2-3 minutes).
La suppression de l'arrêt à Romont dans un sens lors de la réfection du viaduc de Mionnaz (plus de 7 mois) n'est pas acceptable	Les calculs des horaires des trains, tenant compte aussi des ralentissements sur la voie unique restant en exploitation, ont montré que le maintien systématique de l'arrêt Romont n'est pas possible en direction de Fribourg dès le 12 octobre 2026 et occasionnerait une instabilité horaire. Les CFF regrettent cette situation mais n'ont pas trouvé d'autres solutions. Durant les travaux, les voyageurs de Romont vers Fribourg emprunteront les trains RE3 Bulle – Fribourg, précédant les IR15 d'environ 5'. Pour les voyageurs à destination de Romont, les trains S40 en provenance de Lausanne circulent environ 15' avant les IR15.

Trafic régional : RER VD, RER FR, S-Bahn Bern, REG Yverdon-les-Bains – Bienne et TER Vallorbe – Frasnè

201 St-Maurice – Aigle – Lausanne – Yverdon-les-Bains – Grandson (RER VD : lignes R1, R2) <i>Les RegioExpress (RE33) sont limités au parcours Genève – Lausanne dès 21h du dimanche au jeudi en raison de travaux importants sur la Riviera. En compensation, les lignes du RER Vaud (R1 et R2) sont prolongées de Bex à St-Maurice du dimanche au jeudi.</i>	
Réduire le temps de correspondance à Yverdon-les-Bains entre les IC5/51 et les trains du RER Vaud vers Lausanne	La situation des correspondances insatisfaisantes à Yverdon-les-Bains entre les lignes R1/R2 du RER Vaud et IC5/IC51 vers/de Neuchâtel existe depuis décembre 2024 et s'explique par la nouvelle structure d'horaire introduite en 2025. Les lignes R1/R2 et R3/R4 doivent s'intercaler entre Cossonay-Penthalaz et Renens imposant ce décalage de 15' environ par rapport à l'horaire 2024. La ligne du Pied du Jura est fortement sollicitée par le trafic voyageur, mais aussi par le trafic marchandises. Du fait des contraintes infrastructurelles en ligne et donc de disponibilité de sillons, il n'est pas possible d'adapter la marche des lignes IC5/IC51 et R1/R2 afin d'assurer des correspondances plus courtes à Yverdon-les-Bains. En revanche, cette structure d'horaire permet d'offrir un départ toutes les 15 minutes environ pour les voyageurs au départ d'Yverdon-les-Bains vers Renens et Lausanne.
Demande de la Commune d'Ependes de porter la cadence de desserte à 30 minutes aux heures de pointe en arrêtant aussi la ligne R1	En raison de la capacité de la ligne ferroviaire entre Chavornay et Yverdon-les-Bains ainsi qu'avec l'insertion des trains depuis Cossonay-Penthalaz vers Lausanne, la desserte d'un seul arrêt par train est possible entre Chavornay et Yverdon-les-Bains, conformément au plan d'utilisation du réseau ferroviaire 2026 (PLUR 2026, p. 112), sur un tronçon de ligne comportant deux haltes : Ependes et Essert-Pittet. Dès lors, il n'est pas possible de desservir Ependes aux heures de pointe aussi avec la ligne R1. En effet, à ces heures les plus chargées de la journée, donc avec moins de marge dans l'horaire, la desserte d'Ependes mettrait en péril la stabilité de la ligne R1, avec notamment un risque de rompre, en cas de retard du train R1, les correspondances à Renens entre les IC51 et les IC1 pour les voyageurs effectuant le trajet Yverdon-les-Bains-Renens-Genève (ou dans l'autre sens), ce qui n'est pas admissible pour les CFF.
Demande de desservir Territet et Veytaux-Chillon toutes les 30 minutes	Les importants travaux des CFF prévus en gare de Lausanne, qui seront réalisés dans les prochaines années, auront des conséquences sur la capacité du nœud ferroviaire de Lausanne-Renens, ainsi que sur les tronçons adjacents. De plus, la ligne du Simplon est proche de la saturation. Cela signifie que sur cette ligne, conformément au plan d'utilisation du réseau ferroviaire 2026 (PLUR 2026, p. 112), les haltes de Territet et Veytaux-Chillon ne peuvent pas disposer d'une cadence à la demi-heure, bien qu'une telle desserte soit souhaitée par le Canton et inscrite dans la référence attendue pour le RER Vaud dans le Plan Directeur cantonal (PDCn) – Fiches A21.

201 St-Maurice – Aigle – Lausanne – Yverdon-les-Bains – Grandson (RER VD : lignes R1, R2)	
Prolonger les lignes R1 et R2 systématiquement vers St-Maurice, au minimum la R2 dans le nœud 30 à St-Maurice	Le prolongement des trains R1 et R2 de Bex à St-Maurice n'est pas possible de manière systématique, en raison de la circulation de trains de marchandises et de l'occupation des voies en gare de St-Maurice. La DGMR a demandé aux CFF d'étudier le prolongement des trains 24214 (arrivée Burier 08h05) et 24218 (arrivée Burier 09h05). L'analyse de faisabilité a mené aux conclusions suivantes : • L'amorce du train 24214 de St-Maurice tout comme le prolongement du 24215 vers St-Maurice ne sont pas possibles, car ceux-ci se trouveraient en conflit à St-Maurice avec un train de matériel vide de l'entreprise RegionAlps. L'anticipation du train de matériel vide en question a également été étudiée et n'est pas possible, en raison de l'occupation des voies par les trains marchandises à Monthey. La situation sera réévaluée pour la période horaire 2027/28. • L'amorce du train 24218 depuis St-Maurice est possible et sera mise en œuvre du lundi au vendredi dès le changement d'horaire de décembre 2025. • Le prolongement du train 24219 à St-Maurice est maintenu en 2026 (arrivée à 8h27) pour le lycée-collège de St-Maurice.
Pourquoi les RE 3554 et 3556 St-Maurice – Lausanne du matin sont-ils supprimés ? Pourquoi les trains RE 3567 et 3569 ont-ils été supprimés ?	Il avait été convenu entre CFF et le Canton de Vaud que les trains suivants seraient repris et financés par CFF Grandes lignes pour assurer une capacité suffisante sur la ligne du Simplon avec le nouvel horaire CFF 2025 : • 3554 St-Maurice 6h49 – Lausanne 7h42 • 3556 St-Maurice 7h08 – Lausanne 8h07 • 3567 Lausanne 16h52 – St-Maurice 17h40 • 3569 Lausanne 17h19 – St-Maurice 18h07 Ces trains devaient circuler uniquement en 2025, en attendant la livraison des rames à deux niveaux qui seront engagées sur <u>tous les trains des lignes R1 et R2</u> (Grandson – Lausanne – Bex) dès 2026, offrant ainsi une amélioration pour les clients en termes de capacité. De plus, le maintien de ces trains RE n'est pas possible avec la nouvelle structure d'offre du RER Vaud composée des lignes R1/R2 Grandson – Lausanne – Bex et R3/R4 Le Brassus/Vallorbe – Lausanne – Vevey.
Coupler les liaisons nocturnes (SN) Grandson – Lausanne (au lieu de Vallorbe – Lausanne) avec Lausanne – St-Maurice	Cette adaptation n'est pas possible à l'horaire 2026, car cela impliquerait de revoir globalement la structure de l'offre nocturne (correspondances dans le nœud de Lausanne notamment). La DGMR-MT et les CFF vont analyser si la structure de l'offre nocturne du RER Vaud doit être modifiée. Des requêtes sur le calage des liaisons nocturnes des RE33 Genève – Lausanne avec celles du RER Vaud ont aussi été formulées. D'éventuelles modifications seront proposées pour l'horaire 2027 au plus tôt.

201 St-Maurice – Aigle – Lausanne – Yverdon-les-Bains – Grandson (RER VD : lignes R1, R2)	
Réduire les temps de correspondances entre les trains nocturnes (SN) de Lausanne en direction du chablais avec les trains en provenance de Genève (40 minutes)	Un changement de demi-heure de l'offre nocturne du RER Vaud ou du RE33 entre Lausanne et St-Maurice n'est pas possible pour l'horaire 2026, car cela impliquerait de revoir globalement la structure de l'offre nocturne ou RE33 pour l'ensemble de l'Arc lémanique (correspondances dans le nœud de Lausanne notamment). La demande de transport nocturne est en forte croissance et des requêtes de plus en plus nombreuses concernant des liaisons beaucoup plus longues (par exemple depuis Genève vers la Broye ou le Chablais) nous sont parvenues. La DGMR-MT et les CFF vont étudier les possibilités de caler les RE33 au système de trains nocturnes du RER Vaud à l'horizon 2027.
202 Le Brassus/Vallorbe – Le Day – Lausanne – Vevey (RER VD : lignes R3, R4)	
Les horaires entre Le Pont et Le Brassus sont trop détendus et le croisement en gare du Pont est très dangereux	L'horaire des trains R4 entre le Day et Le Brassus est fortement contraint pas les points de croisement (circulation en voie unique). En effet, à l'horaire 2026, seules les gares du Sentier-Orient et du Pont permettront les croisements des trains. Concernant la gestion à l'exploitation de la gare du Pont, le Canton de Vaud a demandé aux gestionnaires d'infrastructure (GI : CFF et Travys) de revenir à la situation de 2024 avec l'entrée en gare du train en provenance du Brassus en premier puis celui en provenance de Vallorbe. Concrètement, les horaires seront adaptés de la manière suivante : • Avancer l'arrivée au Pont du train vers Vallorbe (26 au lieu de 27), et • Retarder l'arrivée au Pont du train vers Le Brassus (28 au lieu de 25).
Ajouter un départ de Vevey à 5h03 pour une arrivée avant 6h à Lausanne depuis Rivaz et St-Saphorin comme avec l'horaire actuel	Effectivement, avec l'horaire 2025, il est possible d'atteindre Lausanne vers 5h30 avec la première course de la ligne R4. Pour rétablir cela, le Canton de Vaud a demandé aux CFF d'amorcer la course R4 24402 depuis Vevey au lieu de Lausanne. Sa faisabilité ayant été confirmée, ce train supplémentaire circulera au départ de Vevey dès le changement d'horaire de décembre 2025, avec l'horaire suivant : Vevey 5h03 –...– Lausanne 5h25.

202 Le Brassus/Vallorbe – Le Day – Lausanne – Vevey (RER VD : lignes R3, R4)	
Allongement du temps de parcours significatif pour les gymnasiens de Burier habitant St-Saphorin ou Rivaz Allongement du temps de parcours pour les liaisons au-delà de Vevey pour les clients des trains R3 et R4	Pour augmenter la capacité du RER Vaud sur le Riviera et dans le Chablais et faire face à l'accroissement de fréquentation, de nouveaux trains à deux étages seront mis en service. Certaines sections du réseau ne disposant pas encore d'infrastructures adaptées pour accueillir ce type de matériel, les parcours de quatre lignes du RER Vaud ont été adaptés selon le concept appelé « inversion » : R1/R2 Grandson – Lausanne – Bex et R3/R4 Le Brassus/Vallorbe – Lausanne – Vevey. Ce nouveau concept implique également un basculement de la desserte des haltes d'Epesses, Rivaz et St-Saphorin sur les lignes R3/R4 Vevey – Lausanne – Vallorbe/Le Brassus. Dans les statistiques de fréquentation des CFF, hormis les gymnasiens (moins de 20 élèves concernés), très peu de clients circulent entre Villette/Epesses/Rivaz/St-Saphorin et La Tour-de-Peilz/Burier/Clarens/Territet/Veytaux-Chillon. La rupture de correspondance à Vevey entre les lignes R3/R4 et R1/R2 devrait concerner peu de clients. Une correspondance à Vevey entre R3/R4 vers les IR est possible (liaisons vers Montreux et Aigle). Etant donné l'allongement du temps de parcours entre Rivaz ou St-Saphorin et Burier d'environ 20 minutes, des alternatives ont été étudiées : Pour l'aller le matin, il a été demandé aux CFF d'analyser la faisabilité d'introduire en semaine un arrêt exceptionnel sur le train R2 24219 à Rivaz et St-Saphorin. Après analyse la marche suivante est faisable et sera appliquée : - Rivaz 7h45 – St-Saphorin 7h46 – ... – Burier 7h55 Pour le retour, la marge de manœuvre est réduite du fait de la circulation de trains EuroCity. Introduire les arrêts de St-Saphorin et Rivaz sur le train 24154 (Burier 16h36, fin des cours 16h05) n'est pas possible. Après contact avec le Gymnase de Burier, il s'avère que le nombre d'élèves sortant à 15h15 est équivalent à 16h05, dès lors il a été demandé aux CFF d'analyser la faisabilité d'introduire en semaine un arrêt exceptionnel sur le train R1 24148 à St-Saphorin et Rivaz. Après analyse la marche suivante est faisable et sera appliquée : - Burier 15h33 – ... – Rivaz 15h42 – St-Saphorin 15h44
Prolongement des lignes R3 et R4 de Vevey à Villeneuve	C'est une possibilité déjà envisagée par le Canton de Vaud à moyen terme dans ses planifications. Toutefois, le parc de matériel roulant actuel est insuffisant pour un tel prolongement. De plus, le financement de telles prestations n'est aujourd'hui pas assuré.

202 Le Brassus/Vallorbe – Le Day – Lausanne – Vevey (RER VD : lignes R3, R4)

Les liaisons entre Lausanne et Rivaz ou St-Saphorin via Vevey ne seront plus possibles	Avec l'horaire 2024, des liaisons via Vevey étaient possibles, assurant en alternance deux trains par heure vers/de Lausanne (en direct ou via Vevey) pour les haltes de Rivaz et St-Saphorin. Les changements de l'horaire 2025 sont structurellement très importants et ont conduit à une suppression de cette possibilité. Le rétablissement de cette opportunité qui fonctionnait (sans être recherchée) n'a pas été possible à l'horaire 2025, ni 2026 et suivants.
Assurer une desserte toutes les 30 minutes des haltes de Rivaz et St-Saphorin	Une desserte supplémentaire par la R3 n'est pas possible en l'état, car la R3 n'aura pas le temps pour un arrêt supplémentaire, conformément au plan d'utilisation du réseau ferroviaire 2026 (PLUR 2026, p. 112). En effet, la succession des trains à Vevey est très serrée : arrivée R3 minute 22, R7 minute 26 et IR95 minute 28. Retarder le train R3 de 2 à 3 minutes par l'ajout des dessertes de Rivaz et St-Saphorin entre en conflit avec l'arrivée de la R7 à Vevey, qui a un tronçon d'entrée identique à Vevey. Pour les années horaires suivantes, la situation sera réévaluée en fonction notamment des éventuelles améliorations d'éléments d'infrastructure.

203 Lausanne – Palézieux – Romont – Fribourg/Freiburg (RER FR, lignes S40, S41)

Horaire travaux : Renouvellement de la voie entre Grandvaux et Puidoux du 19 janvier au 12 juin 2026 (en alternance voie lac du 19 janvier au 27 mars 2026 et voie montagne du 7 avril au 12 juin 2026) et réfection du viaduc historique sur la Mionnaz : travaux entre Palézieux et Oron du 12 octobre 2026 au 18 juin 2027 : des cadres-horaires spécifiques ont été conçus et portent les numéros 203.1 et 250.1

Demande de rétablir à terme les dessertes sans changement depuis les gares de l'Est de Lausanne vers Prilly-Malley, Renens et au-delà vers La Côte	Un prolongement des lignes S40 et S41 en direction de l'Ouest lausannois n'est pas possible à moyen terme. En effet, la voie utilisée par ces trains à Lausanne ne permet pas de transit (voie 70). L'utilisation d'une autre voie n'est pas possible non plus, car toutes les voies sont occupées par d'autres trains. La disponibilité des voies en gare de Lausanne restera très contrainte pendant toute la durée des travaux de la gare de Lausanne. Le Canton de Vaud prévoit de diamétraliser ces lignes à long terme vers Morges ou Allaman mais cela nécessite de nouvelles infrastructures importantes (horizon 2040-45).
--	---

204 Vevey – Puidoux – Palézieux (RER VD, ligne R7)	
Assurer une correspondance à Palézieux depuis la Broye	Demande récurrente La nouvelle configuration de la ligne R7 permet des correspondances d'un côté à Palézieux avec l'IR15 (pour Fribourg, Berne, ...) et de l'autre côté à Vevey avec l'IR95 (pour le Chablais et le Valais). Il n'est dès lors pas possible de décaler le départ de ce train de Palézieux, car il manquerait alors la correspondance à Vevey. Depuis Châtillens, une correspondance est possible à Palézieux entre le bus 385 et les trains R7 en 13/14 minutes.
205 Allaman – Lausanne – Palézieux – Payerne – Murten/Morat (RER VD, lignes R8, R9)	
<i>Différents travaux sont prévus le long de cette ligne en 2026 : Renouvellement de la voie entre Grandvaux et Puidoux du 19 janvier au 12 juin 2026 (en alternance voie lac du 19 janvier au 27 mars 2026 et voie montagne du 7 avril au 12 juin 2026) et mise en conformité et modernisation de la gare d'Avenches : voie interrompue en permanence (VIP) entre Payerne et Morat du 30 mars au 17 juillet 2026 : des cadres-horaires spécifiques ont été conçus et portent les numéros 205.1, 205.2 et 205.3 en fonction des différentes périodes de travaux.</i>	
Prolonger le service de la ligne R8 au-delà de 20h pour offrir la cadence à 30 minutes dans la Broye jusqu'à minuit	La demande actuelle au-delà de Palézieux (trafic journalier moyen en semaine (TJOM) Palézieux – Moudon : 2'500 voy./j. ; Moudon – Lucens : 2'800 voy./j. ; Lucens – Granges-Marnand : 2'400 voy./j. ; Granges-Marnand – Payerne : 2'600 voy./j.) ne justifie pas de proposer une cadence à la demi-heure jusqu'à minuit pour le moment (il y a par exemple plus de 8'000 voy./j. entre Chavornay et Yverdon-les-Bains ou entre Renens et Denges). De plus, le financement de telles prestations n'est aujourd'hui pas assuré.
Demande des Communes de Région Morges de rétablir dès que possible la desserte de Prilly-Malley par les lignes R8 et R9 circulant entre Lausanne et Allaman	Comme annoncé par les CFF depuis 2023, la desserte de Prilly-Malley sur la ligne R9 ne sera plus possible dès 2026 en raison de différents travaux à Lausanne, entre Grandvaux et Puidoux ainsi que dans la Broye. Toutefois une correspondance depuis Allaman, Etoy, St-Prex, Morges, Lonay-Préverenges est possible toutes les 30 minutes à Renens pour Prilly-Malley (R8 ⇄ R4 et R9 ⇄ R3) en 6 minutes. Pour Morges-St-Jean et Denges, cette possibilité existe chaque heure. Pour les voyageurs en provenance de la Broye, une correspondance est aussi possible toutes les 30 minutes en 4 à 6 minutes selon le sens (en-dehors des périodes travaux) vers Prilly-Malley (R8 ⇄ R2 et R9 ⇄ R1). La DGMR-MT et les CFF recherchent des solutions pour ce rétablissement dès que cela sera possible.
A défaut de rétablissement de la desserte de Prilly-Malley par les lignes R8 ou R9, au moins proposer un arrêt exceptionnel les soirs de matchs	Le Canton de Vaud a transmis cette demande aux CFF. Il est notamment question de voir comment ces arrêts exceptionnels les soirs de matchs peuvent être planifiés sur certains trains et comment ils peuvent être réalisés en production. Le calendrier des matchs à domicile a été communiqué aux CFF, qui vont tenter d'en tenir compte dans leur exploitation. Cette question sera suivie par la DGMR en vue d'horaires futurs.

205 Allaman – Lausanne – Palézieux – Payerne – Murten/Morat (RER VD, lignes R8, R9)	
Maintien de rames Domino dans les rotations des lignes R8 et R9	L'engagement durant l'horaire 2025 d'une composition Domino (Dom3+Dom3) sur la R8 entre Allaman et Payerne était nécessaire en raison de la disponibilité limitée du matériel roulant de type Flirt. Cela a cependant causé des problèmes de ponctualité entre Lausanne et Allaman. Pour cette raison, CFF-Infrastructure ne souhaite plus engager de rames Domino sur les lignes R8 et/ou R9 dès 2026. Durant les travaux prévus sur cette ligne en 2026, la situation sera différente, puisque les lignes R8 et R9 ne pourront plus transiter par Lausanne. Les lignes S40 et S41 entre Lausanne et Fribourg, ainsi que S30 entre Yverdon-les-Bains et Fribourg verront toujours la circulation de rames Domino (18 unités).
Est-ce que le train nocturne Lausanne – Payerne – Morat est maintenu ?	Le train nocturne SN13839 Lausanne (1h28) – Payerne – Morat était visible durant la consultation d'horaire et circulera en 2026. A noter qu'en raison des travaux sur la ligne, il sera remplacé en partie ou intégralement par bus à certaines périodes. Il est recommandé d'observer les informations concernant les périodes de circulation de ce train dans l'application CFF mobile.
Prolongement de la ligne RER9 jusqu'à Kerzers	Demande récurrente Avec la mise en place de l'horaire 2025, la ligne R9 est limitée à Morat, car un prolongement au-delà n'est plus possible avec la nouvelle structure de l'horaire, conformément au plan d'utilisation du réseau 2026 (PLUR 2026, p. 112). Dans la Broye, les possibilités de croisement limitées contraignent fortement l'horaire (voie unique). Même si cela était l'objectif initial des CFF, il n'est plus possible avec le nouvel horaire 2025 d'offrir de relation directe de Lausanne à Kerzers en raison de conflits de capacité en ligne/sillon avec le trafic marchandise en gare d'Avenches ainsi qu'entre Avenches et Morat.
Demande de modifications des trains nocturnes : - Soit retarder le train S13839 de 4' depuis Payerne pour relever le S30 14398 arrivant d'Yverdon-les-Bains à Payerne à 2h29 - Soit retarder le train S13839 d'environ 30' depuis Lausanne pour attendre le dernier RE33 18443 en provenance de Genève-Aéroport (dp 1.00) et arrivant à Lausanne à 1h59	L'adaptation du train 13839 entre Payerne et Morat pour un départ de Payerne retardé à 02h32 au lieu de 02h29 est possible et l'adaptation sera faite pour la publication définitive de l'horaire 2026. Cela permettra donc la correspondance à Payerne depuis le train 14398 en provenance d'Yverdon. Cela donnera la situation suivante : • Maintien 14398 Yverdon-les-Bains 2h04 – Payerne 2h29 • Nouveau 13839 Lausanne 1h28 – Payerne 2h27/2h32* – Morat 2h51* (*à certaines périodes train Payerne 2h35 – Morat 2h55 ou bus Payerne 2h36 – Morat 3h14) La seconde adaptation proposée n'est pas possible à l'horaire 2026, car elle impliquerait de revoir globalement la structure de l'offre nocturne (correspondances dans le nœud de Lausanne notamment avec les RE33 en provenance de Genève). La demande de transport nocturne est en forte croissance et des requêtes de plus en plus nombreuses concernant des liaisons beaucoup plus longues (par exemple depuis Genève vers la Broye ou le Chablais) nous sont parvenues. La DGMR-MT et les CFF vont étudier les possibilités de caler les RE33 au système de trains nocturnes du RER Vaud à l'horizon 2027.

205 Allaman – Lausanne – Palézieux – Payerne – Murten/Morat (RER VD, lignes R8, R9)	
Horaires travaux Entre le 30 mars et le 17 juillet, avec la substitution bus, la durée du trajet Payerne – Avenches sera allongée de 12 minutes (11'>23') avec rupture de correspondance avec le bus 533 pour revenir en arrière à Avenches, Le Paon. Demande d'ajouter cet arrêt sur le bus EV Payerne – Morat	Cette demande pertinente est transmise aux CFF. La possibilité d'ajouter l'arrêt des bus de substitution EV Payerne-Morat à Avenches, Le Paon va être étudiée en concertation avec l'entreprise exploitante de bus retenue pour la substitution. Les CFF se sont engagés à effectuer cet arrêt, car la tenue de l'horaire des bus nécessaire au maintien des correspondances à Payerne et à Morat est assurée.
Horaires travaux Entre le 19 janvier et le 17 juillet, perte d'une desserte sur deux à Palézieux-village. La ligne modernisée supporterait de tendre l'horaire pour conserver la cadence à 30'	Durant les travaux, la circulation se fera en voie unique entre Puidoux et Grandvaux. Cela crée de nombreuses contraintes pour les croisements et la succession des trains. Dans ces conditions, les études effectuées par les CFF lors de la planification de l'horaire chantier ont montré que le maintien de l'arrêt Palézieux-Village sur la R8 n'est pas possible sans mettre en péril la stabilité de l'horaire. Palézieux-Village reste desservie par la R9. En semaine, il est aussi possible de circuler avec l'IR15 de Lausanne à Palézieux puis le bus 385 jusqu'à Palézieux-village.
Horaires travaux Entre le 19 janvier et le 17 juillet, le soir il faut appliquer un concept identique à celui du matin avec 2 trains R9 Payerne – Lausanne accélérés depuis Moreillon	Durant les travaux, la circulation se fera en voie unique entre Puidoux et Grandvaux. Cela crée de nombreuses contraintes pour les croisements et la succession des trains. Dans ces conditions, il a été possible de rajouter un produit direct supplémentaire le matin (à 6h et 7h), mais pas l'après-midi dans l'autre sens. L'après-midi, des trains supplémentaires partent de Lausanne à 16h, 17h et 18h et desservent les arrêts Pully-Nord, La Conversion, Bossière, Grandvaux, Moreillon, Palézieux et Oron, puis continueront vers Romont.
Horaires travaux Entre le 19 janvier et le 17 juillet, la perte des liaisons directes entre la Broye et Allaman est inacceptable. Il ne manque que quelques minutes pour lier les deux tronçons. Une liaison sans changement conservée par heure serait le minimum	Durant les travaux, la circulation se fera en voie unique entre Puidoux et Grandvaux. Cela crée de nombreuses contraintes pour les croisements et la succession des trains. Dans ce contexte, le trafic régional entre Lausanne et Palézieux a dû être fortement réduit et adapté. Deux trains RER par heure au lieu de quatre ont pu être maintenus sur ce tronçon (un troisième en heure de pointe dans le sens du flux principal). L'horaire de ces trains est toutefois très fortement contraint et il n'est donc pas possible de l'adapter pour permettre un transit ou une meilleure correspondance à Lausanne.

205 Allaman – Lausanne – Palézieux – Payerne – Murten/Morat (RER VD, lignes R8, R9)	
Horaires travaux Entre le 30 mars et le 12 juin, la suppression des R8 (14643, 14657/14618, 14636) pendant le renouvellement de la voie côté montagne n'est pas acceptable	Durant les travaux, la circulation se fera en voie unique entre Puidoux et Grandvaux. Cela crée de nombreuses contraintes pour les croisements et la succession des trains. Selon la loi, le concept d'offre prévu durant cette période doit garantir une capacité suffisante non seulement pour le trafic des voyageurs, mais également pour le trafic marchandises. Le concept prévoit donc un partage de capacité entre les trains de la R8 et les trains marchandises. Ainsi, la suppression des trains 14643, 14657/14618, 14636 sera nécessaire tous les jours entre le 30 mars et le 6 avril, puis seulement les week-ends du 11 avril au 7 juin 2026.

210 Lausanne – Yverdon-les-Bains – Neuchâtel – Biel/Bienne (R13 Yverdon-les-Bains – Neuchâtel – Bienne)	
Desserte de Grandson par les trains de la ligne R13	Demande récurrente Pour rappel, jusqu'en 2024 la ligne R13 circulait uniquement six fois par jour en semaine, sans circulation le weekend, entre Gorgier-St-Aubin et Yverdon-les-Bains. Lors de l'établissement des horaires CFF 2025, le Canton de Vaud avait demandé une desserte de toutes les haltes sur le territoire vaudois (Yverdon-les-Bains, Grandson et Concise) par les trains R13 Yverdon-les-Bains – Neuchâtel – Bienne. Les CFF ont analysé la faisabilité de cette demande, mais n'ont pas pu y répondre favorablement en raison de la capacité en ligne (notamment la simple voie le long du Lac de Bienne) ainsi que des contraintes de correspondances et de rebroussement à Yverdon-les-Bains, Neuchâtel et à Bienne. Après les premiers mois d'exploitation de l'horaire 2025, les CFF n'identifient pas de marge dans l'horaire planifié pour ajouter un arrêt à Grandson sur la ligne R13. D'ici 2033, il ne sera pas possible de desservir davantage qu'un arrêt vaudois, avant le renouvellement du matériel roulant. Le choix s'est porté sur la halte de Concise qui aurait sinon perdu toute desserte ferroviaire (en plus de la correspondance rompue à Gorgier-St-Aubin avec le bus 630 de CarPostal). Si cette desserte était possible, elle serait commandée par le Canton de Vaud. Ce dernier veillera à ce que la desserte de Grandson par les trains R13 soit introduite dès que possible et sollicitera les CFF régulièrement sur cette question.

355 Payerne – Murten/Morat – Kerzers – Bern (S-Bahn Bern, Linien S5, S52)	
Prolonger la ligne S5 jusqu'à Payerne	La capacité en ligne sur la section Morat – Payerne n'est pas garantie par le plan d'utilisation du réseau 2026 (PLUR 2026, p. 112) pour prolonger les trains S5 chaque heure au-delà de Morat (sillon en gris). Toutefois, étant donné que les trains S5 Bern – Kerzers – Avenches ne seront pas en conflit avec d'autres circulations jusqu'à Avenches, ils ont pu être commandés chaque heure à l'horaire 2026. En revanche, pour permettre à la ligne de circuler au-delà d'Avenches, il faudrait un point de croisement supplémentaire dans le secteur de la gare de Domdidier. Un prolongement de la ligne au-delà de Domdidier nécessiterait aussi l'engagement d'une rame supplémentaire pour assurer les rotations. Pour ces deux raisons, la ligne S5 est limitée à Avenches.
Il est regrettable que l'offre ne soit pas améliorée entre la Broye et Berne et que seulement quelques S52 circulent la semaine jusqu'à Payerne	Demande récurrente Les trains de renfort S52 peuvent circuler entre Payerne, Avenches et Berne via Kerzers en heures de pointe de semaine <u>lorsque le trafic marchandises n'utilise pas les sillons qui lui sont réservés</u>. En effet, les trains de renforts S52 sont en partage de capacité avec le trafic marchandises, conformément au plan d'utilisation du réseau 2026 (PLUR 2026, p. 112). Les trains voyageurs « manquants » en heures de pointe doivent laisser la place aux trains de marchandises. Aucun train supplémentaire ne pourra être ajouté à l'horaire 2026. Les négociations avec la branche fret ont déjà eu lieu. Celles-ci doivent être reconduites chaque année. Concernant la circulation de trains S52 aussi le week-end, les Cantons de Vaud et Fribourg ne sont pour le moment pas en mesure de les financer.

TER Pontarlier – Frasne – L’Abergement-Ste-Marie – Vallorbe (exploitation SNCF)	
Ajouter des trains supplémentaires entre Pontarlier ou Frasne et Vallorbe	Le Canton de Vaud finance 1/3 du déficit d’exploitation de cette ligne alors qu’elle compte moins de 2 km en Suisse sur les 40 km du parcours entier. Ainsi, cela fait plus d’une décennie (depuis l’horaire 2013, appelé service annuel en France) que qu’une desserte ferroviaire en partenariat avec la Région Franche-Comté puis Bourgogne – Franche-Comté (BFC) a été remise en service. Elle est passée d’un aller-retour en 2013 à quatre depuis 2025, au gré de développements successifs. Les commanditaires de ces trains sont satisfaits de voir que la fréquentation de ces quatre allers-retours quotidiens (les jours de semaine) progresse de manière encourageante. En revanche, même si le Canton de Vaud est ouvert à financer davantage de prestations, il est pour l’heure compliqué d’envisager un renforcement de l’offre pour les raisons suivantes : • La région BFC n’a pas de moyens financiers supplémentaires pour un tel développement. • Les coûts de production SNCF sont assez élevés en comparaison aux CFF, mais seul SNCF dispose d’un matériel roulant homologué dans les deux pays (octroi sur la partie suisse grâce à la bonne volonté de l’OFT en décembre 2012). Les recettes sont assez faibles. • Le matériel suisse qui effectue les allers-retours Frasne – Neuchâtel (en correspondance avec les TGV Lyria) ne dispose pas d’une AMEC (autorisation de mise en exploitation commerciale) pour le tronçon Vallorbe – Frasne et des coûts importants sont demandés pour obtenir cette attestation (à ne pas confondre avec une homologation délivrée par EPSF : Etablissement privé pour la sécurité ferroviaire en France). Ces coûts supplémentaires ne peuvent pas être supportés par les partenaires.

Autres entreprises ferroviaires (EF)

R12 Ste-Croix – Yverdon-les-Bains (cadre 212)	
Correspondances trop courtes à Yverdon-les-Bains de/vers Lausanne	L'entreprise Travys regrette les correspondances parfois manquées entre les IC5/51 en provenance de Lausanne et le R12/R22 en direction de Ste-Croix à Yverdon-les-Bains et/ou inversement. Le système horaire actuel de la ligne Yverdon-les-Bains – Ste-Croix est contraint par les cadences ferroviaires et la localisation des points de croisement sur la ligne. Depuis la mise en place du nouvel horaire CFF 2025, la planification est déjà optimisée au maximum. Retarder le départ du R12 aux minutes 04 et 34 permettrait effectivement de sécuriser la correspondance depuis Lausanne, mais cela compromettrait en revanche la correspondance dans l'autre sens (Ste-Croix → Lausanne), qui doit tenir compte du temps nécessaire pour traverser le passage sous-voie à Yverdon-les-Bains, car l'arrivée des trains de Ste-Croix serait aussi décalée aux minutes 26 et 56 (du fait des croisements des trains à Vuiteboeuf et Trois-Villes) pour des trains IC5/51 quittant Yverdon-les-Bains aux 29/59. À ce jour, seule la réalisation d'un nouveau point de croisement, prévu du côté de Six-Fontaines à l'horizon 2028, permettra de redonner de la flexibilité à l'horaire et de rétablir des correspondances fiables dans les deux sens pour la clientèle.
Avancer la course 6 Ste-Croix 5h21 – Yverdon-les-Bains 5h55 de 20 minutes pour correspondance sur l'IR57 vers Genève-Aéroport (départ d'Yverdon-les-Bains à 5h42)	Nous comprenons la pertinence de cette demande, mais avancer la première course de 20 minutes créerait « un trou » de presque une heure pour les arrivées à Yverdon-les-Bains. Pour satisfaire cette demande, il faudrait plutôt assurer un aller-retour supplémentaire : trajet à vide Yverdon-les-Bains 04h12 – Ste-Croix 04h47 et retour en R12 Ste-Croix 04h51 – Yverdon-les-Bains 05h27. Cette course n'assurerait pas de correspondance sur les IC51 (pas de départ dans le nœud de 05h30 pour Lausanne et Zurich), mais sur la R1 de 05h46 vers Lausanne et l'IR57 de 05h41 pour Genève-Aéroport. Cette nouvelle prestation est difficilement intégrable en l'état dans les tours de service des mécaniciens ou nécessiterait un tour de service supplémentaire (c'est-à-dire l'engagement de 2 conducteurs supplémentaires sur une année). De plus, des travaux de nuit sont prévus sur l'infrastructure ces prochaines années et ces courses supplémentaires réduiraient la période nocturne d'intervention. Enfin, d'éventuelles prestations supplémentaires ne peuvent pas être financées pour l'horaire 2026.

R30 Montreux – Château-d'Œx – Gstaad – Zweisimmen – Lenk im Simmental (cadre 120)

R34 Montreux – Les Avants (cadre 120)

En raison de la très faible fréquentation observée depuis 2024 et du taux de couverture des charges par les recettes insuffisant, les renforts de la ligne R34 doivent être limités au parcours Montreux – Les Avants en heures de pointe et au parcours Montreux – Chernex en heures creuses.

Améliorer la cadence des arrivées des trains à Montreux entre les lignes R30 et R34 avec des arrivées toutes les 30 minutes entre 5h45 et 8h15 Décaler l'arrivée à Montreux de 6h28 à 6h45 et ajouter une course Les Avants – Montreux (arrivée 6h15)	Le repositionnement des trains R34 sur la section Montreux – Les Avants en heures de pointe du matin permet de rétablir les arrivées suivantes en semaine à Montreux : • 5h36 R30 de Rougemont • 6h11 R30 de Gstaad • 6h43 R34 des Avants • 7h16 R30 de Zweisimmen • 7h43 R34 des Avants • 8h04 R30 de Zweisimmen (avec gymnasiens de Burier via Fontanivent) • 8h26 R34 des Avants (avec écoliers de Montreux et Chernex) • 8h43 R34 de Chernex
Améliorer le calage des horaires des trains sur les besoins du transport d'écoliers pour la Commune de Montreux	Selon l'entreprise MOB, la collaboration avec les écoles de la Commune de Montreux est en place. Ils vont cependant la renforcer afin d'assurer de traiter le maximum de situations.
Etendre la période de circulation des courses 2310/2313 et 2322/2325 pendant les week-ends d'hiver et les prolonger jusqu'à Rougemont (Videmanette intègre le Magic Pass)	Etant donnée la réduction d'offre de la ligne R34 au-delà des Avants, cette demande est intégrée pour l'établissement des horaires futurs (2027 et suivants). Le MOB recherche des pistes ciblées sur la base d'informations communiquées par les acteurs du tourisme local.
L'horaire est peu fiable, les trains ont souvent du retard	La ponctualité des trains MOB, mesurée à l'arrivée dans le nœud de correspondances de Montreux s'est nettement améliorée avec l'horaire 2025 (état au 15 juin 2025 : ponctualité globale R30/PE30/R34 à 95%). Des retards peuvent apparaître dans les gares intermédiaires en raison des arrêts sur demande, mais l'arrivée dans les nœuds principaux se fait avec un haut niveau de ponctualité. A noter qu'un train est considéré comme ponctuel jusqu'à un retard en-dessous de 3 minutes.

R30 Montreux – Château-d'Œx – Gstaad – Zweisimmen – Lenk im Simmental (cadre 120)	
R34 Montreux – Les Avants (cadre 120)	
Fermeture du guichet de Château d'Œx	<i>Demande récurrente</i> Le MOB s'est déjà prononcé à plusieurs reprises sur la fermeture du guichet de la gare de Château-d'Œx et sur les différentes mesures prises pour accompagner la clientèle. En revanche, le MOB favorise la création d'emplois dans la région grâce à la création d'une nouvelle équipe de conducteurs de locomotive basée à Château-d'Œx (lieu de service), dès décembre 2025.
Pour le flux Pays-d'Enhaut – Bulle, il faut améliorer les temps de correspondance à Montbovon Des consignes doivent être données au personnel pour assurer les correspondances courtes, ou alors il faut prévoir du quai-à-quai	<i>Demande récurrente</i> Des correspondances quai-à-quai ne pourront pas être organisées pour toutes les relations simultanément, notamment lorsque deux trains MOB se croisent en gare de Montbovon. Par ailleurs, l'entreprise MOB veillera à ce que les correspondances apparaissent correctement dans l'horaire définitif. Les améliorations d'offre demandées sont traitées activement dans un mandat spécifique piloté par l'OFT dans le cadre du programme PRODES 2035.
R35 Vevey – Blonay – Les Pléiades (cadre 112)	
Adaptation des courses vers les Pléiades en correspondance avec la ligne 208 (VMCV) en provenance du gymnase de Burier	Les courses de la ligne 208 des VMCV arrivent à Blonay à 15h47, 16h34 et 17h24. De concert avec les MVR, les modifications suivantes ont été apportées : - Le train quittant Blonay à 17h23 sera retardé à 17h28 (sauf durant les vacances scolaires d'été), pour attendre le bus 208 de 17h24 - Le train 1541 en provenance de Vevey, arrivée à Blonay à 16h06 est prolongé aux Chevalleyres (arrivée 16h14), en correspondance avec le bus 208 arrivant à Blonay à 15h47 - Pas de solutions pour le bus arrivant à 16h34.
R55 Nyon – St-Cergue – La Cure (cadre 155)	
Le samedi et dimanche, avancer le départ du premier train (101) à 06h00 au lieu de 06h07 pour une correspondance avec le train IR95 1709 départ de Nyon à 06h39 vers Lausanne et le Valais	Après analyse de faisabilité, l'entreprise NStCM est favorable à cette requête. Du fait des contraintes horaires liées aux points de croisement le long de la ligne, la course sera avancée de 12 minutes les samedis, dimanches et jours fériés (St-Cergue départ 05h55, Nyon arrivée 06h28). Cela permet de donner des correspondances plus tôt à la fois vers Genève (départ 6h35) ainsi que vers Lausanne (départ 6h39). Comme le Canton de Vaud a demandé et obtenu l'arrêt à Renens des IR95, ce train offrira également une liaison vers Renens (arrivée vers 7h).

R55 Nyon – St-Cergue – La Cure (cadre 155)	
Dans le sens Lausanne – Genève, les gares de Renens, Allaman, Rolle et Gland ont une correspondance de 25 minutes à Nyon entre le RE33 et le R55	Les correspondances à Nyon doivent être assurées vers Genève ainsi que vers Morges, Renens et Lausanne principalement. Cet exercice est très complexe à Nyon en raison de la ligne à simple voie entre La Cure et Nyon ainsi que la cadence au quart d’heure sur le bas de la ligne qui contraignent la grille horaire. Après de nombreuses analyses menées entre la DGMR-MT et le NStCM, la grille proposée depuis l’horaire 2025 est celle qui est plus adaptée aux conditions générales de correspondances à Nyon. L’horaire 2025 du NStCM est « asymétrique », permettant une utilisation rationnelle des moyens de production pour maîtriser les coûts. Cette planification asymétrique a pour conséquence les principes de correspondances suivants : • Le matin le R55 La Cure/St-Cergue donne correspondance sur le RE33 qui s’arrête à Renens, offrant ainsi un temps de parcours Arzier - Renens de 68 minutes (contre 75 à 79 minutes avec l’horaire 2024) • Le soir, les correspondances sont assurées d’abord entre les IR 90/95 (qui ne s’arrêtent pas à Renens) et le R55 Nyon - St-Cergue/La Cure donnant un temps de parcours Renens – Arzier de 80 minutes (contre 73 à 76 minutes avec l’horaire 2024), avec effectivement une attente de 25 minutes à Nyon entre les trains RE33 et le R55. Une évolution du concept horaire est à l’étude pour l’horaire 2027.

R57 Apples – L’Isle (cadre 157)	
Supprimer le trou de desserte en soirée en ajoutant soit un aller-retour ferroviaire Apples – L’Isle – Apples ou par bus avec la ligne 740	Le « trou de cadence » mentionné dans le service de la ligne R57 en soirée n’est pas lié à l’horaire CFF 2025. Il découle de contraintes d’exploitation déjà en place depuis plusieurs années, indépendantes des ajustements horaires récents. Cette ligne ne respecte pas les critères de financement de la Confédération en termes de degré de couverture des charges par les recettes (seuil de 20% non atteint), donc le Canton de Vaud indemnise seul, avec les Communes, le déficit d’exploitation de cette ligne. De plus, en raison des dispositions budgétaires pour 2026, il n’est pas possible d’ajouter de prestations sur la ligne ferroviaire. Concernant des prestations routières supplémentaire sur la ligne 740 pour compenser ce trou de desserte, le cadre budgétaire nous empêche aussi d’ajouter des prestations. A noter qu’un effort financier important a déjà été fait en 2025 avec le prolongement de la ligne (ancienne ligne 728) d’Apples à Pampigny.

R70 Aigle – Leysin (cadre 125)	
Il manque un départ à 6h de Leysin la semaine, alors qu'il existe le week-end	Le seul point de croisement de la ligne entre le dépôt d'Aigle et Leysin se trouve être à Rennaz. Avec cette contrainte, quasiment tous les croisements s'opèrent à cet endroit. Sur la ligne R70, il est alors possible de produire une cadence à l'heure, appliquée en cours de journée, et de la renforcer à une cadence 40 minutes en heures de pointe, sans engager de matériel roulant supplémentaire (2 rames en service). La grille horaire des renforts de semaine à cadence 40 minutes est calée pour offrir une arrivée à Aigle vers 7h30 pour assurer des relations optimisées vers le gymnase de Burier (départ d'Aigle R2 24214 à 7h46). Décaler toute la trame de 20 minutes pour obtenir un départ de Leysin-village à 6h n'est pas possible sans péjorer ce flux de voyageurs, et donc pas souhaitable.
R71 Aigle – Le Sépey – Les Diablerets (cadre 124)	
Avancer de 10 minutes les trains R71 qui arrivent à Aigle à 7h01 et 8h01 permettant de continuer avec les RE33 de 6h57 et 7h57	La grille horaire de l'ASD est contrainte par les points de croisement, un temps de parcours tendu, particulièrement entre Le Sépey et Aigle, ainsi que les horaires des écoles de l'établissement des Ormonts – Leysin. Avec la ligne R71, il est prévu de donner des correspondances à Aigle pour les trois premières courses du matin sur les IR95, qui s'arrêteront nouvellement à Renens. Aucune modification ne sera apportée à l'horaire 2026 à l'horaire de la ligne R71 qui est en principe une reconduction de l'horaire 2025. Une analyse plus approfondie de l'avancement des premiers trains, notamment avec l'identification des conséquences éventuelles sur les lignes en correspondances (bus au Sépey ou aux Diablerets), sera effectuée avec les TPC en vue de l'horaire 2027/28.
Ajouter un train supplémentaire pour une arrivée à Aigle à 6h01	L'horaire 2026 est une reconduction de l'offre 2025, dans ce sens, aucun moyen supplémentaire n'est disponible pour financer des prestations additionnelles. Par ailleurs, un train matinal a déjà existé en semaine par le passé (horaires 2008 et 2009) mais n'avait jamais recensé de fréquentation supérieure à 10 voyageurs, ce qui est insuffisant pour justifier l'engagement d'un train supplémentaire nécessitant une course à vide quittant Aigle vers 4h du matin.

R72 Aigle – Ollon – Monthey – Champéry (cadre 126)	
Faire circuler la première course Monthey 4h42 – Aigle 5h04 aussi les samedis comme en 2024	Il est vrai que cette prestation existait avec l'horaire 2024 ; étant donné qu'il n'y a pas de difficultés opérationnelles liées au rétablissement de cette prestation, elle sera réofferte en 2026.
Créer une nouvelle halte ferroviaire vers le rond-point de Perrosalle en remplacement de la halte St-Triphon-Village qui n'est plus desservie depuis décembre 2024	Le tracé de la ligne ferroviaire ne passe pas par le rond-point de Perrosalle. La halte de Villy est à 400 m du rond-point précité. Il n'existe aucun projet de nouveau tracé ferroviaire dans Ollon permettant la création d'une telle halte.

R74 Bex – Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye (cadre 127)	
Modifier les horaires pour permettre des relations en direction de St-Maurice et au-delà vers le Valais central	La relation Gryon – Valais n'est effectivement pas satisfaisante. En effet, la correspondance est juste manquée avec le RE33 en direction de St-Maurice, mais il faudrait avancer de 10 minutes l'horaire du R72, ce qui n'est pas possible sans casser complètement les correspondances vers Lausanne. De plus, l'horaire du BVB est asymétrique, ce qui fait que dans le sens inverse, la situation n'est pas identique. Les TPC et le Canton de Vaud recherchent des pistes d'amélioration pour 2027/2028, mais la situation est compliquée pour ce flux.
Prolonger la course 767 Villars-sur-Ollon 15h56 – Gryon 16h10 aux Posses	Pour que la course 767 puisse partir de Villars-sur-Ollon, il faut que le train 574 en provenance de Bex soit arrivé en gare (arrivée selon horaire à 15h55). La rame assurant le train 767 ne peut donc pas partir plus tôt. Une fois arrivée à Gryon, la rame doit repartir immédiatement pour arriver à Villars-sur-Ollon avant le départ de la course régulière 571 en direction de Bex (départ 16h25). Un prolongement au-delà de Gryon n'est donc pas possible au niveau de l'horaire. En revanche, les TPC prévoient de prolonger le bus de remplacement (course 767) jusqu'aux Posses durant les périodes scolaires entre le 16 mars et le 15 novembre durant l'interruption du service ferroviaire.
Les correspondances à Bex entre le R74 et la ligne de bus 110 pour le flux Gryon – Monthey doivent être améliorées	Les correspondances seront améliorées. La ligne 110 arrivera désormais à la minute 11 et repartira à la minute 16. Le BVB arrivant aussi à la minute 11 et repartant à la minute 17, 5 à 6 minutes seront alors disponibles pour changer. Les TPC analysent, avec les Communes de Monthey et de Massongex, comment trouver encore 1 ou 2 minutes supplémentaires pour stabiliser davantage cette correspondance.

Funiculaire Vevey – Chardonne – Mont-Pèlerin (cadre 2050)	
Avancer la course Mont-Pèlerin 7h22 – Chardonne 7h26 pour garantir la correspondance vers le bus 217 pour Palézieux (départ 7h28 de Chardonne, Route de Châtel) Retarder la course Chardonne 17h28 – Mont-Pèlerin 17h33 pour assurer la correspondance avec le bus 217 de Palézieux (arrivée 17h26)	L'étude du cas par MVR a montré qu'il est n'est pas possible de prendre en compte cette requête. La cadence 15' du funiculaire VCP est d'ores et déjà la cadence la plus dense possible techniquement. Tout décalage nécessiterait de décaler toute la trame horaire, engendrant des dégradations pour d'autres clients. Un décalage des horaires de la ligne 217 n'est pas envisageable : retarder la course à la montée n'est pas possible, car la correspondance à Palézieux pour Berne n'est que de 5 minutes sur l'IR15 ; l'anticiper à la descente n'est pas possible pour la même raison (4 minutes depuis l'IR15). Aucune modification ne sera apportée aux horaires du funiculaire.
Depuis l'horaire 2025, les liaisons depuis le funiculaire avec les RE33 de/vers Lausanne s'est péjorée	L'étude du cas par les MVR a montré qu'il est n'est pas possible d'améliorer cette situation qui concerne 3 systèmes de transport, avec des cadences différentes (donc compatibles seulement 1 fois sur 2 entre elles), depuis la mise en œuvre de l'horaire 2025 : • Arrivées/départs des trains Grandes lignes de/vers Lausanne irrégulières (arrivées de Lausanne IR90/RE33/IR95/RE33 : intervalles 13'-13'-17'-17' et départ pour Lausanne IR90/RE33/IR95/RE33 : intervalles 18'-16'-15'-11') • VMCV (201) : 6 bus/h avec cadence régulière à 10' • MVR (VCP) : 4 courses/h avec cadence régulière à 15' en heures de pointe et 3 courses/h avec cadence régulière à 20' en heures creuses. Les correspondances sur/depuis les RE33 sont désoptimisées en effet, mais en direction de Lausanne, de bonnes relations sont proposées avec les lignes R3 et R4 circulant dès 2026 de Vevey vers Lausanne et Renens. Aucune modification ne sera apportée aux horaires du funiculaire.

Funiculaire Territet – Glion (cadre 2054)	
Les correspondances à Territet pour le flux vers Glion le matin (l'inverse le soir)	Dès 2026, ce sera la ligne R2 Grandson – Lausanne – Bex qui desservira la halte de Territet avec des trains à deux étages. L'étude du cas par l'entreprise MVR a montré que la situation sera améliorée : 1. La relation R2 La Tour-de-Peilz 5h47 – Territet 5h57 avec correspondance sur le funiculaire Territet 6h04 – Glion 6h10 est prévue. 2. Il y a aussi la possibilité de passer dans l'autre demi-heure avec la relation R1 La Tour-de-Peilz 6h19 – Montreux 6h25 avec correspondance sur le train R37 Montreux 6h28 – Glion 6h38. 3. La relation R2 La Tour-de-Peilz 6h51 – Territet 7h00 avec correspondance sur le funiculaire Territet 7h04 – Glion 7h10 est prévue. Les correspondances avec la ligne de bus VMCV 201 ne pourront pas être assurées systématiquement, étant donné la cadence différente entre les deux lignes (cadence 10' sur la ligne 201 et cadence 15' stricte sur la ligne du funiculaire TG) et les horaires variables sur la journée de la ligne 201. Le soir, cela fonctionne assez bien : 1. Une relation Glion (funi) à la minute 48 avec arrivée Territet minute 55, correspondance sur la ligne R2 à 58 et arrivée à La Tour-de-Peilz à 07 sera proposée. 2. Possible aussi par train de Glion (départ minute 11) ou par bus depuis Territet (correspondances sur 201 en 3 minutes 25/28).

Transports routiers

CarPostal

220 Chernex – Villard-sur-Chamby – L'Alliaz (cadre 10.220)	
Prolonger toutes les courses jusqu'aux Bains-de-L'Alliaz le samedi	Le prolongement de la paire de courses au départ de 15h de Chernex avec retour pour 15h48, le samedi, est faisable et sera implémenté dès le changement d'horaire de décembre 2025.

361 Lucens – Moudon – Epalinges (direct) (cadre 10.361)	
Desservir les arrêts Moudon, Verger et Moudon, Sorbiers	Le principe de la ligne Lucens – Moudon – Epalinges est d'offrir un trajet rapide, le plus direct possible, entre Lucens/Moudon et Epalinges. A cette fin, le nombre d'arrêts y est intentionnellement limité. Par ailleurs, les arrêts Moudon, Sorbiers et Moudon, Verger sont desservis par la ligne 362 qui permet également des connexions avec Les Croisettes. Ces deux lignes ont pour but d'être complémentaires. A ce stade, le trajet sans arrêt entre Moudon, gare et Lausanne, Vert-Bois/EHL est donc conservé. Un bilan sera toutefois effectué pour réanalyser la politique d'arrêt de la ligne 361 en vue des horaires ultérieurs.
Demande de la Commune de Curtilles de ne pas diminuer l'offre sur la ligne 361 en 2026 par rapport à 2025	Entre février et juin 2025, des travaux sur la ligne ferroviaire de la Broye ont conduit à supprimer la circulation des trains entre Payerne et Palézieux. Le concept de substitution par bus de ces trains comprenait l'ajout de courses entre Lucens, Moudon et Epalinges Croisettes. Au lieu d'organiser une ligne de remplacement de train spécifique en parallèle de la ligne régionale 361, cette dernière a vu son offre complétée, <u>durant la période de travaux uniquement, et financée par le projet d'infrastructure CFF.</u> Dès le 10 juin 2025, l'offre nominale de la ligne 361 a été réintroduite, avec 12 allers-retours par jour ouvrable ne circulant qu'aux heures de pointe du matin et du soir. Ce niveau d'offre est maintenu pour l'horaire 2026.

362 Moudon – Mézières VD – Epalinges Croisettes (– Lausanne) (cadre 10.362)	
Réduire certains intervalles entre deux courses, augmenter le nombre de courses en général et en particulier en heures de pointe	La ligne 10.362 offre une cadence 30 minutes toute la journée, dès 5h26 (départ de Moudon) et jusqu'à 23h22 en semaine et 22h22 le week-end (départ Croisettes). Les premières et dernières relations sont à cadence horaire. Le potentiel de voyageurs à ces heures marginales ne permet pas d'envisager aujourd'hui une cadence à la demi-heure. En direction de Moudon, une course est légèrement décalée pour les écoles : le passage à Vucherens, village qui devrait être à 12h45 (en respectant la cadence 30 minutes) est à 12h31. Cela engendre donc un écart de 45 minutes entre cette course-ci et la course suivante, qui passe à 13h15. De même, la course qui devrait passer à 12h09 en direction des Croisettes a été décalée à 12h17, et celle de 13h39 à 13h34. La cadence 30 minutes n'est donc pas parfaitement respectée entre 12h et 14h, ceci pour répondre à des besoins spécifiques. En heures de pointe du matin et du soir l'offre de la ligne 362 est complétée à Vucherens par la ligne 365 avec rabattement sur Lausanne Sallaz ou changement à Mézières sur la ligne 360 pour Epalinges Croisettes, créant une cadence au quart d'heure. Le potentiel de voyageurs en heures creuses n'est aujourd'hui pas suffisant pour étendre ces offres au-delà des heures de pointe.
Réintroduire les arrêts Moudon, Sorbiers et Moudon, Verger	Les arrêts Moudon, Sorbiers et Moudon, Verger sont toujours à l'horaire. Dans les cadres-horaires, ils ne sont pas affichés car il n'est pas possible de faire figurer tous les arrêts. Ils sont toutefois listés dans les arrêts desservis, à la fin du document.
Orthographier Moudon, Verger au pluriel : Moudon, Vergers	Dans la base de données fédérale, l'arrêt Moudon, Verger est écrit au singulier. Il ne devrait pas être possible de trouver un arrêt Moudon, Vergers avec le site ou l'application CFF.

381 Palézieux – Forel (Lavaux) – Cully (cadre 10.381)	
Coordonner la course Palézieux – Oron-la-Ville de 7h38 avec l'arrivée du train S40 à 7h40	Les courses entre Palézieux et Oron sur les lignes 381 et 382 sont des courses spécialement mises en place pour les élèves. Afin que les élèves arrivent à l'heure à l'école, il n'est pas possible de retarder les départs de Palézieux, gare. Au début de l'année 2024 la course de 7h38 était initialement prévue à 7h43 mais a dû être ensuite avancée car les élèves arrivaient en retard à l'école. Afin d'offrir plus de correspondances entre Oron et Lausanne, des ajustements ont été effectués sur la ligne 384 : la ligne est prolongée entre Oron-la-Ville, Châtillens, gare et Palézieux-Village. ➔ Des correspondances de/vers Lausanne sont offertes 2 fois par heure (lorsque la ligne circule) à Châtillens, gare, ceci dès le 18 août 2025.

381 Palézieux – Forel (Lavaux) – Cully (cadre 10.381)	
Inverser la tendance observée de diminution d'offre à Forel Rétablir une offre entre Forel et Puidoux	Si l'on regarde l'historique de desserte de Forel par la ligne 381 depuis 2008, on observe une nette progression des prestations : <i>p.c./j. = paires de courses par jour = allers-retours par jour</i> • 2008-2012 : 2 p.c./j. Cully – Forel en semaine • 2013-2017 : 2 p.c./j. Cully – Palézieux en semaine • 2018-2021 : 2 p.c./j. Cully – Palézieux + 4 p.c./j. Forel – Palézieux en semaine • 2022-2024 : 7 p.c./j. Cully – Palézieux en semaine + 3 p.c./j. Cully – Palézieux le week-end • 2025-2026 : 9 p.c./j. Cully – Palézieux en semaine + 4 p.c./j. Cully – Palézieux le week-end La ligne 381 est aujourd'hui fragile en termes de respect des critères de cofinancement fixés par la Confédération : adéquation entre l'offre et la demande ainsi que degré de couverture des charges par les recettes (très proche du minimum exigé de 10 %). Sans une augmentation significative de sa fréquentation, un développement supplémentaire sera difficilement envisageable dans le cadre fixé par le transport régional de voyageurs. Ce n'est en tous cas pas prévu par la DGMR-MT à court terme. Forel est par ailleurs desservi 28 fois par jour par la ligne 365 en direction de Lausanne et Mézières, et connectée à Mézières au reste du réseau régional. La création d'une nouvelle ligne de bus entre Forel et Puidoux n'est pas possible dans le cadre budgétaire actuel. La demande est toutefois connue et sera prise en compte dans les futurs développements d'offres, dans la mesure du possible.
382 Cully – Chexbres – Puidoux – Palézieux (Ligne de Lavaux) (cadre 10.382)	
Retarder l'arrivée à l'école à 8h39 au lieu de 8h27 depuis Palézieux	En décembre 2024 les horaires des trains, des bus et de l'école ont été revus et coordonnés. Les enfants doivent être à l'école au moment de la 1^{ère} sonnerie, soit à 8h40. Il faut compter plusieurs minutes de marche depuis l'arrêt Puidoux, gare jusqu'à l'école. Ces horaires ont été discutés et validés avec les écoles afin de répondre au mieux aux besoins.
Coordonner le départ de la ligne 382 de 7h41 en direction d'Oron-la-Ville avec l'arrivée du train S40 à 7h40	Les courses entre Palézieux et Oron sur les lignes 381 et 382 sont des courses spécialement mises en place pour les élèves. Afin que les élèves arrivent à l'heure à l'école, il n'est pas possible de retarder les départs de Palézieux, gare. Afin d'offrir plus de correspondances entre Oron et Lausanne, des ajustements ont été effectués sur la ligne 384 : la ligne est prolongée entre Oron-la-Ville, Châtillens, gare et Palézieux-Village. ➔ Des correspondances de/vers Lausanne sont offertes 2 fois par heure (lorsque la ligne circule) à Châtillens, gare, ceci dès le 18 août 2025.

384 Palézieux-Village – Châtillens – Oron-la-Ville – St-Martin FR (cadre 10.384)

→ [Nouvel horaire en vigueur depuis le 18 août 2025](#)

Créer un nouvel arrêt entre Bussigny-sur-Oron, collège et croisée	Cette demande a été transmise à la Commune d'Oron car il est de compétence communale d'aménager les arrêts de bus. Cette dernière ne souhaite pas introduire de nouvel arrêt pour le moment, estimant que ceux existants sont suffisamment proches l'un de l'autre. Les aménagements potentiels (trottoir, éclairage) sont également de compétence communale.
--	---

385 Servion – Oron-la-Ville – Palézieux – La Rogivue (cadre 10.385)

Décaler la course Palézieux – La Rogivue de 12h53 pour donner correspondance sur les trains Grandes Lignes	Cette course permet de ramener les élèves de l'école d'Oron chez eux. Aux autres heures, le bus temporise 12 minutes à la gare pour donner correspondance sur les trains IR15 depuis Oron et reprendre cette même correspondance en direction de La Rogivue. Cette attente n'est pas admise par les Communes pour les écoliers. La course de 12h53 reprend la correspondance depuis le train régional R8 en provenance de Lausanne (Lausanne 12h28 – Palézieux 12h45) et le train régional S41 en provenance de Fribourg (Fribourg 12h07 – Palézieux 12h48).
Ajouter un départ le matin à 9h04 à Palézieux pour La Rogivue ainsi que dans l'autre sens	Selon les principes de commande de l'offre de transport régional de voyageurs (TRV), l'offre est en principe commandée pour deux années d'horaire consécutives. Ainsi, l'année d'horaire 2026 est la deuxième année de la période biennale 2025/2026. A ce titre, les offres de transport ont été négociées avec l'Office fédéral des transports (OFT) et les entreprises de transport durant l'année 2024. Les projets d'horaire 2026 sont en principe <u>une reconduction</u> des horaires 2025, sauf dans quelques cas (évolutions d'offre liées à des travaux d'infrastructure ou report de sauts d'offre à la deuxième année d'horaire préalablement anticipés).

389 Palézieux – Oron-la-Ville (lignes 385, 472, 473)	
Prévoir davantage de correspondances sur les trains régionaux à Palézieux Assurer au moins une correspondance bus vers chaque secteur (Oron, Servion, etc.) pour chaque arrivée cadencée de train (x:40, x:10, etc.)	16 trains par heure desservent la gare de Palézieux en direction/provenance de Lausanne, Fribourg, Payerne, Vevey ou Châtel-St-Denis. Il n'est pas économiquement supportable de prévoir autant de courses sur les lignes de bus en correspondance à Palézieux, ni même 4 paires de courses par heure qui permettraient des correspondances en 5 à 10 minutes. Ces lignes sont à cadence horaire voire renforcées avec une deuxième course par heure aux heures de pointe. Pour chacune des lignes, le choix de la correspondance préférentielle a été effectué en tenant compte de l'attractivité des relations données à Palézieux mais aussi de la compatibilité avec les correspondances à l'autre bout de la ligne (gare de Romont par exemple). Afin d'offrir plus de correspondances entre Oron et Lausanne, des ajustements ont été effectués sur la ligne 10.384 : la ligne est prolongée entre Oron, Châtillens et Palézieux-Village. ➔ Des correspondances de/vers Lausanne sont offertes à Châtillens, gare 2x/h, ceci dès le 18 août 2025.

414 Echallens – Bettens – Cossonay-Penthalaz (cadre 10.414)	
Demande de la Commune de Daillens d'ajouter une course à 19h20 au départ de Cossonay-Penthalaz	Demande récurrente Selon les principes de commande de l'offre de transport régional de voyageurs (TRV), les offres de transport sur les lignes régionales ont été négociées avec l'Office fédéral des transports (OFT) et les entreprises de transport durant l'année 2024. Le niveau d'offre de la ligne 414 est donc maintenu en 2026 tel qu'en 2025. En outre, les développements amenés ces dernières années sur la ligne 414, notamment dans le cadre du Plan climat vaudois, vont bien au-delà de ce qui est admis compte tenu des critères de la Confédération. L'ajout de paires de courses supplémentaires ne pourra pas être fait à court terme sans augmentation conséquente de la fréquentation. En 2024, la fréquentation, bien qu'en nette augmentation, se portait à 393 voyageurs par jour sur le tronçon déterminant, soit encore loin de la cible d'environ 750 voyageurs par jour selon les règles fédérales pour justifier l'offre actuelle de 22 paires de courses par jour, ni même la cible de 500 voyageurs par jour en tenant compte de la tolérance de 25 %. Cette suroffre est admise jusqu'en 2026 grâce au financement exceptionnel apporté par le Canton dans le cadre du plan climat vaudois.

414 Echallens – Bettens – Cossonay-Penthalaz (cadre 10.414)

Demande de la Commune de Daillens d'améliorer les temps de correspondance en direction d'Yverdon-les-Bains en gare de Cossonay-Penthalaz	Les minutes de passage des trains en gare de Cossonay-Penthalaz (06 pour Lausanne, 13 pour Vallorbe, 17 pour Lausanne, 25 pour Yverdon-les-Bains...) ne permettent pas d'optimiser les correspondances dans toutes les directions. La direction Lausanne a été favorisée. Ainsi, le temps de correspondance pour Yverdon-les-Bains est actuellement de 14 minutes. Le réduire de quelques minutes aurait des impacts sur les autres correspondances de la ligne : • Temps de correspondances à Echallens de plus de 15 minutes avec le LEB, depuis Lausanne et Bercher ; • Temps de correspondance à Cossonay-Penthalaz vers Lausanne en moins de 6 minutes, ce qui ne permettrait plus de garantir une correspondance sereine, notamment aux heures de pointe où le trafic y est très dense. Pour offrir des correspondances optimisées à la fois pour Lausanne et pour Yverdon-les-Bains, il faudrait doubler le nombre de courses et donc de moyens, ce qui n'est pas envisageable.
--	--

460 Romont FR – Villaz-St-Pierre – Sédeilles – Avry Centre (cadre 20.460)

Demande de la Commune de Villarzel de reconsidérer la suppression de la « pique » par Sédeilles de la ligne 460	A l'horaire 2026, le tracé de la ligne 460 a dû être simplifié (avec la suppression du détour par Sédeilles, village) pour les raisons suivantes : • L'horaire de la ligne 20.460 est déjà relativement tendu en 2025 ; les réclamations de voyageurs reçues montrent qu'il n'est pas rare que la correspondance avec le train soit rompue à Rosé. Ainsi le minutage de la ligne a-t-il été revu par CarPostal en 2026 afin de mieux correspondre à la réalité. • Avec l'horaire 2026, le point de correspondance de la ligne avec le train est déplacé de Rosé à la nouvelle halte d'Avry-Matran. Le bus doit parcourir près de 2 km supplémentaires dans un trafic très dense aux heures de pointe jusqu'au point de correspondance d'Avry-Matran. • Le projet initial de nouveau centre commercial incluant la nouvelle gare routière adjacente à la halte d'Avry-Matran n'étant pas encore réalisé pour des raisons de recours en traitement au Tribunal fédéral, l'interface provisoire des bus se trouve à plus de 250 mètres des quais, nécessitant un temps de correspondance plus conséquent (contre environ 100 mètres en 2025 à Rosé). • Le départ des trains S40-41 d'Avry-Matran vers Fribourg se fera seulement 1 minute plus tard qu'à Rosé actuellement (xx.13/xx.43 au lieu de xx.12/xx.42). Dans le sens inverse, l'arrivée à Avry-Matran interviendra seulement 1 minute plus tôt (xx.15/xx.45 au lieu de xx.16/xx.46). • La ligne de bus assure aussi des correspondances à Villaz-St-Pierre sur les trains S40-41 dont les minutes de passage sont inchangées avec l'horaire 2026 (xx.00/xx.30 vers Fribourg, xx.28/xx.58 vers Lausanne)
---	--

460 Romont FR – Villaz-St-Pierre – Sédeilles – Avry Centre (cadre 20.460)	
Demande de la Commune de Villarzel de reconsidérer la suppression de la « pique » par Sédeilles de la ligne 460 (suite)	Compte tenu des conditions-cadre évoquées ci-dessus, il était impératif de gagner du temps de parcours sans quoi les correspondances ne pouvaient plus être assurées aux deux terminus. Avec regret, le choix s'est porté sur la suppression de l'aller-retour Châtonnaye – Sédeilles – Châtonnaye. Ceci permet de réduire le temps de parcours de 7 minutes et de maintenir dès 2026 les correspondances avec les trains tant à Avry-Matran qu'à Villaz-St-Pierre. A noter qu'en 2024, il y avait en moyenne 7 montées par jour sur la ligne 20.460 à Sédeilles, 590 sur l'ensemble de la ligne. Pour autant, si les conditions-cadre venaient à changer à l'avenir (rabattement sur une autre gare, modifications des minutes d'accroche) les Cantons de Vaud et Fribourg veilleront à rétablir la desserte de Sédeilles et Châtonnaye sur la ligne 460.
475 Lucens – Chesalles – Moudon (cadre 10.475)	
Demande de la Commune de Curtilles d'optimiser les liaisons avec la gare de Lucens	Les horaires de la ligne 475 sont fortement contraints par les conditions de correspondance aux gares de Moudon et de Lucens, la coordination avec les horaires des écoles à la fois à Moudon et à Lucens, ainsi que les contraintes d'exploitation. L'horaire de la ligne qui en résulte est donc un compromis issu de tous ces paramètres. Les correspondances à Lucens en direction de Payerne le matin sont données en 7 minutes à 6h, 7h et 8h30, et en 8 minutes en direction de Lausanne. A 7h30, le temps est de 13 minutes direction Payerne et 14 minutes direction Lausanne. A 8h il est de 9 minutes direction Payerne et 10 minutes direction Lausanne. Ces courses sont décalées afin de pouvoir s'enchaîner et amener les élèves à l'école de Lucens. Arriver à Lucens plus tard nécessiterait l'utilisation d'un bus supplémentaire sur cette ligne, ce qui n'est pas réalisable financièrement. L'arrivée à Lucens de 13h29 est également due aux besoins des élèves. Dès 16h, toutes les correspondances sont données en 7 minutes en direction de Payerne, et en 8 minutes en direction de Lausanne. Dans l'autre sens, en provenance de Lausanne et Payerne, les correspondances sont données en 4 minutes depuis Payerne et 6 minutes depuis Lausanne toute la journée, à l'exception des courses de 6h10, qui ne donne pas de correspondances à Lucens, et de 11h55 qui donne une correspondance en 11 minutes depuis Payerne et qui est aussi décalée pour les écoles.

561 Romont FR – Sédeilles – Payerne (cadre 20.561)	
Demande de la Commune de Villarzel de rétablir la desserte de Rossens par la ligne 561 pour toutes les courses dans les deux directions	Après six mois de circulation de la nouvelle offre sur la ligne 561, un bilan de ponctualité et de marge dans les temps de parcours a pu être effectué par CarPostal. Après analyse approfondie, le rétablissement de la desserte de Rossens dans les deux sens de circulation a pu être proposé et sera mis en œuvre au changement d'horaire du 14 décembre 2025. Pour ce faire les départs des courses de Payerne sont avancés d'une minute. Les conditions de correspondance à Romont évoluent sur la plupart des courses, rétablissant une majorité des correspondances avec les trains IR de/pour Lausanne ou Fribourg selon la demi-heure. A noter qu'en cas de retards importants des trains (au-delà de quelques minutes), les conducteurs ne pourront plus attendre.
Ne pas supprimer l'arrêt Rossens VD, village	Il n'est pas envisagé de suppression de l'arrêt Rossens VD, village. Celui-ci est conservé et présent dans les cadres-horaires.

562 Payerne – Combremont-le-Petit – Thierrens – Moudon (cadre 20.562)	
Desservir les arrêts urbains dans Payerne et Fétigny	Après analyse des temps de parcours actuels, il n'apparaît pas opportun d'ajouter des arrêts sur la ligne 562, d'autant plus que certains nécessiteraient de dévier son parcours. Le maintien de la ponctualité et de la fonctionnalité de desserte régionale de la ligne sont donc prioritaires.

564 Granges-près-Marnand – Sédeilles (cadre 20.564)	
Le midi et l'après-midi rétablir de bonnes correspondances entre les lignes 561 et 564 pour les retours des gymnasiens à Granges-sous-Trey	Dans le cadre de l'élaboration des horaires des lignes 561 et 564 pour l'horaire 2025, il n'avait pas été possible de maintenir les correspondances entre les lignes le midi et en début d'après-midi. En effet, le décalage de 15 minutes des trains dans la Broye a conduit à revoir les horaires de ces lignes, mais aussi des écoles de Payerne et Granges-Marnand. Afin de ne pas modifier les horaires des écoles de Granges-Marnand, le choix a été fait de transporter les élèves du secondaire de Granges-sous-Trey en classe à Payerne en transport scolaire spécifique. Lors de l'élaboration de ces horaires en 2023-2024, aucun gymnaste de Granges-sous-Trey n'avait été recensé pour Payerne. Pour assurer à la fois le transport des écoliers de Granges-Marnand et ceux de Payerne, il faudrait pouvoir instaurer une cadence demi-heure sur la ligne 564, ce qui nécessiterait un véhicule et conducteur supplémentaires, mesure financièrement disproportionnée sur cette ligne.

564 Granges-près-Marnand – Sédeilles (cadre 20.564)	
Demande de la Commune de Villarzel de rétablir le terminus de la dernière course à Sédeilles plutôt que Seigneux (depuis l'horaire 2025)	Le dernier tronçon entre Seigneux et Sédeilles de la dernière course avait été supprimé à l'horaire 2025 à la suite de l'observation d'une fréquentation nulle. Au vu du besoin exprimé, la course complète est rétablie dès l'horaire 2026.

571 Transport urbain de Payerne (cadre 20.571)	
Offrir un arrêt au cimetière de Payerne	<u>Réponse de l'entreprise</u> Actuellement, il n'est pas possible d'ajouter un détour pour la desserte du cimetière avec la ligne 20.571.
Optimiser les temps de correspondance à la gare en direction de l'Aéropôle	<u>Réponse de l'entreprise</u> Il n'est pas possible d'assurer des correspondances optimales à la fois pour l'Aéropôle et pour l'Hôpital. Plusieurs variantes ont été proposées à la Commune par CarPostal et il a été décidé de privilégier l'axe en direction de l'Hôpital. Cette décision a été prise en fonction du nombre d'utilisateurs.
L'après-midi, assurer les correspondances entre les Sorbiers et les trains en gare de Payerne. Le bus est souvent bloqué par le passage à niveau.	<u>Réponse de l'entreprise</u> L'horaire de l'après-midi est différent de celui du matin pour prioriser les retours depuis la gare de Payerne vers Fétigny. Tout en tentant de donner également correspondance depuis la gare de Payerne vers Grandes-Rayes (correspondance très courte). La correspondance depuis Fétigny pour le train est donc effectivement plus courte l'après-midi.
Sécuriser le nouvel arrêt des Sorbiers	<u>Réponse de l'entreprise</u> Les démarches pour la mise en sécurité sont en cours auprès de la DGMR. Pour tout complément, vous pouvez vous adresser à l'administration communale, service urbanisme et mobilité.

620 Yverdon-les-Bains – Orges – Grandson – Grandevent – Vuiteboëuf (cadre 10.620)	
Rétablir la correspondance à Grandson entre les lignes 620 et 625	Les horaires des lignes 620 et 625 ont déjà été légèrement revus afin d'offrir une correspondance en 1 minute à Grandson, place du Château entre la ligne 620 (branche Vuiteboëuf – Grandevent – Grandson) et la ligne 625 (Grandson – Yverdon-les-Bains) afin d'offrir un accès plus rapide à Yverdon-les-Bains. Des exceptions ont toutefois lieu aux heures des écoles. Pour l'autre branche de la ligne 620 (Grandson – Giez – Orges – ...) des correspondances sont également possibles via Grandson en une dizaine de minutes sur la ligne 625 donnant des correspondances sur les ICN à Yverdon-les-Bains, permettant une complémentarité avec le rabattement sur Yverdon-les-Bains via Montagny.

620 Yverdon-les-Bains – Orges – Grandson – Grandevent – Vuiteboëuf (cadre 10.620)	
Demande de la Commune de Giez de desservir la gare de Grandson avec la ligne 620	Dans le cadre de l'établissement de l'horaire 2025, la déviation de la ligne entre Giez et les Tuileries avait été étudiée afin de desservir la gare de Grandson. Cette solution n'avait pas été retenue du fait d'un tracé présentant des difficultés pour l'exploitation régulière ainsi que la nécessité de renoncer à la desserte des arrêts Giez, La Pommelaz ; Grandson, Crêt-aux-Moines et Grandson, Le Revelin. Début 2025, dans le cadre de la fermeture de la Rue Haute dans Grandson en raison de travaux, la ligne 620 a été déviée par le chemin du Grandsonnet. Si cette solution pourrait être admise du point de vue de l'exploitation, elle nécessiterait une modification pérenne du régime de circulation sur le chemin du Grandsonnet avec la suppression du sens unique. De plus, elle poserait aussi des questions quant à l'implantation et l'aménagement d'un arrêt qui permettrait de desservir la gare ainsi que sur la faisabilité d'assurer des correspondances sur les trains en gare de Grandson. La solution ne peut donc pas être retenue et implémentée pour l'horaire 2026 mais sera analysée en vue d'éventuelles évolutions ultérieures.
635 Yverdon-les-Bains – Grandson – Concise – Provence (cadre 10.635)	
Garantir les correspondances entre la ligne 635 et les trains du RER Vaud à Grandson	Il a effectivement été constaté des ruptures de correspondances à la gare de Grandson, juste après le changement d'horaire de décembre 2024. Dès fin février 2025, CarPostal a adapté ses temps de parcours et anticipé légèrement les départs de Provence. Cette mesure a eu un impact positif sur les retards en gare de Grandson, mais demeure toujours insuffisante. Dès décembre 2025, les départs de Provence seront anticipés davantage, au xx.00. Ainsi, le temps de correspondance passera à 6 minutes (arrivée des bus à xx.35 pour un départ des trains à xx.41) et du temps sera ajouté sur le tronçon Provence – Grandson. Les temps de parcours seront également modifiés dans le sens Yverdon-les-Bains – Provence.
682 Yverdon-les-Bains – Valeyres-sous-Rances – Orbe – Agiez – Arnex (cadre 10.682)	
Réduire les temps de correspondance en gare d'Arnex	L'horaire de la ligne 682 a été conçu de manière à offrir des correspondances à la fois en direction de Vallorbe et Lausanne à la gare d'Arnex. Les trains se croisant avec 12 minutes d'écart, cela génère des correspondances longues de/vers Lausanne bien que les correspondances de/vers Vallorbe soient réduites au minimum. En l'état, renoncer aux correspondances de/pour Vallorbe afin d'optimiser les temps d'attente de/pour Lausanne impliquerait une désoptimisation des temps de correspondance à Yverdon-les-Bains et n'est donc pas retenu pour l'horaire 2026.

682 Yverdon-les-Bains – Valeyres-sous-Rances – Orbe – Agiez – Arnex (cadre 10.682)	
Demande de la Commune de Method de retarder la course partant à 16h07 d'Yverdon-les-Bains à 16h10 pour les besoins des écoliers	Un nombre important d'élèves étant concernés par cette course, celle-ci est désaturée dès la rentrée d'août 2025 de 3 minutes (départ de la gare à 16h10, passage à l'arrêt Yverdon-les-Bains, rue d'Orbe à 16h12) afin de fiabiliser le retour des élèves du collège Léon Michaud. En contrepartie, sur cette course, il est renoncé à la correspondance à Arnex en direction de Vallorbe, correspondances dont le respect était déjà critique du fait de retards récurrents constatés sur cette course.
683 Orbe – Croy-Romainmôtier – Vaultion (– Le Pont – Mont d'Orzeires) (cadre 10.683)	
Demande générale d'ajout de prestations sur cette ligne	Selon les principes de commande de l'offre de transport régional de voyageurs (TRV), les offres de transport sur les lignes régionales ont été négociées avec l'Office fédéral des transports (OFT) et les entreprises de transport durant l'année 2024. Le niveau d'offre de la ligne 683 est donc maintenu en 2026 tel qu'en 2025. Les principales demandes sont détaillées ci-dessous.
Prévoir une course en direction de Bofflens relevant le train de Renens de 16h04	Des départs de la gare de Croy-Romainmôtier sont prévus à 16h03 et 17h03 en direction de Bofflens et Orbe. La ligne 683 est une ligne à cadence horaire. Ajouter une course à 16h33 impliquerait l'engagement d'un véhicule et conducteur supplémentaires qui ne sont pas prévus sur ce type de ligne.
Prévoir un départ de Vaultion à 6h32 pour les étudiants	Des départs de Vaultion sont prévus à 6h02 et 7h02 en direction de la gare de Croy-Romainmôtier et en correspondance avec les trains pour Lausanne. La ligne 683 est une ligne à cadence horaire. Ajouter une course à 6h32 impliquerait l'engagement d'un véhicule et conducteur supplémentaires qui ne sont pas prévus sur ce type de ligne.
Ajouter des courses entre 6h et 8h et entre 16h et 20h entre Croy-Romainmôtier et Vaultion	Des départs de Croy-Romainmôtier sont prévus à 16h03, 17h33, 18h33 et 19h33 en direction de Vaultion, soit plus ou moins à cadence horaire. Bien que la gare de Croy-Romainmôtier soit desservie avec une cadence semi-horaire, la ligne 683 est une ligne à cadence horaire. Ajouter des courses à cadence demi-heure en heures de pointe impliquerait l'engagement d'un véhicule et conducteur supplémentaires qui ne sont pas prévus sur ce type de ligne.
Ajouter des courses le week-end, en mettant de plus petits bus	Le remplacement des bus de taille standard par des minibus le week-end n'est pas une solution favorable du point de vue économique car cela nécessite une double flotte de véhicules. De plus, les véhicules viennent d'Yverdon-les-Bains par la ligne 680, avec une fréquentation potentiellement plus importante sur ce tronçon. Un concept de desserte a été mis en place avec une cadence aux deux heures avec deux véhicules circulant sur les lignes 680 et 683. Ajouter des prestations nécessiterait l'engagement de véhicules et conducteurs supplémentaires, qui ne sont pas finançables actuellement

727 Yens – Etoy – Allaman – Aubonne – Lavigny (cadre 10.727)

Matin et soir, prévoir des courses pour chaque arrivée du train MBC (cadence 30 min)	La ligne 727 est une nouvelle ligne, mise en service à l'horaire 2025, avec une cadence horaire. Une partie des prestations, non prises en charge par le transport régional de voyageurs (TRV), est par ailleurs financée par les Communes desservies par la ligne. Offrir une cadence demi-heure nécessiterait l'engagement d'un bus supplémentaire. Selon les principes de commande de l'offre de transport régional de voyageurs, les offres de transport sur les lignes régionales ont été négociées avec l'Office fédéral des transports (OFT) et les entreprises de transport durant l'année 2024. Le niveau d'offre de la ligne 727 est donc maintenu en 2026 tel qu'il est en 2025.
--	---

765 Eclépens – La Sarraz – St-Loup (cadre 10.765)

Rétablir des correspondances à La Sarraz plutôt qu'à Eclépens Assurer une correspondance sur le train de 7h40 au départ de La Sarraz et avec le train de 17h19 pour les gymnasiens	Dans le cadre de la refonte générale des horaires 2025, l'horaire de la ligne 765 a été revu en tenant compte : • De la modification des horaires des trains (R3 et R4) à la gare de La Sarraz ; • Du croisement des trains (R1 et R2) deux fois par heure à la gare d'Eclépens (passage d'une cadence horaire à une cadence demi-heure en 2025) ; • De la desserte provisoire d'Orny par la ligne MBC 735 Morges – Cossonay-Ville – La Sarraz – Orny jusqu'à l'ouverture de l'ESSC à St-Loup ; • De la refonte des horaires de l'école de La Sarraz afin d'assurer une coordination entre les horaires de l'école et des lignes 735, 760 et 765. Les correspondances sont données d'abord à Eclépens, ce qui permet de poursuivre dans les deux directions (Yverdon-les-Bains et Lausanne). Il n'est dès lors pas possible de proposer aussi des correspondances en direction de Lausanne à La Sarraz aux mêmes heures, avec les nouveaux horaires de desserte ferroviaire de ces deux gares. En effet, en privilégiant des correspondances à La Sarraz, on pourrait avoir le schéma horaire suivant (répliquable dans l'autre demi-heure avec le deuxième bus) : • St-Loup xx.22 – La Sarraz xx.35 (train de xx.40) – Eclépens, gare xx.12 • Eclépens, gare xx.18 – La Sarraz xx.24 – St-Loup xx.37 Avec cet horaire, depuis le village d'Eclépens les correspondances tant à Eclépens gare qu'à La Sarraz de/pour Lausanne seraient de 16 à 18 minutes. Pour tous les villages, les relations de/pour Yverdon-les-Bains seraient de 18 minutes à la gare d'Eclépens. Dans ce contexte, les 7 à 8 minutes de parcours en bus en plus pour St-Loup, Pompaples et Orny en direction de la gare d'Eclépens apparaissent comme un compromis raisonnable.
--	--

765 Eclépens – La Sarraz – St-Loup (cadre 10.765)	
Offrir une cadence demi-heure complète en heure de pointe du soir	Jusqu'à l'horaire 2024, la desserte de la gare d'Eclépens par un train par heure, avec un intervalle de 30 minutes entre les arrêts des trains dans les deux directions, imposait l'offre de deux bus par heure dans toute l'amplitude de desserte pour pouvoir à la fois donner et reprendre des correspondances dans toutes les directions. Dans le cadre de l'élaboration de l'horaire 2025, grâce au croisement des trains deux fois par heure à la gare d'Eclépens, un nouveau concept d'offre a été mis en place consistant à offrir une paire de courses par heure en heures dites creuses et deux paires de courses par heures en heures de pointe. Ceci a permis d'offrir une desserte quasi continue de 5h30 à 21h en semaine. Pour des raisons financières, le volume d'offre (nombre de paires de courses par jour) devait rester identique à précédemment, ce qui a conduit à terminer l'heure de pointe du soir un peu tôt. La ligne 765 est déjà en suroffre par rapport aux critères de financement fédéraux. En outre, selon les principes de commande de l'offre de transport régional de voyageurs (TRV), les offres de transport sur les lignes régionales ont été négociées avec l'Office fédéral des transports (OFT) et les entreprises de transport durant l'année 2024. Le niveau d'offre de la ligne 765 est donc maintenu en 2026 tel qu'en 2025.
Equiper l'arrêt de Pompaples d'un abribus	La mise en place d'abribus aux arrêts est une compétence communale. La Commune de Pompaples a un projet de réaménagement de son arrêt de bus.

830 Gland – Begnins – St-George (cadre 10.830)	
Demande de la Commune de Bassins de réintroduire une liaison directe avec Nyon	Le choix de changer les tracés des lignes 820 et 830 à l'horaire 2025 a fait l'objet d'un processus partenarial et concerté dans le cadre d'échanges avec la Région de Nyon et des Communes membres. Les données de fréquentation entre le changement d'horaire et le mois de mai 2025 pour les deux lignes montrent une augmentation d'environ 6 % du nombre de voyageurs transportés par rapport à la même période en 2024. Les données spécifiques aux arrêts de Bassins montrent également une légère hausse de fréquentation avec une trentaine de montées et descentes journalières moyennes supplémentaires recensées en semaine (soit +10 % environ). Ces premiers résultats n'enjoignent pas à remettre en question le choix effectué pour l'horaire 2025 et le concept de ces deux lignes sera maintenu pour l'horaire 2026.
Demande de la Commune de Bassins d'augmenter la cadence en soirée et le week-end	Selon les principes de commande de l'offre de transport régional de voyageurs (TRV), les offres de transport sur les lignes régionales ont été négociées avec l'Office fédéral des transports (OFT) et les entreprises de transport durant l'année 2024. Le niveau d'offre de la ligne 830 est donc maintenu en 2026 tel qu'en 2025.

MBC : Transports de la région Morges-Bière-Cossonay

704 Echichens – Morges (cadre 10.704)	
Réduire les temps de correspondance à Morges avec l'IR15 et l'IR95	<u>Réponse de l'entreprise</u> Les horaires de la ligne 704 ont été ajustés en fonction des principaux flux de déplacements identifiés sur l'axe concerné. Cet horaire vise à répondre au mieux aux besoins majoritaires des usagers, notamment en assurant une correspondance optimisée avec les trains régionaux (RE). Ce choix permet ainsi de garantir une liaison plus directe et efficiente vers Renens facilitant ainsi l'accès à certaines connexions grandes lignes.
726 Morges – Lavigny (cadre 10.726)	
Ajouter une course au départ de Lavigny à 9h19 pour les gymnasiens commençant les cours à 10h	Selon les principes de commande de l'offre de transport régional de voyageurs (TRV), les offres de transport sur les lignes régionales ont été négociées avec l'Office fédéral des transports (OFT) et les entreprises de transport durant l'année 2024. Le niveau d'offre de la ligne 726 est donc maintenu en 2026 tel qu'en 2025. En outre, en l'état, selon les critères fédéraux de financement en vigueur, la fréquentation supplémentaire estimée pour ce renfort ne permettrait pas d'atteindre le seuil requis pour une prise en charge financière.
760 La Sarraz – Cossonay-Ville (cadre 10.760)	
Demande de la Commune de Ferreyres de diminuer les temps de correspondance à la gare de La Sarraz	<i>Demande récurrente :</i> L'horaire de la ligne 760 est construit sur la base de nombreuses contraintes : correspondances à la gare de La Sarraz de et vers Lausanne, compatibilité avec les horaires d'école tant à La Sarraz qu'à Cossonay, exploitation à l'aide d'un seul véhicule (hors doublures de capacité). Le résultat est un compromis basé sur ces contraintes.
Demande de la Commune de Ferreyres d'ajouter une course en milieu de matinée ainsi que le dimanche soir (même horaire que les vendredis et samedis)	Selon les principes de commande de l'offre de transport régional de voyageurs (TRV), les offres de transport sur les lignes régionales ont été négociées avec l'Office fédéral des transports (OFT) et les entreprises de transport durant l'année 2024. Le niveau d'offre de la ligne 726 est donc maintenu en 2026 tel qu'en 2025. En outre, en l'état, selon les critères fédéraux de financement en vigueur, la fréquentation supplémentaire estimée pour ce renfort ne permettrait pas d'atteindre le seuil requis pour une prise en charge financière.

tl : Transports publics de la région lausannoise

013 Lausanne Montbenon – St-François – Mousquines – Verdeil (cadre 10.013)	
Augmenter les cadences	<u>Réponse de l'entreprise</u> A ce jour, la fréquentation observée sur cette ligne ne justifie pas une augmentation de l'offre. Le maintien d'un intervalle de 15 minutes en journée permet d'assurer un service stable, robuste et lisible pour la clientèle, avec deux véhicules. En soirée et le dimanche, l'exploitation avec un seul véhicule permet de proposer une fréquence de 20 minutes, en adéquation avec la demande identifiée. A ce stade, les tl ne souhaite pas donner suite à cette demande. Toutefois, en cas d'évolution significative de la fréquentation, ils ne manqueront pas d'étudier l'opportunité d'une adaptation de l'offre.

054 Renens VD – Cheseaux-sur-Lausanne – Le Mont-sur-Lausanne – Epalinges (cadre 10.054)	
Intégrer les arrêts Vulliette et Chalet des Enfants ainsi que Grand Chemin (ligne 45) dans la zone tarifaire mobilis no 12	La définition du zonage tarifaire relève de la compétence de la communauté tarifaire vaudoise Mobilis, qui regroupe les 15 entreprises de transport partenaires. Le découpage en zones repose principalement sur la distance parcourue et vise à garantir un traitement équitable sur l'ensemble du territoire. Des ajustements ponctuels peuvent être envisagés lorsqu'ils répondent à un intérêt public manifeste, notamment en matière de lisibilité ou d'équité tarifaire. Toutefois, la proposition reçue remettrait en cause ces principes en créant un traitement différencié par rapport à d'autres secteurs périphériques similaires de Lausanne (Vers-chez-les-Blanc, Chalet-à-Gobet, Vernand, Montheron, etc.). Dans le cadre du prolongement de la ligne 54, un travail de concertation approfondi avec les partenaires Mobilis a permis de mettre en place un zonage cohérent, juste et lisible. Par exemple : l'arrêt Le Mont-sur-Lausanne, Etavez a été placé à cheval sur les zones 12/17 évitant aux passagers en transit de devoir s'acquitter d'une zone supplémentaire. Par ailleurs, des réflexions sont en cours au sein de la branche sur de futures évolutions tarifaires visant à simplifier ce type de problématique. Enfin, les Lausannois résidant hors des zones 11 et 12 bénéficient déjà d'une subvention municipale leur permettant d'acquérir un abonnement Mobilis 3 zones au prix de 2, garantissant ainsi des conditions tarifaires équivalentes à celles des résidents du centre-ville.

054 Renens VD – Cheseaux-sur-Lausanne – Le Mont-sur-Lausanne – Epalinges (cadre 10.054)	
Ajouter deux arrêts sur le prolongement de la ligne : • Au croisement route des Planches – chemin de Benenté • Au croisement chemin du Praz-d'Eau – route du Golf	Les arrêts proposés ont été identifiés comme des options de développement possibles dans le cadre du prolongement de la ligne 54. Toutefois, leur planification, leur financement et leur réalisation relèvent de compétences communales. A ce stade, la priorité a été donnée à la réalisation des arrêts Lausanne, Chalet des Enfants et Le Mont-sur-Lausanne, Planches, afin de renforcer l'accès aux itinéraires de loisirs, respectivement d'assurer une desserte du hameau des Planches. La demande sera partagée avec les partenaires territoriaux concernés afin d'en étudier l'opportunité ainsi que la faisabilité technique et financière dans une perspective d'évolution future pour la ligne 54.
Desservir le site de Nestlé à Vers-chez-les-Blancs	La ligne 54 constitue une ligne du trafic régional voyageurs (TRV), commandée par le Canton de Vaud et cofinancée par la Confédération. Son extension prévue dès le 14 décembre 2025 jusqu'à Epalinges, Croisettes vise à renforcer l'attractivité de l'offre en reliant efficacement les localités d'Epalinges, Le Mont-sur-Lausanne, Cugy VD, Morrens VD, Cheseaux-sur-Lausanne, Crissier et Renens. Le nouvel ancrage aux Croisettes permet une connexion directe au métro m2, ainsi qu'à un large éventail de lignes de bus urbaines et régionales. Par ailleurs, la desserte actuelle assure des correspondances optimisées avec la ligne R20 (LEB) à Cheseaux-sur-Lausanne et avec les trains CFF à Renens, garantissant ainsi une intégration cohérente au réseau structurant. L'objectif poursuivi reste de maintenir ces ancrages ferroviaires tout en proposant un temps de parcours compétitif, conforme aux principes d'une ligne régionale : directe, non capillaire et à large portée intercommunale. Si la ligne 54 devait être déviée par le site de Nestlé à Lausanne, Chalet à Matthey, le détour engendrerait un allongement du temps de parcours, nécessiterait l'engagement de moyens supplémentaires et pénaliserait une part importante de la clientèle actuelle, en particulier sur les liaisons intercommunales. Dans ce contexte, il n'est pas envisagé à ce jour de modifier le tracé de la ligne 54 pour intégrer un détour via Chalet à Matthey.
Demande de la Commune de Crissier d'augmenter la cadence aux heures de midi en lien avec les horaires scolaires de l'école obligatoire	L'ajout de courses au quart d'heure à midi est techniquement faisable mais ne peut être pris en charge dans le cadre du TRV. Une paire de courses Renens 12h03 – Cheseaux-sur-Lausanne 12h20/13h10 – Renens 13h27 qui répondrait aux besoins des écoliers circulant du lundi au vendredi en période scolaire sera ajoutée dès le changement d'horaire, financée par la Commune de Crissier.

058 Renens (VD) – Mex (VD) – Cossonay-Penthalaz (cadre 10.058)

Demande de la Commune de Crissier de proposer un tracé alternatif à la rue du Centre pour la ligne 58 afin d'admettre l'augmentation de cadence de la ligne 54 en heures de pointe	En accord avec les Communes desservies par la ligne 58, et afin de limiter l'engorgement de la rue du Centre à Crissier, un tracé alternatif a été défini entre Croix-Péage et Marcolet. La ligne 58 ne desservira plus les arrêts Timonet, Bourg et Chisaz sur la Commune de Crissier. L'arrêt Mongevon sera désormais desservi.
---	---

064 Epalinges – Lausanne (cadre 10.064)

Prolonger la ligne jusqu'à Grand Vennes pour éviter des changements aux élèves entre Vers-chez-les-Blancs et le collège de Montolieu	<u>Réponse de l'entreprise</u> Le tracé actuel de la ligne 64 répond à sa fonction principale de rabattement efficace sur le métro m2 à Epalinges, Croisettes. Depuis le printemps 2024, sa desserte a été significativement renforcée, avec une fréquence portée à 10 minutes en heures de pointe (contre 12 minutes auparavant), et à 15 minutes en heures creuses et le week-end (contre 20 à 30 minutes). Une extension en direction de Lausanne, Grand Vennes, s'écarterait de cette logique de rabattement et exposerait la ligne à des risques accrus d'irrégularité, compte tenu de la densité du trafic autour du nœud de Vennes. À ce stade, les tl ne donneront pas suite à cette proposition. Cela étant, dans le cadre des réflexions à moyen et long terme sur l'évolution du réseau, ils étudient la faisabilité de liaisons transversales susceptibles de répondre en partie à cette demande.
Prolonger la ligne jusqu'à Lausanne, Vulliette pour optimiser les connexions entre la ligne 54 et Vers-chez-les-Blancs (site Nestlé)	<u>Réponse de l'entreprise</u> Depuis 2024, l'offre de la ligne 64 desservant Nestlé a été renforcée de 30 % en semaine, avec une cadence de 10 minutes en heures de pointe et de 15 minutes en heures creuses. Le transbordement à Epalinges, Croisettes est jugé confortable et fluide pour des connexions avec la ligne 54, grâce à la qualité des aménagements et à la fréquence élevée de la ligne 64. Par ailleurs, la ligne 64 effectue à certaines heures une extension jusqu'à Lausanne, Vulliette, permettant d'assurer ponctuellement une desserte du secteur concerné. Cette option ne permet toutefois pas un gain de temps significatif par rapport à une correspondance aux Croisettes. Dans ce contexte, il n'est pas envisagé à ce jour de modifier le tracé de la ligne 64 pour intégrer systématiquement la desserte de Lausanne, Vulliette. La demande est néanmoins transmise aux instances de planification en vue d'une éventuelle réévaluation future dans le cadre du trafic urbain.

TPC : Transports publics du Chablais

110 Monthey – Massongex – Bex (cadre 12.110)	
Les correspondances à Bex entre le R74 et la ligne de bus 110 pour le flux Gryon – Monthey doivent être améliorées	<u>Réponse de l'entreprise</u> Les correspondances à Bex entre le train R74 et la ligne de bus 110 pour le flux Gryon – Monthey doivent être améliorées. La ligne 110 arrivera désormais à la minute 11 et repartira à la minute 16. Le BVB arrivant aussi à la minute 11 et repartant à la minute 17, 5 à 6 minutes seront alors disponibles pour les correspondances. Les TPC analysent, avec les Communes de Monthey et de Massongex, comment trouver encore 1 ou 2 minutes supplémentaires pour stabiliser davantage cette correspondance.
115 Ollon – Antagnes – Salaz (cadre 12.115)	
Desservir davantage le collège de Perrosalle, toute la journée	<u>Réponse de l'entreprise</u> Le collège de Perrosalle est bien desservi par 15 courses par jour pour la ligne 115. La course de midi est effectuée dans l'autre sens afin de mieux repartir la durée de la pause de midi entre les élèves habitant proche et loin de l'école et n'a pas pu être publiée. Elle sera bien produite dans l'horaire définitif.
Réintroduire la course de midi qui permettait aux élèves de 7P-11S de rentrer manger à la maison à midi	Tous les horaires de cette ligne ont été définis en collaboration avec les écoles pour correspondre au mieux aux horaires scolaires.
Rétablir des liaisons directes entre Antagnes et Aigle	<u>Réponse de l'entreprise</u> La Commune d'Ollon désire réintroduire des connexions directes. Après discussions entre la Commune et les TPC, trois courses directes seront offertes le matin au lieu d'une. En soirée, les courses restent combinées entre les lignes 116 et 115, permettant de se rendre à Antagnes sans changements depuis Aigle. En journée, certaines courses seront également combinées.
Synchroniser les bus d'Antagnes avec la ligne 144 afin de rejoindre Villars-sur-Ollon pendant la saison hivernale	<u>Réponse de l'entreprise</u> Les horaires sont synchronisés pour permettre un maximum de connexions et tenir compte des enjeux scolaires.

115 Ollon – Antagnes – Salaz (cadre 12.115)	
Simplifier le tracé de la course 115008 entre Antagnes et Aigle	<u>Réponse de l'entreprise</u> La ligne 115 reste une ligne circulaire Ollon-Antagnes-Villy-Ollon. Toutefois, le nombre de courses directes vers Aigle a été augmenté et les possibilités de circuler via la ligne 116 (Aigle-Ollon) sans changement ont été aussi augmentées. Mis à part pour les courses à caractère scolaire, les correspondances à Ollon de/vers la ligne 115 sont excellentes.
Pourquoi la ligne circule-t-elle en boucle, que dans un sens ?	<u>Réponse de l'entreprise</u> Le nombre de personnes à transporter sur la ligne 115 ne justifie pas la mise en place d'une offre bidirectionnelle et l'engagement des ressources nécessaires à une telle offre.
Ajouter des départs avant 6h55 depuis Antagnes Ajouter des retours après 21h11 depuis Ollon la semaine Proposer des courses directes entre Antagnes et Aigle Synchroniser les horaires avec la fin principale des cours à 16h05 à Burier	<u>Réponse de l'entreprise</u> La suppression des courses du matin a été arbitrée par la Commune et la Commission mobilité, comprenant des représentants des habitants d'Antagnes, afin de dégager des moyens pour de l'offre supplémentaire sur la ligne 145. De plus les comptages faisaient état de moyennes de 0 voyageur sur ces courses. Le hameau d'Antagnes connaissait une suroffre importante avec 3 lignes MobiChablais avant le changement d'horaire 2025. Il n'y en a plus qu'une avec 20 courses par jour avec connexion pratiquement tout le temps dans les 2 sens sur l'AOMC à Ollon ou direct (en soirée) via la ligne 116 en bus. L'AOMC étant calé sur les RE à Aigle.
Rétablir le système précédent d'offre à la demande pour permettre notamment davantage de possibilités de déplacement le week-end (vers Moutier)	<u>Réponse de l'entreprise</u> Le système de bus à la demande qui répondait aux attentes d'Antagnes générait de nombreux problèmes structurels dans les Communes voisines. Les relations entre Antagnes et Moutier sont presque à une cadence horaire en semaine et sont réduites le week-end, la demande étant également réduite. Le nombre de courses le week-end n'a cependant pas changé par rapport à 2025. Il y a vraisemblablement eu un problème d'export de données lors de la consultation d'horaire qui sera corrigé pour l'horaire définitif.
Maintenir la liaison sans changement à 15h50 entre le collège de Perrosalle et Antagnes	<u>Réponse de l'entreprise</u> Il n'y a pas de changement de bus en 2025 et il n'y en aura pas non plus en 2026. Dans les deux cas, les deux courses 115049 et 115046 s'enchaînent à la gare d'Ollon avec le même véhicule.
Maintenir le nombre de courses le dimanche par rapport à 2025	<u>Réponse de l'entreprise</u> L'horaire du dimanche n'a pas changé, avec un bus toutes les 2 heures. Il y a vraisemblablement eu un problème d'export de données lors de la consultation d'horaire qui sera corrigé.

115 Ollon – Antagnes – Salaz (cadre 12.115)	
Permettre des retours du collège de Perrosalle après les cours	<u>Réponse de l'entreprise</u> Le Collège de Perrosalle est très bien desservi par une trentaine de courses des lignes 115 et 116 en semaine. En soirée les bus de la ligne 116 le desservent et continuent sans changement sur la ligne 115. Cette connexion n'était pas affichée sur l'app CFF, les TPC vont y remédier dans les plus brefs délais.
Assurer les correspondances avec le train de 7h26 le matin à Aigle	<u>Réponse de l'entreprise</u> Des correspondances sont prévues en 6 minutes à Aigle entre la course 11508 et le train de 7h26 pour Lausanne à Aigle. Aucun problème de ponctualité n'est remonté sur cette ligne qui indiquerait des ruptures de correspondance. A noter que les usagers ont des attentes très différentes sur cette ligne. Le nouvel horaire des lignes 115 et 116 permettra un départ avancé de 1 minute, rendant la correspondance tendue à Ollon, dans les 2 sens, en provenance de l'AOMC sur cette course, les habitants d'Antagnes se plaignant aussi de ne pas pouvoir être atteints le matin en venant de l'extérieur.
Améliorer les connexions Burier – Antagnes	<u>Réponse de l'entreprise</u> Les TPC favorisent les relations sur les RE et les enchaînements RE-AOMC pour des connexions à Ollon.

116 (Aigle –) Ollon VD – St-Triphon – Ollon VD (circuit) (cadre 12.116)	
Rétablir des liaisons directes vers Aigle Proposer une course par heure avec des correspondances vers Aigle et Lausanne	<u>Réponse de l'entreprise</u> C'est plus ou moins le cas avec l'horaire 2025 mais avec des connexions à Ollon en semaine. La Commune d'Ollon a souhaité réintroduire des liaisons directes à l'horaire 2026. Après discussions entre la Commune et les TPC, la ligne reliera Aigle à Ollon, sauf aux heures scolaires. Les correspondances à Ollon dans les deux sens tombent mais de très bonnes correspondances sont proposées à Aigle.

143 Aigle – Corbeyrier – Luan (cadre 12.143)	
Permettre une arrivée ponctuelle à Corbeyrier en semaine pour 7h30	Des problèmes de ponctualité sont effectivement recensés sur cette course. Sur les plages d'exploitation du matin et du soir, la ligne 143 ne dispose d'aucun battement. Le matin, les TPC n'ont pas de possibilité d'injecter un autre bus afin de rattraper un éventuel retard. L'après-midi, deux bus sont permutés avec le réseau urbain MobiChablais afin d'éviter des accumulations de retard. Pour la course en question, les départs de la course de 6h16 d'Aigle et de 6h45 de Luan seront avancés d'une minute afin d'améliorer la ponctualité à l'arrivée à Corbeyrier.

143 Aigle – Corbeyrier – Luan (cadre 12.143)	
Ajouter un départ de Corbeyrier en direction d'Aigle à 17h30 en semaine	La course 14324 dessert Corbeyrier, Vers la Doey à 17h37 en direction d'Aigle. Il n'est pas justifiable de faire passer un deuxième bus 7 minutes plus tôt.
Le week-end, proposer un départ d'Aigle à 13h02 et un retour de Corbeyrier à 17h42	L'offre sur la ligne 143 le week-end est cadencée aux deux heures. Dans l'autre heure, la ligne 101 assure les compléments d'offre entre Aigle et Yverne. Pour répondre à la demande, il faudrait soit doubler la cadence – ce qui n'est pas envisageable pour des questions financières – soit décaler toute la trame horaire de la ligne 143 et de la ligne 101 d'une heure, ce qui pourrait aller à l'encontre d'autres besoins de voyageurs.
Faciliter l'accès à la déchetterie d'Aigle	Les lignes régionales doivent rabattre les localités desservies sur le réseau supérieur des transports publics. Il ne fait pas partie des missions de cette ligne d'optimiser des relations avec tous les services communaux d'Aigle. Nous vous enjoignons à vous rapprocher de votre Commune afin de trouver une solution vous permettant d'accéder à la déchetterie.
Réintégrer la course reliant Vers-Cort à 14h18 à Corbeyrier pour les écoliers, supprimer la course de 15h11	L'horaire de la ligne 143 est fortement basé sur les horaires des écoliers tout au long de la journée ainsi que par les contraintes d'exploitation. Ces contraintes sont trop nombreuses pour pouvoir répondre à toutes. Cet horaire a été concerté avec la Municipalité de Corbeyrier. Ajouter la paire de courses demandée n'est notamment pas possible pour des raisons d'exploitation car elle mettrait en péril la ponctualité des courses suivantes.

144 Aigle – Ollon VD – Villars-sur-Ollon (cadre 12.144)	
Desservir Saint-Triphon (p.ex. site d'escalade) avec la ligne 144	Même si un arrêt pouvait être aménagé facilement au droit de l'ancienne gare de St-Triphon village dans le sens de la montée, dans l'autre sens, des travaux d'infrastructures conséquents seraient nécessaires, que ne souhaite pas entreprendre la Commune, pour un arrêt qui resterait loin du village. De plus, un détour jusqu'à l'arrêt St-Triphon, site d'escalade n'est pas envisageable sur la ligne 144 (demi-tour, temps de parcours).
Desservir le collège de Perrosalle le mercredi midi avec la course remontant les élèves	La DGMR et les TPC ne souhaitent pas modifier le tracé de la ligne 144. Les élèves peuvent emprunter les autres offres de transport entre Ollon, Perrosalle et Ollon, gare s'ils le souhaitent.

144 Aigle – Ollon VD – Villars-sur-Ollon (cadre 12.144)	
Retarder le départ et publier les doublures de la course 14413 (dep Aigle 8h25) pour donner correspondances sur le VosAlpesExpress (arr 8h26) ; au retour prévoir également une correspondance sur le VosAlpesExpress	Les correspondances de la ligne 144 sont calées sur le trafic Grandes Lignes des CFF en gare d'Aigle avec une orientation vers Lausanne. Les doublures de la ligne 144 ne sont pas publiées à l'horaire car il s'agit de doublures de capacité dont l'engagement dépend de la fréquentation, elle-même fort dépendante de la météo. Lorsque la doublure circulera, la consigne sera donnée aux conducteurs d'attendre la correspondance avec le VosAlpesExpress. Pour le retour, en cas de fortes affluences, l'utilisation des trains R27 Col-de-Bretaye 15h55 – Villars 16h17 /16h25 – Bex 17h11 en correspondance sur le VosAlpes Express quittant Bex à 17h23 semble l'option la plus stable.

152 Fenalet-sur-Bex – Bex – Les Plans-sur-Bex (cadre 12.152)	
Avancer la course de 11h55 et retarder la course de 12h50 pour augmenter le temps de pause des enfants à midi aux Plans-sur-Bex	Les horaires de la ligne sont très contraints, à la fois à La Servanne et au Temple avec deux écoles à desservir. Après le dîner, la course des Plans-sur-Bex sera décalée de 8 minutes dans l'horaire définitif afin de laisser 33 minutes de battement aux Plans-sur-Bex, village. Il n'y a pas davantage de marge de manœuvre possible.
Avancer le départ de 15h pour limiter le temps d'attente des élèves à la Servanne	La course partant de Bex, place de la gare à 15h11 relève le train de Lausanne de 15h08. La DGMR et les TPC ne souhaitent pas avancer cette course et rompre cette correspondance.

TPF : Transports publics fribourgeois

Aucune intervention enregistrée

TPN : Transports publics nyonnais

805 Nyon – Prangins (cadre 10.805)	
Permettre une correspondance entre le bus 805 et le bus 815 entre 7h40 et 8h10 (correspondance actuelle en 2 minutes insuffisante)	<u>Réponse de l'entreprise</u> La ligne 805 est une ligne du trafic urbain, qui réalise une boucle dans Prangins. Aux heures de pointe, le temps de trajet est légèrement allongé, ce qui peut amener à une rupture de correspondance (non officielle pour du transport urbain). Un quart d'heure plus tôt (Nyon arrivée 7h42), les courses des lignes 805 et 815 sont interlignées (le bus de la ligne 805 continue en tant que ligne 815). Cet interlignage, n'est, dans l'état actuel du trafic routier, pas possible à l'arrivée de 7h57 à Nyon. L'horaire ne peut d'autre part pas être avancé, puisque cela impliquerait d'avancer l'horaire sur toute la matinée, y compris des départs de Nyon pour Prangins.
813 Crassier – Coppet – Chavannes-des-Bois (cadre 10.813)	
Réduire les temps d'attente après l'école pour les élèves des Rojalets rentrant à Chavannes-des-Bois l'après-midi	L'horaire de la ligne 813, sur la branche de Chavannes-des-Bois, a fait l'objet d'un long processus de planification, en coordination avec l'APEJ et les Municipalités des Communes situées sur la ligne. En trafic régional, l'une des contraintes est de pouvoir offrir une chaîne de transport, avec des correspondances dans les nœuds. Ainsi l'horaire de la ligne 813 est planifié en fonction des heures de passage des RE de/pour Lausanne en gare de Coppet. Avancer les bus de retour de l'après-midi impliquerait de ne plus offrir de correspondances à Coppet, notamment pour les étudiants revenant du Gymnase de Nyon. Enfin, l'APEJ a mis à disposition les structures permettant aux écoliers d'attendre dans l'enceinte de l'école. Pour cette raison, la DGMR ne souhaite pas de modification de l'horaire sur cette ligne.
814 Coppet – Divonne-les-Bains (cadre 10.814)	
Prolonger la voie bus pour assurer une priorité des bus sur tous les tronçons à fort trafic	Quelques courses des lignes 813 et 814 prennent effectivement du retard aux heures de pointe du matin, à la hauteur du nœud autoroutier de Coppet. Les TPN et le Canton sont conscients que des problèmes de trafic persistent sur cet axe malgré la présence de la voie bus bidirectionnelle ; il n'y a cependant pas de meilleure solution planifiée à court terme.
Réserver l'usage de la voie bus bidirectionnelle aux bus soumis au plus de trafic (par ex. le bus Coppet > Divonne le soir)	C'est en principe ce qui est planifié à l'exploitation aujourd'hui : le matin la voie bus est utilisée par les bus dans la direction Divonne-les-Bains > Coppet et l'après-midi dans la direction Coppet – Divonne-les-Bains. Des conditions particulières peuvent amener à des exceptions.

814 Coppet – Divonne-les-Bains (cadre 10.814)	
Comportement de certains conducteurs non approprié	Le Canton et l'entreprise de transport ne peuvent pas prendre position sur le comportement de certains chauffeurs sans mention précise de la date et de la course. Néanmoins, TPN sensibilise en permanence son sous-traitant ABG sur la qualité du service. Les infractions à la qualité constatées sont systématiquement remontées à la Direction.
Améliorer les liaisons entre Divonne et Nyon, Morges ou Lausanne le week-end	Jusqu'à l'horaire 2024 les trains RE se croisaient à Coppet, ce qui permettait d'offrir des correspondances optimisées dans les deux directions (Genève et Lausanne). L'horaire 2025 a vu les horaires des trains des deux directions s'écarter de 7 minutes, ce qui a impliqué de privilégier une direction. Pour la ligne 814, la direction Genève a été privilégiée avec des correspondances en environ 5 minutes, donnant des correspondances plus longues (12 à 15 minutes pour Lausanne). En complément, la ligne 818 a été développée avec une cadence horaire aux heures creuses, en semaine, pour améliorer les temps de parcours en direction de Nyon et Lausanne. Il n'a pas été planifié, dans le cadre du contrat d'exploitation de la ligne 818 courant jusqu'à 2029, la circulation de bus le week-end sur cette ligne.

815 Nyon – Gingins (cadre 10.815)	
Permettre une correspondance optimisée entre le bus 805 et le bus 815 de 8h (correspondance actuelle en 2 minutes insuffisante)	La ligne 805 est une ligne du trafic urbain, qui réalise une boucle dans Prangins. Aux heures de pointe, le temps de trajet est légèrement allongé, ce qui peut amener à une rupture de correspondance (non officielle pour du transport urbain). Un quart d'heure plus tôt (Nyon arrivée 7h42), les courses des lignes 805 et 815 sont interlignées (le bus de la ligne 805 continue en tant que ligne 815). Cet interlignage, n'est, dans l'état actuel du trafic routier, pas possible à l'arrivée de 7h57 à Nyon. L'horaire de la ligne 815 ne peut pas être modifié du fait de ses contraintes de correspondance en gare de Nyon et de ses principes de production. Les courses Nyon – Signy sont en correspondance avec les trains RE33 en direction de Genève et IR15/95 en direction de Lausanne. A Signy, les courses n'ont qu'une minute de battement avant la course retour, ce qui ne laisse aucune marge de manœuvre.

818 Nyon – Divonne-les-Bains – Gex (cadre 10.818)	
Trouver une solution au blocage de la ligne dans le trafic entre Divonne et Crassier le matin (en particulier la course de 8h direction Nyon les lundis, mardis et jeudis)	Les TPN et le Canton sont conscients des problèmes de trafic entre Divonne et Crassier au passage de la douane. Un projet de giratoire dans Crassier est développé depuis plusieurs années qui vise à améliorer la fluidité dans le secteur. Des projets de voies bus ont également été évoqués par le passé sur le territoire français mais ont ensuite été abandonnés ou mis en attente. Le sujet est suivi, en collaboration avec la Région de Nyon et Pays de Gex Agglo, mais il n'y a pas de solutions planifiées à court terme.

Travys : Transport Vallée de Joux, Yverdon-les-Bains, Ste-Croix

603 Yverdon-les-Bains Blancherie – gare – Bellevue (cadre 10.603)	
Optimiser les correspondances avec les trains IC5 de Lausanne ou Neuchâtel	<u>Réponse de l'entreprise</u> En journée, lorsque la ligne 603 circule à une cadence au quart d'heure, les horaires sont bien synchronisés avec les arrivées et départs des trains IC 5 à la gare. Le temps d'attente pour la correspondance est de 5 à 7 minutes pour Bellevue, et de 8 à 10 minutes pour Blancherie.
Permettre des relations à travers la ville le soir sans attendre 30 minutes à la gare	En soirée et le week-end, la situation est différente : la ligne fonctionne à une cadence de 30 minutes, avec un seul véhicule qui dessert successivement plusieurs branches du réseau (lignes 603 et 605), afin de mutualiser les ressources (véhicule et conducteur). Cela rend impossible une correspondance optimale dans toutes les directions pour chaque arrivée des trains IC 5. À titre d'exemple, c'est la branche 605 vers Près-du-Lac qui est actuellement synchronisée avec les IC 5 (correspondance de 7 minutes), tandis que les branches vers Bellevue et Blancherie assurent des correspondances avec les trains régionaux R1/R2 en provenance de Bex – Lausanne (temps d'attente de 4 et 9 minutes respectivement). Assurer une correspondance systématique avec tous les trains, dans toutes les directions, nécessiterait des moyens supplémentaires, notamment l'engagement de véhicules et de personnel additionnels. Cela impliquerait un financement plus élevé, qui ne peut être envisagé sans un soutien accru des commanditaires concernés (Communes). Le même constat s'applique à la desserte transversale de la ville le soir et le week-end. Pour réduire les temps d'attente à la gare et proposer des lignes directes toute la journée, un financement complémentaire est indispensable.
Rétablir l'arrêt Yverdon, Curtil Maillet	<u>Réponse de l'entreprise</u> Les Communes, dans ce cas-ci Yverdon-les-Bains, ont la responsabilité des infrastructures et de l'emplacement des arrêts. La Commune d'Yverdon-les-Bains a décidé de regrouper les arrêts Général Guisan et Curtil Maillet en un seul arrêt au centre du quartier pour limiter les coûts de construction d'un arrêt conforme (un arrêt au lieu de deux). Ces deux arrêts étaient particulièrement proches au regard de la desserte dans l'ensemble de la Ville. Le nouvel arrêt, ainsi que les autres arrêts conservés (Moulins-Dessus, rue de Montagny, rue d'Orbe, rue du Midi), permettent de conserver un arrêt à moins de 250 mètres de chaque habitation du quartier et moins de 200 mètres pour la majorité d'entre-elles, ce qui reste une excellente desserte. L'aménagement du nouvel arrêt sera prochainement complété par un abribus afin d'améliorer le confort des voyageurs.

613 (Cheseaux-Noréaz –) Yverdon-les-Bains – Vallorbe (– Le Brassus) (cadre 10.613)	
Desservir les arrêts Yverdon, 4 Marronniers et Maison Rouge	La ligne 613 est une ligne interurbaine conçue pour assurer des trajets rapides entre les localités et garantir des correspondances en gare d'Yverdon-les-Bains notamment. À l'image des autres lignes interurbaines de CarPostal, elle ne dessert que certains arrêts stratégiques, afin de limiter les arrêts intermédiaires, réduire les temps de parcours et préserver la ponctualité. Des arrêts comme 4 Marronniers et Maison Rouge sont quant à eux desservis par les lignes urbaines, qui assurent une couverture fine du territoire. La ligne 613 est une longue ligne, avec des temps de parcours déjà tendus, et tout arrêt supplémentaire risque de compromettre la ponctualité ainsi que les correspondances essentielles, tant en gare d'Yverdon-les-Bains qu'à Vallorbe. Après analyse, la DGMR et Travys n'entrent donc pas en matière sur cette demande.
Assurer des correspondances au Day ou à Vallorbe depuis Ballaigues en direction de Renens en supprimant la desserte du Brassus	La desserte entre Ballaigues et Renens est plus optimale avec la ligne 685 via les gares du Day ou d'Arnex. La liaison avec la ligne 613 via Yverdon-les-Bains apparaît dans les systèmes (application CFF notamment) mais n'a pas spécialement été voulue de cette manière. Avec les problématiques de trafic dans Yverdon-les-Bains et à la Douane du Creux il est recommandé de privilégier les alternatives ci-avant. La liaison en sens inverse (Renens – Ballaigues) est toutefois bien adaptée via Yverdon-les-Bains. La proposition de modifier profondément le tracé de la ligne 613 pour éviter la gare de Vallorbe et privilégier une correspondance systématique au Day soulève plusieurs enjeux. D'une part, la réorganisation mise en œuvre à l'horaire 2025 prend en compte de nombreux paramètres dépassant la seule relation Ballaigues – Le Day. Il s'agit notamment de : • Maintenir la liaison directe entre la Vallée de Joux et Yverdon-les-Bains • Assurer des correspondances avec les TGV en gare de Vallorbe de/vers Yverdon-les-Bains, • Proposer une alternative au train sur l'axe Vallorbe – Le Brassus dans l'autre demi-heure, en exploitant une ligne interurbaine existante.
Assurer la desserte Vallorbe – Le Brassus avec les bus de remplacement CFF	La ligne EV4 entre Le Day et Le Brassus est une mesure temporaire financée par des fonds d'infrastructure dans le cadre de travaux sur la ligne ferroviaire, et non par des budgets d'exploitation ordinaires du TRV subventionné par la Confédération et le Canton comme la ligne 613.
Ajouter un départ d'Yverdon-les-Bains à 22h05 le week-end	Le Canton et Travys sont conscients de l'intérêt de développer une offre plus tardive le week-end sur la ligne 613. Cependant, selon les principes de commande de l'offre de transport régional de voyageurs (TRV), les offres de transport sur les lignes régionales ont été négociées avec l'Office fédéral des transports (OFT) et les entreprises de transport durant l'année 2024. Le niveau d'offre de la ligne 613 est donc maintenu en 2026 tel qu'en 2025.

685 Arnex – Orbe – Ballaigues – Le Day – Vallorbe, grottes (cadre 10.685)	
Réduire les temps de correspondance à Arnex et les temps de parcours pour rendre attractifs les trajets entre Orbe et Arnex	Depuis 2025, la situation s’est compliquée au nœud d’Arnex en raison de la nouvelle planification des trains CFF : les trains ne se croisent plus en gare d’Arnex. Ainsi, le train en provenance de Lausanne arrive à xx.23, tandis que celui à destination de Lausanne part à xx.35. Cette configuration rend impossible l’organisation de correspondances optimales dans les deux directions avec une ligne de bus en terminus, qui nécessite en plus un temps de rebroussement pour garantir une exploitation fiable. Concernant le sentiment que le temps de trajet entre Orbe et Arnex est surestimé : il est vrai que le bus arrive souvent en avance. Cela s’explique par les marges intégrées dans l’horaire pour absorber les retards fréquents et aléatoires dus au trafic routier, notamment au passage de la douane du Creux. Ces marges visent à garantir la robustesse du système et éviter les correspondances manquées dans les cas de perturbation.

VMCV : Transports Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve

201 Vevey – La Tour-de-Peilz – Montreux – Villeneuve VD – Rennaz (cadre 10.201)	
202 Vevey Pra – gare – Charmontey (cadre 10.202)	
Rétablir l’arrêt Vevey, poste sur la ligne 201 ou 202	<u>Réponse de l’entreprise</u> Les lignes 201 et 202 ont pour objectif premier de desservir la gare de Vevey. L’ajout d’un arrêt devant la poste impliquerait la desserte de deux quais distincts au sein d’un même arrêt, ce qui n’est pas conforme aux normes nationales. Les VMCV prennent néanmoins bonne note de la remarque et l’intègrent à leurs réflexions dans le cadre de la planification de l’horaire futur et des études de réaménagement de la place.

202 Vevey Pra – gare – Charmontey (cadre 10.202)	
Rétablir la course permettant d’arriver aux Crosets à 8h20 pour l’école à 8h25	<u>Réponse de l’entreprise</u> Les horaires de la ligne 202 sont conçus de manière à assurer la desserte des établissements scolaires avec des temps de déplacement raisonnables, tout en garantissant des connexions en gare de Vevey avec les trains pour Lausanne. Dans ce cadre, l’arrivée du bus est prévue à 8h14, ce qui permet avec environ deux minutes de marche jusqu’à l’établissement, une arrivée effective à 8h16 — soit à temps pour la première sonnerie à 8h20. Il n’est pas possible de répondre favorablement à votre demande, dans la mesure où une telle modification impliquerait un décalage préjudiciable pour les élèves dont les cours débutent à 8h25. Les VMCV prennent bonne note de la remarque et l’intègrent à leurs réflexions dans le cadre du développement de l’offre pour les années à venir.

203 La Tour-de-Peilz centre – Vassin – Crausaz – Gérénez – centre (cadre 10.203)	
Anticiper le premier bus de 15 min pour les changements de service à 6h45 à la Fondation de Nant	<u>Réponse de l'entreprise</u> Cette demande a été discutée avec les commanditaires (Communes) qui ne sont pas entrés en matière.
204 Montreux – Clarens – Chailly-Montreux (cadre 10.204)	
Prolonger la cadence 10 min jusqu'à 20h30 ou déplacer le bus de 20h10 à 20h20 à Clarens, gare	<u>Réponse de l'entreprise</u> Dans le cadre du saut d'offre des VMCV pour l'horaire 2026, la ligne 204 proposera un départ de "Montreux, la paix" toutes les 10 minutes de 19h06 jusqu'à 21h16.
Demande des Communes de Montreux et de Blonay – Saint-Légier de supprimer la 1^{ère} course du dimanche matin entre Chailly P+R et Blonay et d'en ajouter une le soir	<u>Réponse de l'entreprise</u> Les VMCV ont procédé aux changements demandés par les Communes en leur qualité de commanditaire des prestations. Certaines courses du matin avant 7h, au départ de Chailly P+R, ont été déplacées afin de permettre une offre plus étendue les dimanches soirs.
206 Montreux casino – gare – Les Planches – casino (cadre 10.206)	
Etendre l'offre au-delà de 20h30 en semaine ainsi que le dimanche, pour la desserte de l'hôtel Tralala, le centre culturel et le musée de Montreux plutôt que de renvoyer les voyageurs sur la ligne 205	<u>Réponse de l'entreprise</u> Les VMCV prennent bonne note de la remarque et l'intègrent à leurs réflexions dans le cadre du développement de l'offre pour les années à venir. Ils vont évaluer s'il est possible d'améliorer la communication sur ce point pour 2026.

207 La Tour-de-Peilz – Chailly-Montreux – Novalles – Blonay	
Réinstaurer la ligne 207 et la desserte des arrêts Sully et Murets sur La Tour-de-Peilz	<u>Réponse de l'entreprise</u> La refonte du réseau vise une amélioration générale de la desserte de la région en proposant plus d'offre et des meilleures liaisons directes des quartiers vers les centres. Les Communes sont commanditaires de la desserte urbaine, et les nouveaux itinéraires sont actés au travers du projet d'évolution approuvé par six Conseils communaux, dont celui de La Tour-de-Peilz. Dans le cadre de cette réorganisation du réseau, les arrêts «Murets» et «Sully» ne seront plus desservis. Cette décision repose à la fois sur une analyse de la fréquentation et sur la disponibilité d'alternatives de proximité. Des solutions proches existent pour les clients concernés : la ligne 201 à «Portail-Blanc» et «rte de Chailly» (route de St-Maurice) ou la ligne 211 à l'arrêt «Mousquetaires» (avenue des Baumes), ainsi que les arrêts «Gérénaz», «Grenolet» et «Pérouge» sur la ligne 212, tous situés à moins de 5 minutes à pied des arrêts précédemment mentionnés.
208 La Tour-de-Peilz – Chailly-Montreux – Fontanivent – Blonay (cadre 10.208)	
Demande de la Commune de Blonay – Saint-Légier d'améliorer les retours des gymnasiens en direction des Pléiades	<u>Réponse de l'entreprise</u> Il n'est pas possible d'étendre la ligne de bus VMCV 208 jusqu'à Chevalleyres. En effet, les contraintes de temps de parcours ainsi que les horaires de sortie du gymnase et des correspondances à Fontanivent avec les trains du Pays-d'Enhaut ne permettent pas de prolonger le service.
211 Vevey – Corsier-sur-Vevey – Corseaux (cadre 10.211)	
Quelle politique d'arrêt à Champsavaux et Antiquaire ? Quelles correspondances avec le train à Blonay en heures de pointe ?	<u>Réponse de l'entreprise</u> L'arrêt Champsavaux sera supprimé, mais un nouvel arrêt Antiquaire (direction La Tour-de-Peilz) sera créé. Depuis l'arrêt Blonay, Antiquaire, il est recommandé d'emprunter la ligne 211 direction Vevey, qui propose un trajet légèrement plus court et présente un risque moindre de perte de correspondance. Les VMCV vous invitent à consulter l'horaire de la ligne 211 pour plus de détails. Il est important de noter que cette ligne n'a pas pour but principal d'assurer des correspondances avec les trains à Blonay, mais plutôt de proposer un lien direct vers La Tour-de-Peilz et Vevey, gare.
Prévoir une arrivée à Novalles avant 7h le dimanche depuis La Tour-de-Peilz pour les collaborateurs de l'EMS Château des Novalles	<u>Réponse de l'entreprise</u> Pour offrir une desserte avant 7h00 le dimanche, les VMCV ont ouvert en service commercial une course dès « La Tour-de-Peilz, Mousquetaires » en direction de Blonay offrant une connexion avec la 201 via «La Tour-de-Peilz, Baumes" en provenance de Vevey, ou avec le train au niveau de «La Tour-de-Peilz, Bel-Air» en provenance de Montreux.

20x Desserte des Chevalleyres	
Etudier une desserte du quartier des Chevalleyres à Blonay	<u>Réponse de l'entreprise</u> Des réflexions exploratoires en ce sens ont été menées sans concrétisation à ce jour. La Commune de Blonay-St-Légier définit les prestations commandées. Les VMCV prennent néanmoins bonne note de votre remarque et l'intègrent à leurs réflexions dans le cadre du développement de l'offre pour les années à venir.
212 Vevey – Corsier-sur-Vevey – Nant/Fenil-sur-Corsier (cadre 10.212)	
Favoriser les correspondances entre les lignes 212 et 201 à Vevey, gare	<u>Réponse de l'entreprise</u> La correspondance entre les lignes 201 et 212 n'est pas prévue à Vevey, gare, en raison d'un temps de transbordement officiel compté de 4 minutes. Toutefois avec l'itinéraire prolongé de la ligne 212 vers La Tour-de-Peilz, il sera possible d'effectuer dorénavant le transbordement avec la 201 sur l'ensemble du tronçon entre les arrêts Entre-deux-Villes et Ronjat, où celui-ci est facilité sur le même quai, sans déplacement.
Maintenir l'arrêt Chailly-Montreux, Bourg	<u>Réponse de l'entreprise</u> La refonte du réseau vise une amélioration générale de la desserte de la région en proposant plus d'offre et des meilleures liaisons directes des quartiers vers les centres. Les Communes sont commanditaires de la desserte urbaine, et les nouveaux itinéraires sont actés au travers du projet d'évolution approuvé par six Conseils communaux, dont celui de Montreux. Dans le cadre de cette réorganisation du réseau, l'arrêt « Chailly-Montreux, Bourg » ne sera plus desservi. Cette décision repose à la fois sur une analyse de la fréquentation et sur la disponibilité d'alternatives de proximité. Une solution proche existe pour les clients concernés à l'arrêt « Chailly-Montreux, Village » où la ligne 204 offre une bonne cadence vers Montreux et nouvellement vers Blonay, et la ligne 212 qui reliera La Tour-de-Peilz et Vevey plusieurs fois pas heure. L'accès au quartier des Novalles sera toujours possible via Blonay ou Vassin.
Demande de la Commune de Montreux de recadencer la course 12717 décalée de 4 minutes par rapport aux autres courses	<u>Réponse de l'entreprise</u> Les VMCV reconnaissent qu'il s'agissait d'un décalage injustifié. Ils ont aligné cette course sur la cadence habituelle.

212 Vevey – Corsier-sur-Vevey – Nant/Fenil-sur-Corsier (cadre 10.212)	
Proposer une cadence 10 minutes durant les heures de pointe Augmenter la taille des véhicules	<u>Réponse de l'entreprise</u> Les VMCV se réjouissent du succès de cette ligne. Même s'ils observent un bon taux de remplissage en heures de pointe, ils constatent que les capacités offertes par leurs véhicules restent suffisantes. La situation est suivie avec attention. Il n'est pas envisagé d'augmenter l'offre vers Fenil-sur-Corsier en heures de pointe pour 2026. Ils prennent néanmoins note de la remarque et étudieront la possibilité de la mettre en œuvre dans le cadre d'un horaire ultérieur avec l'accord des Communes commanditaires des prestations de la ligne 212.
Augmenter les temps de correspondance entre le train en provenance de Lausanne et la ligne 212 (5 min insuffisant)	<u>Réponse de l'entreprise</u> Les horaires des VMCV sont synchronisés avec ceux des trains, mais ils ne peuvent pas garantir des correspondances, pour ne pas péjorer la desserte du reste du réseau urbain. À Vevey, le temps de transbordement officiel compté entre le train et les bus est de 4 minutes dans les deux sens. Ce temps, qui s'applique de manière indifférenciée à toutes les lignes, ne sera pas augmenté, car il impliquerait de prolonger le temps de déplacement de toute la clientèle pour d'éventuel retard de train.

213 Vevey – Jongny – Monts-de-Corsier – Châtel-St-Denis (cadre 10.213)	
Ajouter des courses Vevey – Châtel directes en heures de pointe avec correspondances optimisées de/pour Bulle à Châtel-St-Denis	Selon les critères fédéraux d'adéquation entre l'offre et la demande, la fréquentation observée sur la ligne 213 en ce début d'année 2025 ne permet pas encore de justifier la prise en charge financière complète de l'offre en place. L'ajout de liaisons directes entre Vevey et Châtel-St-Denis est toutefois à l'étude au sein des services cantonaux vaudois et fribourgeois bien qu'une mise en œuvre ne soit pas prévue à court terme.
Rapprocher du village l'arrêt « Chardonne, route de Châtel »	La localisation de l'arrêt actuel répond aux normes de visibilité et sécurité. Cependant, les VMCV vont analyser avec la Commune et le Canton la possibilité d'améliorer la situation de cet arrêt situé sur route cantonale.

217 Vevey – Jongny – Attalens – Palézieux (cadre 10.217)	
Communiquer sur les temps d'attente à Palézieux de la dernière course (départ 00.08)	Les VMCV regrettent les ruptures de correspondance subies. Le principe mis en place par l'entreprise est bien d'attendre la dernière relation de la journée. Des mesures d'exploitation sont mises en œuvre pour garantir ce principe et des rappels vont être faits dans ce sens.

217 Vevey – Jongny – Attalens – Palézieux (cadre 10.217)	
Coordonner les horaires de la ligne 217 avec le funiculaire à Chardonne depuis/vers le Mont-Pèlerin en direction de Palézieux, le matin et le soir	L'horaire de la ligne 217 est dicté par les principes de correspondance suivants : • À Palézieux de/pour Berne et Lausanne ; • À La Chaux avec la ligne 213 pour le flux Attalens ⇔ Châtel-St-Denis ; • À Vevey avec les trains RE33 Annemasse – St-Maurice/Martigny dans les deux directions. Dans ce cadre, il n'est pas possible de considérer un point de correspondance systématique supplémentaire avec le funiculaire à Chardonne-Jongny. Retarder la ligne 217 en direction de Palézieux le matin et anticiper son départ le soir pourrait mettre en péril les correspondances à Palézieux avec les trains en direction de Berne, ce qui est prioritaire. Cette ligne a été conçue pour assurer des correspondances avec le funiculaire à Vevey en direction de Palézieux. Les VMCV vous proposent donc de prendre le funiculaire au Mont-Pèlerin à 7h07, puis d'effectuer une correspondance à Vevey, funiculaire. Une correspondance est assurée une fois par heure : arrivée à Vevey (funi) à 7h18, puis départ du bus 217 à 7h21 en direction de Palézieux.
218 Vevey – Corseaux – Chexbres (cadre 10.218)	
Réduire de 2 min le temps de parcours entre les arrêts Chexbres-Village, gare et Corseaux, Cerisiers	La remarque est pleinement pertinente et un ajustement de la répartition des temps de parcours afin de supprimer les temps d'attente à l'arrêt Corseaux, Cerisiers est prévu.
Desservir Lignièrès avec la ligne 218	La ligne de bus 218 a été mise en place à l'horaire 2025 afin de compenser la suspension de desserte de la halte de Corseaux-Cornalles par le train R7. C'est une ligne provisoire jusqu'au rétablissement de la desserte ferroviaire de la halte de Corseaux-Cornalles, en principe en 2028. Ses fonctions principales sont les suivantes : • Assurer des correspondances à Chexbres en direction de Palézieux le matin (R7) et depuis Palézieux le soir (R7). • Assurer des correspondances à Vevey avec les trains pour St-Maurice le matin et de St-Maurice le soir. • Assurer une complémentarité avec le train R7 entre Vevey et Chexbres pour offrir une cadence 30 minutes vers Vevey le matin et de Vevey le soir. Desservir Lignièrès nécessiterait un détour, voire de renoncer à la desserte de Corseaux, ce qui n'est pas compatible avec les fonctions principales de la ligne.

Transports lacustres

CGN : Compagnie générale de navigation sur le Léman

3100 Lausanne-Ouchy – St-Gingolph (cadre 3100)	
3150 Lausanne-Ouchy – Genève (cadre 3150)	
Nombreuses propositions formulées pour améliorer l'offre touristique	L'offre touristique sera arrêtée après la définition des horaires TRV

N1 Lausanne-Ouchy – Evian-les-Bains (cadre 3151)	
	Horaires TRV en cours de discussion avec les autorités organisatrices françaises. Projet d'horaire 3151

N2 Lausanne-Ouchy – Thonon-les-Bains (cadre 3152)	
	Horaires TRV en cours de discussion avec les autorités organisatrices françaises. Projet d'horaire 3152

N3 Nyon – Nernier – Yvoire (cadre 3153)	
	Horaires TRV en cours de discussion avec les autorités organisatrices françaises. Projet d'horaire 3153