



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

261001_ConsultationH27_Réponses aux interventions_v1.4.docx
DICIRH – DGMR – MT / DOPTP | JNe - MBd

Lausanne, le 1^{er} octobre 2026

Projet d'horaire 2027 : Consultation d'horaire
Réponses aux interventions (version 1.4)

SOUS RESERVE DE MODIFICATIONS

Informations générales

Les horaires 2027 des transports publics seront valables du 13 décembre 2026 au 11 décembre 2027. Durant la consultation du projet d'horaire 2027 qui s'est déroulée du 22 mai au 9 juin 2026, la DGMR a enregistré environ 420 requêtes et remercie les intervenants de leur intérêt pour les questions relatives aux 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 2026, 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.*

Améliorations commandées après la consultation du projet d'horaire 2027

- ➔ R34 : Prolongement de deux courses supplémentaires de la R34 jusqu'aux Avants tous les jours en début de soirée (départs de Montreux à 18h16 et 19h16).
- ➔ Bus 201 : Maintien de la cadence à 10 minutes entre Villeneuve et Rennaz pour la période 2027-2028.
- ➔ Bus 613 : Ajout de 5 paires de courses en semaine entre Vallorbe et Le Brassus pour compléter la cadence horaire, ajout de 3 paires de courses le week-end entre Yverdon-les-Bains et Le Brassus.
- ➔ Bus 684 : Introduction d'une offre le week-end.
- ➔ Bus 685 : Ajout de 5 paires de courses le week-end pour compléter la cadence horaire.
- ➔ Bus 765 : Introduction d'une offre le week-end.

Publication des horaires définitifs

Une nouvelle publication (quasi définitive) des cadres-horaires est disponible depuis le 9 septembre sur le site de l'OFT : <https://www.tp-info.ch/fr>. Les horaires 2027 sont déjà consultables en ligne sur le site des CFF: <http://www.cff.ch> (prière de saisir une date à partir du 13 décembre 2026).

Les cadres horaires 2027 définitifs au format de l'indicateur officiel seront disponibles en ligne dès le mardi 10 novembre 2026 sur le site de l'OFT : <https://www.tp-info.ch/fr>.

Lexique

ald	Au lieu de
EC	Train <i>EuroCity</i>
IC	Train <i>InterCity</i>
IR	Train <i>InterRegio</i>
PLUR	Plan d'utilisation du réseau (documents de planification de la capacité offerte par année horaire)
RE	Train <i>RegioExpress</i>
TRV	Transport régional de voyageurs

Table des matières

Informations générales	2
Améliorations commandées après la consultation du projet d'horaire 2027	2
Publication des horaires définitifs.....	3
Lexique.....	3
Transports ferroviaires.....	7
Trafic Grandes lignes	7
100 Lausanne – Sion – Brig / 145 Brig – Domodossola	7
150 Genève-Aéroport – Genève – Nyon – Morges – Lausanne.....	8
210 Lausanne – Yverdon-les-Bains – Neuchâtel – Biel/Bienne	9
150/210 Genève-Aéroport – Genève – Nyon – Morges – Yverdon-les-Bains.....	9
Trafic régional : RER Vaud, RER Fribourg Freiburg, R13 Yverdon-les-Bains – Bienne et TER Vallorbe – Frasne	10
201 St-Maurice – Aigle – Lausanne – Yverdon-les-Bains – Grandson (RER VD : lignes R1, R2).....	10
202 Le Brassus/Vallorbe – Le Day – Lausanne – Vevey (RER VD : lignes R3, R4)	12
203 Lausanne – Palézieux – Romont – Fribourg (RER FR, RER VD – lignes S30, S31).....	14
204 Vevey – Puidoux – Palézieux (RER VD, ligne R7)	14
205 Allaman – Lausanne – Palézieux – Payerne – Murten / Morat (RER VD, lignes R8, R9)	15
207 Orbe – Renens (RER VD, ligne R10).....	17
210 Lausanne – Yverdon-les-Bains – Neuchâtel – Biel/Bienne (R13 Yverdon-les-Bains – Neuchâtel – Bienne)	18
252 Yverdon-les-Bains – Payerne – Fribourg (RER FR, RER VD – lignes S30, S31)	18
TER Pontarlier – Frasne – L'Abergement-Ste-Marie – Vallorbe (exploitation SNCF)	20
Autres entreprises ferroviaires (EF)	21
R20 Lausanne – Echallens – Bercher / R25 Lausanne – Echallens (cadre 101)	21
R12 / R22 Yverdon-les-Bains – Ste-Croix (cadre 212)	21
GPX Montreux – Zweisimmen – Interlaken Ost / R30 Montreux – Zweisimmen / R34 Montreux – Les Avants (cadre 120)	22
R35 Vevey – Blonay – Les Pléiades / R36 Vevey – Blonay (cadre 112).....	26
R37 Montreux – Glion – Caux – Rochers-de-Naye (cadre 121).....	26
R54 Nyon – Genolier / R55 Nyon – St-Cergue – La Cure (cadre 155).....	26
R57 Apples – L'Isle (cadre 157)	28
R74 Bex – Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye (cadre 127).....	28
Funiculaire Vevey – Chardonne – Mont-Pèlerin (cadre 2050).....	29
Funiculaire Territet – Glion (cadre 2054).....	29
Transports routiers	30
AVJ : Auto-transports de la Vallée de Joux	30
690 Le Pont – Les Bioux – Le Sentier – Le Brassus (cadre 10.690)	30
CarPostal.....	30
220 Chermex – Villard-sur-Chamby – L'Alliaz (cadre 10.220)	30
362 Moudon – Mézières VD – Epalinges Croisettes (– Lausanne) (cadre 10.362).....	31
365 (Moudon –) Mézières VD – Forel – Lausanne Sallaz (– Lausanne) (cadre 10.365).....	31
384 Palézieux-Village – Châtillens – Oron-la-Ville – St-Martin FR (cadre 10.384).....	31
410 Cossonay-Penthalaz – Cheseaux (cadre 10.410).....	32
430 Thierrens – Bercher – Bioley-Magnoux – Donneloye – Prahins (cadre 10.430).....	33
435 Thierrens – Epalinges (cadre 10.435).....	34
440 Echallens – Moudon (cadre 10.440)	35
445 Moudon – Villars-le-Comte – Lucens (cadre 10.445)	35
475 Lucens – Chesalles – Moudon (cadre 10.475).....	35
560 Payerne – Grandcour – Chevroux (cadre 20.560)	35
561 Romont FR – Sédeilles – Payerne (cadre 20.561)	36
562 Payerne – Combremont-le-Petit – Thierrens – Moudon (cadre 20.562)	36
564 Granges-près-Marnand – Sédeilles (cadre 20.564).....	37
571 Fétigny Pré de Ville – Payerne gare – Stade (cadre 20.571)	37
572 Payerne Aéroport – gare – hôpital (cadre 20.572)	38

629 Yverdon-les-Bains – Grandson (cadre 10.629)	38
635 Yverdon-les-Bains – Grandson – Concise – Provence (cadre 10.635)	39
640 Yverdon-les-Bains – Grandson – Concise – Provence (cadre 10.640)	39
655 Yvonand – Démoret (cadre 10.655)	40
660 Yverdon-les-Bains – Thierrens (cadre 10.660)	40
661 Yverdon-les-Bains – Combremont-le-Petit – Granges-Marnand (cadre 10.661)	40
670 Yverdon-les-Bains – Echallens – Froideville (cadre 10.670)	41
680 Yverdon-les-Bains – Valeyres-sous-Rances – Orbe – Chavornay (cadre 10.680)	41
681 Yverdon-les-Bains – Montagny – Orbe – Arnex (cadre 10.681)	43
683 Orbe – Croy-Romainmôtier – Vaulion (cadre 10.683)	44
715 Allaman – Aubonne – Saubraz – Gimel – St-George (cadre 10.715)	45
720 Allaman – Aubonne – Gimel (cadre 10.720)	47
723 Allaman – Aubonne – Signal-de-Bougy – Gimel (cadre 10.723)	48
725 Allaman – Aubonne – Saubraz – Gimel (cadre 10.725)	48
729 Allaman – Aubonne – Gimel (cadre 10.729)	49
765 Eclépens – La Sarraz – St-Loup (cadre 10.765)	50
820 Nyon – Begnins – Burtigny (cadre 10.820)	53
830 Gland – Begnins – St-George (cadre 10.830)	54
831 Transport urbain de Gland (cadre 10.831)	56
840 Rolle – Gimel – St-George (– Le Sentier-L’Orient) (cadre 10.840)	56
845 Rolle – Gimel (cadre 10.845)	58
MBC : Transports de la région Morges-Bière-Cossonay	59
704 Echichens – Morges (cadre 10.704)	59
735 Morges – Aclens – Cossonay-Ville – Orny (cadre 10.735)	59
740 Morges – Apples – Pampigny (cadre 10.740)	61
750 Cossonay-Penthalaz – L’Isle – Mont-la-Ville / Le Pont (cadre 10.750)	62
tl : Transports publics de la région lausannoise	64
017 Renens VD – Crissier – Bussigny – Villars-Ste-Croix (cadre 10.017)	64
047 Pully – Belmont-sur-Lausanne – Grandvaux (cadre 10.047)	64
054 Renens – Cheseaux-sur-Lausanne – Le Mont-sur-Lausanne – Epalinges (cadre 10.054)	64
056 Bussigny – Mex VD – Vufflens-la-Ville (cadre 10.056)	65
058 Renens (VD) – Mex (VD) – Cossonay-Penthalaz (cadre 10.058)	66
060 Lausanne – Cugy VD – Bottens – Froideville (cadre 10.060)	67
956 Taxibus Cugy VD – Montheron (cadre 10.956)	68
TPC : Transports publics du Chablais	68
106 Aigle gare – Charmettes – gare (cadre 12.106)	68
110 Monthey – Massongex – Bex (cadre 12.110)	69
111 Aigle – Villeneuve VD (cadre 12.111)	69
143 Aigle – Corbeyrier – Luan (cadre 12.143)	69
144 Aigle – Ollon VD – Villars-sur-Ollon (cadre 12.144)	69
152 Fenalet-sur-Bex – Bex – Les Plans-sur-Bex (cadre 12.152)	70
164 Chesières – Villars-sur-Ollon – Gryon Barboleuse – Alpe des Chaux (cadre 12.164)	71
TPF : Transports publics fribourgeois	71
554 Estavayer-le-Lac – Bussy FR – Rueyres-les-Prés – Payerne (cadre 20.554)	71
555 Estavayer-le-Lac – Murist – Vuissens (cadre 20.555)	71
NStCM : Compagnie du chemin de fer Nyon-St-Cergue-Morez SA	72
804 Chantemerle – Nyon, gare – Terre-Bonne (cadre 10.804)	72
811 Coppet – Nyon – Signy (cadre 10.811)	72
814 Coppet – Divonne-les-Bains (cadre 10.814)	72
815 Nyon – Gingins (cadre 10.815)	72
818 Nyon – Divonne-les-Bains – Gex (cadre 10.818)	73
Travys : Transport Vallée de Joux, Yverdon-les-Bains, Ste-Croix	73
602 Montagny-près-Yverdon – Yverdon-les-Bains gare – ch. de la Chèvre (cadre 10.602)	73
603 Yverdon-les-Bains Blancherie – gare – Bellevue (cadre 10.603)	73
605 Yverdon-les-Bains Prés du Lac – gare – Philosophes – avenue des Sciences (cadre 10.605)	74
606 Yverdon-les-Bains gare – plage	74
611 Yverdon-les-Bains – Chamblon – Champvent (cadre 10.611)	75
613 (Cheseaux-Noréaz –) Yverdon-les-Bains – Vallorbe (– Le Brassus) (cadre 10.613)	75

685 Arnex – Orbe – Ballaigues – Le Day – Vallorbe, grottes (cadre 10.685)	76
VMCV : Transports Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve	76
201 Vevey – La Tour-de-Peilz – Montreux – Villeneuve VD – Rennaz (cadre 10.201) Partie urbaine entre Vevey et Villeneuve VD	76
201 Vevey – La Tour-de-Peilz – Montreux – Villeneuve VD – Rennaz (cadre 10.201) Partie régionale entre Villeneuve VD et Rennaz	77
202 Vevey Pra – gare – Charmontey (cadre 10.202)	78
204 Montreux – Clarens – Chailly-Montreux (– Blonay) (cadre 10.204)	79
205 Montreux Le Taux – rue de la Gare – casino (cadre 10.205)	80
206 Montreux casino – gare – Les Planches – casino (cadre 10.206)	80
208 La Tour-de-Peilz – Chailly-Montreux – Fontanivent – Blonay (cadre 10.208)	81
212 Fenil-sur-Corsier – Vevey – La-Tour-de-Peilz – Chailly-Montreux (cadre 10.212)	81
213 Vevey – Jongny – Monts-de-Corsier – Châtel-St-Denis (cadre 10.213)	85
215 Vevey – St-Légier (cadre 10.215)	85
217 Vevey – Jongny – Attalens – Palézieux (cadre 10.217)	86
218 Vevey – Corseaux – Chexbres (cadre 10.218)	86
Autres demandes concernant les lignes routières	87
Nouvelles liaisons	87
Transports lacustres	89
CGN : Compagnie générale de navigation sur le Léman	89
3100 Lausanne-Ouchy – St-Gingolph (cadre 3100)	89
3150 Lausanne-Ouchy – Genève (cadre 3150)	89
N1 Lausanne-Ouchy – Evian-les-Bains (cadre 3151)	90
N2 Lausanne-Ouchy – Thonon-les-Bains (cadre 3152)	90

Transports ferroviaires

Trafic Grandes lignes

100 Lausanne – Sion – Brig / 145 Brig – Domodossola Concept de soirée pour travaux : <i>Les RegioExpress (RE33/34) 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>	
Arrêt pour tous les EC à Gallarate	Cette demande, aussi formulée par les cantons du Tessin et du Valais ainsi que les régions du Piémont et de la Lombardie, est en cours de discussion. La politique de desserte sur territoire italien est toutefois de la compétence de Trenitalia (entreprise ferroviaire) et RFI (gestionnaire d'infrastructure italien).
Pro Bahn Suisse demande l'examen et la mise en œuvre d'une offre plus favorable aux voyageurs sur l'axe du Simplon pendant les fermetures liées aux travaux d'aménagement (corridor 4m)	Une étude est en cours avec Trenitalia (entreprise ferroviaire) et RFI (gestionnaire d'infrastructure italien) pour faire dévier les trains via Novare en cas d'interruption entre Domodossola et Milano Centrale. Aucune solution attractive n'a encore été trouvée. Les discussions se poursuivent pour obtenir de meilleures propositions des partenaires italiens.
Arrêter tous les IR95 à Montreux de manière systématique ou au moins lorsque l'EC circule avec plus de 10-15 minutes de retard	Les CFF entrent en matière pour arrêter les IR95 à Montreux lorsque les trains Eurocity circulent avec un retard de l'ordre de 10 à 15 minutes. Les dispositions d'exploitation sont en cours de définition à l'interne des CFF.
Demande de prolonger les trains nocturnes (REN9) de fin de semaine de Villeneuve à Aigle	La demande n'est actuellement pas suffisante pour justifier un prolongement du REN9 à Aigle au regard des moyens nécessaires pour sa production. Selon la croissance du marché, cette situation pourra être réétudiée.

150 Genève-Aéroport – Genève – Nyon – Morges – Lausanne	
Accélérer l'IR95 en supprimant l'arrêt à Renens lorsque les IR57 roulent	L'arrêt à Renens de l'IR95 tel que proposé est motivé par la volonté des CFF d'offrir aux voyageurs à destination de Renens ou en correspondance dans cette gare (notamment entre le Pied-du-Jura et la Côte vaudoise), lorsque c'est techniquement possible, une relation supplémentaire chaque heure sans rallongement des principaux temps de parcours. Cette modification a été obtenue par une légère réduction des temps d'attente des IR95 en gare de Lausanne. Elle est appréciée par la clientèle concernée et sa suppression, même à certaines heures, n'est pas à l'ordre du jour pour les CFF.
Les premiers trains au départ de Rolle 4h33 et 5h33 devraient avoir une correspondance attractive pour Berne à Lausanne	Pour l'horaire 2027, aucun train supplémentaire n'est prévu entre Genève et Lausanne, ni entre Lausanne et Berne. Par ailleurs, le décalage de l'un des deux trains entraînerait plus de contraintes pour une majorité des voyageurs que de bénéfices en termes de desserte et de correspondances. Dès lors, cette option n'a pas été retenue.
Demande d'ajouter des RE en heures de pointe entre Allaman et Chêne-Bourg pour répondre aux surcharges. L'offre à la demi-heure ne suffit plus	Un projet est en cours afin d'identifier des solutions permettant de renforcer l'offre par des trains supplémentaires aux heures de pointe. Toutefois, les capacités disponibles sur le réseau entre Lausanne et Genève sont aujourd'hui très limitées et ne permettent pas l'insertion de nombreux trains additionnels sans la réalisation de nouvelles infrastructures importantes. La mise à disposition de matériel roulant supplémentaire est également en cours de réflexion. La mise en œuvre est envisagée au plus tôt à l'horizon 2030, et nécessitera d'accepter certaines contraintes et conséquences d'exploitation sur les horaires des autres trains sur le même axe.
Demande de garantir les correspondances à Morges pour le flux St-Prex / Etoy ↔ Morges ↔ Genève (R8/R9 ↔ RE33/34)	Il n'est pas possible d'adapter les horaires des lignes R8/R9 et RE33, en raison de la très forte fréquentation du réseau entre Lausanne et Genève, où les trains se succèdent à un rythme soutenu. Les R8/R9 effectuent déjà leur rebroussement à Allaman dans un temps minimal, sans aucune marge de manœuvre. Les RE33 sont soumis aux mêmes contraintes : leur horaire, très tendu, est calibré pour s'insérer dans les nœuds de Lausanne et de Genève. Le rétablissement du quai à quai à Morges n'est plus possible selon les normes de sécurité de l'OFT en termes de nombre de voyageurs par plateforme. Les trains à forte affluence doivent être répartis entre les différents quais d'une gare ; c'est pour cette raison que la voie 1 a été adaptée à Morges.
Démarrer le train RE3565 depuis Genève comme auparavant, pour rétablir une liaison performante Genève – Etoy	Aux heures de pointe, les voies en gare de Genève sont surchargées et ne permettent plus d'accueillir tous les trains. Une réduction des circulations a été nécessaire à Genève-Cornavin, ne permettant pas de maintenir cette relation depuis Genève Cornavin.

210 Lausanne – Yverdon-les-Bains – Neuchâtel – Biel/Bienne	
Manque de capacité sur les trains IC5 et IC51 en roulant systématiquement en double traction	Les lignes IC5 et IC51 rencontrent un grand succès. Tout est mis en œuvre par les CFF pour offrir une capacité suffisante à tout moment de la journée. Malheureusement, aux heures de pointe, l'offre est déjà proposée à la capacité maximale en termes de matériel roulant disponible et de longueur des quais. Un travail est réalisé en permanence pour ajuster les compositions sur tout le réseau pour optimiser l'usage des rames disponibles.

150/210 Genève-Aéroport – Genève – Nyon – Morges – Yverdon-les-Bains	
Accélérer les trains IR57 pour améliorer cette relation très lente	Au vu de la très forte utilisation du réseau, en particulier aux heures de pointe quand circulent les IR57, ces trains sont obligés d'utiliser des capacités normalement dévolues au trafic marchandises, ce qui explique un temps de parcours allongé.
Comment est-ce possible que la liaison Yverdon-Genève soit plus rapide avec changement à Renens qu'avec l'IR57 ?	Le sillon emprunté dépend directement des trains qui précèdent, et des disponibilités de voies dans le nœud de Genève. La relation ne peut pas être accélérée dans les conditions actuelles.
A quand le retour de liaisons régulières IC5 Bienne – Genève-Aéroport	La mise en place d'un produit entre le Pied-du-Jura et Genève fait partie des priorités pour les CFF. Une étude est en cours avec les différents partenaires pour une mise en service à l'horaire 2030 au plus tôt.

Trafic régional : RER Vaud, RER Fribourg/Freiburg, R13 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>	
Desserte insuffisante de Burier en heures de pointe	Le nouveau concept d'offre mise en place dès 2026 permet d'exploiter les lignes de la Riviera (R1 et R2) intégralement avec des trains à 2 étages offrant davantage de capacité. Les capacités de transport sont suffisantes, et ne nécessitent pas de trains de renfort supplémentaires comme auparavant. A noter que ces trains de renforts sont très chers pour le Canton, car une rame effectue un seul aller-retour par jour (le matin vers Lausanne, le soir de Lausanne).
Desservir Rivaz et/ou Saint-Saphorin toutes les 30 minutes en 2027, ou dès 2028 Rétablir la seconde liaison horaire Lausanne – St-Saphorin via Vevey	La situation à l'horaire 2027 n'évolue pas par rapport à l'horaire 2026. A l'horaire 2027, les haltes de Rivaz et St-Saphorin restent desservies avec une cadence horaire, par la ligne R4. Bien que souhaitée par le Canton de Vaud, une desserte supplémentaire par la R3 n'est pas possible en l'état, car la R3 n'aurait pas le temps d'effectuer un arrêt supplémentaire, conformément au plan d'utilisation du réseau ferroviaire 2027. 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 parcours d'entrée identique à Vevey. La seconde liaison via Vevey qui était proposée à l'horaire 2024 était une conséquence fortuite de la structure de l'horaire précédent, sans garantie de pérennité à long terme. Depuis l'horaire 2025, cette possibilité ne peut malheureusement plus être offerte. Un décalage du départ de la R4 de Vevey n'est pas possible du fait de la succession des trains sur la ligne et des contraintes en gare de Lausanne. Le nombre d'arrêts possibles entre Cully et Vevey est contraint par la succession rapprochée des convois et leurs croisements. Actuellement l'infrastructure à disposition ne permet pas d'introduire une cadence 30' à St-Saphorin. Pour les années horaires suivantes, la situation sera réévaluée en fonction notamment des éventuelles améliorations infrastructurelles.
Demande d'étendre la desserte de St-Saphorin par les trains R1 et R2 à chaque fois que c'est possible	Les augmentations ponctuelles de desserte qui peuvent survenir sont rendues possible par des situations de chantier qui impliquent une modification complète de la structure d'horaire, souvent au dépend d'autres dessertes sur la ligne. Les R1 et R2 ont pu desservir les deux haltes pendant les travaux car les RE33 ne circulaient pas. Ces modifications sont par définition provisoires, et n'ont pas pour vocation d'être pérennisées. Seule une modification des infrastructures permettra un développement de la desserte de St-Saphorin.

201 St-Maurice – Aigle – Lausanne – Yverdon-les-Bains – Grandson (RER VD : lignes R1, R2)	
Demande que R2 24223 marque aussi un arrêt à St-Saphorin à 8h46, pour gymnasiens de Burier commençant à 9h	L'ajout d'un arrêt supplémentaire sur le train qui arrive à Burier à 08h54 a été étudié et n'est malheureusement pas possible en raison de conflits d'usage du réseau avec d'autres trains. Comme à l'horaire 2026, pour les étudiants du gymnase de Burier, les exceptions suivantes sont prévues : ajout des arrêts St-Saphorin et Rivaz le matin sur le train R2 Grandson – St-Maurice qui arrive à Burier à 07h54 et l'après-midi sur le train R2 Bex – Grandson qui part de Burier à 15h34.
Meilleure répartition des trains entre Lausanne et Cully pour offrir du vrai quart d'heure	L'horaire 2026 a permis d'améliorer la desserte avec 4 trains RER par heure jusqu'à Vevey au lieu de Cully. Par contre, la structure horaire actuelle et les contraintes de la gare de Lausanne ne permettent malheureusement pas la réalisation d'un quart d'heure parfait.
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	Demande récurrente Entre Chavornay et Yverdon-les-Bains, chaque ligne ne peut desservir qu'une seule des deux haltes du tronçon, Ependes ou Essert-Pittet. Cette limitation, fixée par le plan d'utilisation du réseau ferroviaire 2027 (PLUR 2027, p. 64), s'explique par trois contraintes : la capacité de la ligne sur ce tronçon, l'insertion des trains circulant depuis Cossonay-Penthalaz vers Lausanne, et la succession des trains de marchandises et de voyageurs à Yverdon-les-Bains.
Demande de la Commune de Chavornay de porter la cadence de desserte à 30 minutes aux heures de pointe en arrêtant aussi la ligne R2 à Essert-Pittet	
Prolonger la ligne R2 dans le nœud 30 à St-Maurice, au minimum durant les heures de pointe (6h30-8h30 et 15h30-19h30)	Le prolongement des trains R1 et R2 de Bex à St-Maurice n'est pas possible chaque heure, en raison de la circulation de trains marchandises et de l'occupation des voies en gare de St-Maurice. Toutefois, le Canton de Vaud a réaffirmé sa volonté de prolonger au moins la ligne R2, afin d'offrir des correspondances avec l'R90 à St-Maurice de/vers le Valais central (autour de la minute 30, chaque heure). Le Canton de Vaud a demandé aux CFF que la situation soit réanalysée en profondeur, en vue d'améliorations dès 2029.

202 Le Brassus/Vallorbe – Le Day – Lausanne – Vevey (RER VD : lignes R3, R4)	
Demande de la Commune de Bretonnières pour une desserte de sa halte toutes les 30 minutes, au moins aux heures de pointe	L'horaire de la R4 est soumis à deux contraintes : au Day, par la coupe-accroche des trains pour la Vallée de Joux ; à Daillens, par l'insertion des trains sur l'axe très chargé Yverdon-les-Bains – Lausanne L'ajout de l'arrêt à Bretonnières sur davantage de trains R4 impliquerait malheureusement un risque trop grand pour la stabilité de l'horaire en pleine heure de pointe. Seules deux exceptions pour les élèves enclassés à Vallorbe ont été acceptées par les CFF.
Les barrières du passage à niveau du Lieu restent fermées plus de 4 minutes consécutives	Selon le gestionnaire d'infrastructure Travys, le temps de fermeture du passage à niveau après mise en service des nouvelles installations ne devrait pas dépasser 95 secondes, grâce à l'acheminement automatique des trains. Les barrières ne se relèveront pas entre le passage des deux trains.
Les trains de renforts sont-ils réintroduits en 2028 (après la fin des travaux du Lieu) ou la solution mixte bus/train sera-t-elle retenue à terme ? Ajouter une course Le Brassus 16h00 – Vallorbe 16h40	Pour l'horaire 2027, les travaux sur l'infrastructure ne seront pas encore terminés, donc l'offre actuelle est reconduite, sans possibilité d'ajouter des trains. Pour les années futures, l'offre de transport doit encore être définie par le Canton de Vaud, en concertation avec les entreprises exploitantes et la nouvelle Commune fusionnée de la Vallée de Joux. A l'heure actuelle, la fréquentation recensée à bord des trains R4 n'est pas suffisante. En effet, il faut atteindre 1'000 voyageurs par jour (TJOM) pour justifier une cadence 30' en heures de pointe et même 2'000 voyageurs pour une cadence 30' intégrale selon les critères de l'OFT, alors que la fréquentation actuelle avoisine les 850 voyageurs en moyenne en 2025. Ainsi, l'offre mixte, actuellement déployée, R4 + bus 613 permet d'offrir une cadence quasiment semi-horaire pour la rive gauche. Sans augmentation significative de la fréquentation, il sera difficile de pouvoir financer une cadence ferroviaire à la demi-heure dans la Vallée de Joux. De plus, il n'est pas encore établi qu'une telle offre soit techniquement réalisable tout en conservant des liaisons directes entre Lausanne et Le Brassus.
Meilleure répartition des trains entre Lausanne et Cully pour offrir du vrai quart d'heure	L'horaire 2026 a permis d'améliorer la desserte avec 4 trains RER par heure jusqu'à Vevey au lieu de Cully. Par contre, la structure horaire actuelle et les contraintes de la gare de Lausanne ne permettent malheureusement pas la réalisation d'un quart d'heure parfait.

202 Le Brassus/Vallorbe – Le Day – Lausanne – Vevey (RER VD : lignes R3, R4)	
Arrivée de l'IR90 à Vevey à la minute 02. Demande de retarder le R4 à la minute 04 pour assurer une correspondance quai à quai en deux minutes pour le flux Lausanne → Vevey → St-Saphorin	La liaison vers Lausanne via Vevey qui existait à l'horaire 2024 était une conséquence fortuite de la structure de l'horaire précédent, sans garantie dans le temps. Dès l'horaire 2025, cette possibilité ne peut malheureusement plus être offerte. Un décalage du départ de la R4 de Vevey n'est pas possible du fait de la succession des trains sur la ligne et des contraintes en gare de Lausanne.
Rétablir des liaisons St-Saphorin – Vevey et au-delà sans changement	Pour faire circuler des trains à deux niveaux entre Grandson et Lausanne ainsi qu'entre Lausanne et Bex, les lignes ont été modifiées en 2026. La structure du RER Vaud qui en résulte, desserte de Rivaz et St-Saphorin reprise par la ligne R4, ne permet pas de prolonger cette ligne au-delà de Vevey, en raison de la succession des trains à Vevey. De plus, cela nécessiterait du matériel roulant supplémentaire indisponible à l'heure actuelle dans le parc du RER Vaud. Le rétablissement de liaisons sans changement de St-Saphorin au-delà de Vevey n'est pas prévu à l'heure actuelle.
Les liaisons entre Lausanne et Rivaz ou St-Saphorin via Vevey ne seront plus possibles Assurer une desserte toutes les 30 minutes des haltes de Rivaz et St-Saphorin	Demande récurrente A l'horaire 2027, les haltes de Rivaz et St-Saphorin restent desservies avec une cadence horaire, par la ligne R4 (pas de changement par rapport à 2026). Bien que souhaitée par le Canton de Vaud, 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 2027. 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 entrerait en conflit avec l'arrivée de la R7 à Vevey, qui a un parcours d'entrée identique à Vevey. La seconde liaison via Vevey qui existait à l'horaire 2024 était une conséquence fortuite de la structure de l'horaire précédent, sans garantie de pérennisation. Dès l'horaire 2025, cette possibilité ne peut malheureusement plus être offerte. Un décalage du départ de la R4 de Vevey n'est pas possible du fait de la succession des trains sur la ligne et des contraintes en gare de Lausanne. Le nombre d'arrêts possibles sur les trains entre Cully et Vevey est contraint par la succession rapprochée des convois et leurs croisements. Actuellement l'infrastructure à disposition ne permet pas d'introduire une cadence 30' à St-Saphorin. Pour les années horaires suivantes, la situation sera réévaluée en fonction notamment des éventuelles améliorations infrastructurelles.

203 Lausanne – Palézieux – Romont – Fribourg (RER FR, RER VD – lignes S30, S31)

Ces lignes seront renumérotées S30 et S31 à la demande de l'OFT, car elles poursuivent leur parcours au-delà de Fribourg vers Payerne et Yverdon-les-Bains. Dès 2027, il y aura donc les lignes suivantes :

- *S30 Lausanne – Palézieux – Romont – Fribourg – Payerne – Yverdon-les-Bains (dessert Vauderens, mais ne dessert ni Bossière, ni Moreillon, ni Oron)*
- *S31 Lausanne – Palézieux – Romont – Fribourg – Payerne – Yverdon-les-Bains (dessert Bossière, Moreillon et Oron, mais ne dessert pas Vauderens)*

Desservir Bossière à la cadence 30'	Les temps de parcours ne permettent malheureusement pas d'introduire un arrêt supplémentaire entre Puidoux et Lausanne sur les trains de la ligne S30. L'horaire est contraint par la succession des trains entre Lausanne et Fribourg.
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	La situation n'évolue pas par rapport à l'horaire 2026. La structure horaire mise en place en 2025 ne permet pas le transit en direction d'Allaman des RER desservant Pully-Nord, car il n'y a pas de capacité suffisante sur le réseau pour poursuivre entre Lausanne et Allaman qui connaît une très forte succession de trains. Un prolongement des lignes S30/S31 jusqu'à Renens n'est malheureusement pas possible non plus. En effet, la voie 70 utilisée par ces trains à Lausanne ne permet pas de transit. 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. De manière générale, les lignes S30/S31 offrent à Lausanne une correspondance optimisée de/vers Renens (IR90, IC1). Lors de travaux, il arrive malheureusement que celle-ci ne puisse pas être maintenue.

204 Vevey – Puidoux – Palézieux (RER VD, ligne R7)

Remettre en service la halte de Corseaux-Cornalles	La ligne R7 permet des correspondances avec le trafic grandes lignes à Palézieux (IR15) et à Vevey (IR95). L'horaire de la R7 est contraint par une succession rapprochée des trains entre Palézieux et Puidoux, et par la nécessité de garantir ces correspondances.
Demande d'un arrêt sur demande à Corseaux-Cornalles	Le temps de parcours ne permet actuellement qu'un seul arrêt intermédiaire entre Puidoux et Vevey. La desserte de Corseaux-Cornalles n'est donc pas possible à l'horaire 2027 en arrêt fixe ou sur demande, qui nécessitent tous deux d'avoir le temps nécessaire pour marquer un arrêt. Des travaux sont en cours sur l'infrastructure entre Palézieux et Puidoux pour permettre le rétablissement de la desserte de la halte de Corseaux-Cornalles par les trains R7. Les CFF pourront confirmer cela au Canton courant 2027, selon l'avancement des travaux.

204 Vevey – Puidoux – Palézieux (RER VD, ligne R7)	
Prolonger cette ligne jusqu'à Villeneuve d'une part et Fribourg d'autre part	La liaison R7 Palézieux – Vevey a été mise en place d'entente entre le Canton de Vaud et les CFF dans le cadre de l'horaire 2025. Le positionnement horaire de la R7 permet une liaison efficace entre Fribourg/Berne et Vevey/Montreux/Aigle et au-delà avec des correspondances optimisées à Palézieux (IR15) et à Vevey (IR95). Des prolongements de la R7 vers Villeneuve ou Fribourg ne sont pas prévus pour le moment. Le Canton de Vaud ne dispose pas de moyens financiers pour développer cette ligne de trafic régional, car un prolongement vers Fribourg demanderait une rame supplémentaire, tout comme un prolongement vers Villeneuve. Ce matériel n'est pas disponible actuellement.
205 Allaman – Lausanne – Palézieux – Payerne – Murten / Morat (RER VD, lignes R8, R9)	
Demande de garantir les correspondances à Morges pour le flux St-Prex / Etoy ⇔ Morges ⇔ Genève (R8/R9 ⇔ RE33/34)	La très forte utilisation du réseau entre Lausanne et Genève où beaucoup de trains se succèdent ne permet pas d'adapter les horaires de ces deux offres. Les lignes R8/R9 doivent déjà faire un rebroussement dans un temps minimal à Allaman dans un temps minimal à Allaman, ce qui n'offre aucune marge de manœuvre et les contraintes sont identiques sur les RE33 qui circulent avec un horaire très tendu pour s'insérer dans les nœuds de Lausanne et Genève. Le rétablissement du quai à quai à Morges n'est plus possible selon les normes de sécurité de l'OFT (nombre de voyageurs par plateforme). Les trains avec une forte demande doivent être répartis entre les différents quais d'une gare, et c'est justement la raison pour laquelle la voie 1 à Morges a été adaptée.
Demande d'arrêter les trains R8 et R9 à Prilly-Malley	La nouvelle structure horaire de 2025, respectivement les travaux dans la gare de Lausanne ne permettent pas d'offrir un arrêt à Prilly-Malley sur ces trains. La desserte de Prilly-Malley par la R8 et/ou R9 est actuellement étudiée pour une réintroduction vers l'horizon 2030 au plus tôt.
Demande d'arrêter les trains R8 et R9 à Pully-Nord et La Conversion aux heures de pointe	Les temps de parcours ne permettent malheureusement pas d'introduire un arrêt intermédiaire entre Puidoux et Lausanne sur les trains des lignes R8 et R9. L'horaire des trains RER des lignes R8 et R9 est déjà particulièrement tendu, avec des contraintes lors de l'insertion à Palézieux, dans le nœud de Lausanne qui sera prochainement en travaux, et un temps de retournement contraint au terminus de Allaman qui limite toute marge de manœuvre.
Le temps de correspondance de 3 minutes à Payerne est trop court pour permettre aux personnes à mobilité réduite de changer de train	Les horaires sur les lignes desservant la Broye sont très contraints par la configuration du réseau avec de la voie unique et les points de croisement existants. Il n'est pas possible d'augmenter le temps de correspondance à Payerne, et celui-ci est conforme au standard appliqué en Suisse.

205 Allaman – Lausanne – Palézieux – Payerne – Murten / Morat (RER VD, lignes R8, R9)	
Réduire les suppressions de trains entre St-Prex et Allaman Demande de circuler au minimum jusqu'à Etoy ou faire attendre le bus 724 à St-Prex	La structure horaire mise en place en 2025 comporte des temps de rebroussement très courts à Allaman pour les trains des lignes R8 et R9. En cas de retard important du train arrivant, il n'est pas possible d'absorber ce retard au terminus avec pour conséquence de le reporter sur la course suivante. Cela provoque des retards en chaîne mettant à mal l'intégralité de l'horaire. Les CFF mettent tout en œuvre afin de garantir une bonne ponctualité et d'éviter au maximum les suppressions de train. Les CFF et MBC travaillent sur une meilleure collaboration pour que les voyageurs des lignes R8 et R9 qui utilisent un train limité à St-Prex soient réorientés (annonce vocale et visuelle) vers le bus MBC724 lorsque c'est possible (retard du train inférieur à 6-8 minutes et lorsqu'il y a un bus). Les dispositions d'exploitation sont en cours de déploiement.
Demande d'une cadence à la demi-heure entre Morat et Payerne, telle qu'elle existait avec les bus de substitution durant les travaux de modernisation	Dans la Broye, les possibilités de croisement limitées (voie unique), ainsi que la circulation de trains de marchandises contraignent fortement l'horaire. Le concept actuellement en place entre Payerne et Kerzers est un compromis qui tient compte des besoins des voyageurs, mais également des contraintes de l'infrastructure en place et des besoins de circulation des trains de marchandises. Il a été mis en place en 2025 et a permis notamment d'améliorer l'offre pour Avenches et Morat en direction de Berne (lignes S5 et S52 du BLS). A noter que la ligne R9 est calée dans le nœud de Payerne autour de la minute 00 (chaque heure) en raison des contraintes d'insertion entre Palézieux et Allaman. Tandis que les lignes du RER bernois (S5 et S52) sont décalées d'environ 15 minutes par rapport à la ligne R9 entre Morat et Payerne en raison de l'insertion dans le nœud de Berne, à Neuchâtel et pour réaliser la coupe-accroche à Kerzers. Difficile donc de mieux les répartir dans l'heure entre Morat et Payerne. En plus, la capacité en ligne est limitée entre Payerne et Avenches à un train voyageur et un train marchandises par heure (PLUR). A certaines heures le train marchandises peut être remplacé par un second train voyageur (S52) sous certaines conditions. La situation actuelle est donc le meilleur compromis trouvé pour satisfaire toutes les demandes de liaisons sans changement vers Berne et vers Lausanne. Une offre en ilot avec un train toutes les 30 minutes entre Morat et Payerne, allongeant les correspondances vers Lausanne et vers Berne n'est pas souhaitée par les Cantons de Vaud et Fribourg.
Demande pour une cadence 30 minutes à Denges-Echandens	Les temps de parcours ne permettent malheureusement pas d'effectuer plus que deux arrêts intermédiaires entre Renens et Morges sur les trains des lignes R8 et R9. L'horaire de ces trains est contraint par le nombre élevé de trains circulant entre Lausanne et Allaman et par le temps de retournement très court au terminus d'Allaman.

205 Allaman – Lausanne – Palézieux – Payerne – Murten / Morat (RER VD, lignes R8, R9)	
Demande de liaisons nocturnes depuis Genève-Aéroport et l'Arc lémanique vers la Broye les nuits de week-end	Le train nocturne 13839 Lausanne 1h36 – Palézieux 1h58 stationnera jusqu'à 2h24 à Palézieux permettant d'attendre le train IR15 Lausanne 2h04 – Palézieux 2h21, qui lui-même relève le train RE9 Genève-Aéroport 1h00 – Lausanne 1h59. Ainsi les clients de la Broye pourront quitter Genève-Aéroport à 1h00 et Lausanne à 2h04 pour atteindre Payerne à 2h59 et Avenches à 3h11 les nuits de week-ends.
207 Orbe – Renens (RER VD, ligne R10)	
Etendre l'offre de 6h à 23h tous les jours de la semaine	L'horaire 2027 prévoit 10 aller-retours quotidiens comme offre de démarrage permettant d'éprouver l'exploitation de la nouvelle infrastructure et la stabilité de l'horaire. Si c'est un succès, un développement de l'offre pourra être envisagé pour un horaire futur.
Il faut décaler les heures de circulation des trains de la ligne R10 pour une arrivée à Renens à 7h49 pour les étudiants A Chavornay, assurer des correspondances avec les trains R1 et R2 en direction d'Yverdon-les-Bains	L'horaire de la nouvelle ligne R10 est extrêmement contraint en raison notamment de la succession des trains entre Chavornay et Renens et de la disponibilité des voies en gare de Renens pour un rebroussement en trois minutes. L'horaire proposé actuellement sur la R10 est le seul qui soit faisable techniquement en tenant compte de ces contraintes. Pour donner la correspondance à Chavornay en direction d'Yverdon-les-Bains, il faudrait retarder d'environ 20 minutes (ou avancer de 10 minutes) la marche des trains R10, rendant impossible le rebroussement à Renens ou à Orbe et nécessitant l'engagement d'un second train, ce qui ne serait économiquement pas possible pour le Canton de Vaud. Les voyageurs d'Orbe à Yverdon-les-Bains peuvent utiliser la ligne de bus 680 qui circulent toutes les 30 minutes en direction d'Yverdon-les-Bains en semaine et qui a été prolongée à Chavornay, permettant aux clients des bas d'Orbe d'atteindre Yverdon-les-Bains sans changement. Ce prolongement permet en même temps et chaque heure deux relations supplémentaires aux trains R10 en direction de Lausanne pour tous les clients d'Orbe, avec changement à Chavornay.
Pourquoi la voie 7 n'est-elle pas utilisée pour le rebroussement à Renens ? Cette voie sera-t-elle utilisée à l'avenir ?	L'utilisation de cette voie est souhaitée par la DGMR, pour profiter de correspondances idéales vers le tram Renens – Lausanne-Flon (tl ligne 5) mais nécessite encore quelques travaux de la part des CFF sur la signalisation. Le délai de mise en service commercial de cette voie est en cours de clarification avec CFF Infrastructure.

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 Ajouter l'arrêt Grandson nécessiterait de retarder l'horaire technique de la R13. Fort de l'analyse de l'exploitation actuelle du réseau, il n'y a pas assez de marge pour une telle adaptation au vu de tout le trafic sur la ligne, voyageurs et marchandises. La bonne tenue de l'horaire est essentielle pour la stabilité du trafic, les trains s'enchaînant à seulement quelques minutes d'intervalle. A noter que l'horaire technique diffère légèrement de l'horaire commercial publié qui est un arrondi à la minute supérieure. L'horaire technique définit la capacité du réseau et garanti la sécurité, l'horaire commercial est la base pour établir les correspondances qui sont ainsi renforcées. <u>Note DGMR :</u> <i>Cette desserte est soutenue et souhaitée par la DGMR. Des réflexions sont en cours avec les CFF et l'OFT pour un rétablissement des liaisons IC5 Bienne – Genève-Aéroport (sans passer par Lausanne, par le bypass de Bussigny) à l'horizon 2030. Il faut modifier la structure d'horaire de la ligne avec un repositionnement du train IC5, ce qui ouvrirait des possibilités d'améliorer le trafic régional et notamment de pouvoir doubler la cadence de la R13 et de lui ajouter des arrêts. Les études et validations se poursuivront jusqu'en 2027.</i>
--	--

252 Yverdon-les-Bains – Payerne – Fribourg (RER FR, RER VD – lignes S30, S31)

Ces lignes seront renumérotées S30 et S31 à la demande de l'OFT, car elles poursuivent leur parcours au-delà de Fribourg vers Lausanne. Dès 2027, il y aura donc les lignes suivantes :

- S30 Yverdon-les-Bains – Payerne – Fribourg (arrêt partout) – Lausanne (dessert Vauderens, mais ne dessert ni Oron, ni Moreillon, ni Bossière)
- S31 Yverdon-les-Bains – Payerne – Fribourg (arrêt partout) – Lausanne (dessert Oron, Moreillon et Bossière Vauderens, mais ne dessert pas Vauderens)

Le train 14314 part en retard d'Yverdon (dp 6h34) en raison d'un retard sur le 14307 qui circule avec une seule rame	Lead – Canton de Fribourg Selon les CFF, le 14314 n'a pas de problème de ponctualité. La circulation de ce train en composition simple (3 éléments) n'induit pas de retard important sur les trains encadrants 14307 et 14314.
Renforcement de capacité nécessaire sur le train 14358 Yverdon-les-Bains 16h04 – Fribourg 16h58	Lead – Canton de Fribourg Selon les CFF, le dimensionnement du 14358 respecte globalement les standards. Les coûts qui seraient générés par le renforcement du 14358 ne sont donc pas justifiés à l'état actuel. La situation sera réévaluée si celle-ci devait évoluer dans le futur. Les réductions de compositions sont parfois malheureusement nécessaires pour des raisons d'exploitation. Tout est mis en œuvre pour les éviter.

252 Yverdon-les-Bains – Payerne – Fribourg (RER FR, RER VD – lignes S30, S31)	
Ces lignes seront renumérotées S30 et S31 à la demande de l'OFT, car elles poursuivent leur parcours au-delà de Fribourg vers Lausanne. Dès 2027, il y aura donc les lignes suivantes : • S30 Yverdon-les-Bains – Payerne – Fribourg (arrêt partout) – Lausanne (dessert Vauderens, mais ne dessert ni Oron, ni Moreillon, ni Bossière) • S31 Yverdon-les-Bains – Payerne – Fribourg (arrêt partout) – Lausanne (dessert Oron, Moreillon et Bossière Vauderens, mais ne dessert pas Vauderens)	
Le temps de correspondance de 3 minutes à Payerne est trop court pour permettre aux personnes à mobilité réduite de changer de train	Les horaires sur les lignes desservant la Broye sont très contraints par la configuration du réseau avec de la voie unique et les points de croisement existants. Il n'est pas possible d'augmenter le temps de correspondance à Payerne, et celui-ci est conforme au standard appliqué en Suisse.
Renforcement de capacité nécessaire sur le train 14307 Fribourg 5h32 – Yverdon-les-Bains 6h26	<i>Lead – Canton de Fribourg</i> Selon les CFF, le dimensionnement du train 14307 respecte globalement les standards. Les coûts qui seraient générés par le renforcement du 14307 ne sont donc pas justifiés à l'état actuel. La situation sera réévaluée si celle-ci devait évoluer dans le futur. Les réductions de compositions sont parfois malheureusement nécessaires pour des raisons d'exploitation. Tout est mis en œuvre pour les éviter.
Les correspondances à Yverdon-les-Bains entre la S30 et les trains IC5 et IC51 sont souvent rompues. Seront-elles améliorées avec les Flirt EVO ?	L'horaire 2025 a permis d'introduire une correspondance optimisée à Yverdon toutes les 30 minutes de/vers la Broye. Les CFF mettent tout en œuvre afin de garantir une bonne ponctualité et d'éviter les ruptures de correspondances. Les marges de manœuvre pour attendre une correspondance sont limitées, car l'horaire est très contraint par la succession des trains entre Yverdon et Lausanne, les autres correspondances, notamment à Renens ainsi que les points de croisement limités sur la ligne entre Yverdon et Payerne (voie unique). Un matériel roulant avec de meilleures performances techniques influencera positivement la ponctualité de la ligne. Le taux de correspondance à Yverdon-les-Bains S30/31 ⇔ IC5/51 est très élevé en moyenne. Certains trains d'heures de pointe (7h30 et 17h30) sont surveillés, car les correspondances sont plus fragiles.
Réouverture de la gare d'Yverdon-Champ-Pittet et mise aux normes Lhand	Les plans pour la mise aux normes LHand pour la gare de Yverdon-Champ-Pittet existent. Les travaux seront réalisés pour l'horizon de réouverture de la gare qui, lui, dépend de la réalisation de travaux plus conséquent sur le reste de la ligne et de l'arrivée de nouveau matériel roulant plus performant.

TER Pontarlier – Frasné – L'Abergement-Ste-Marie – Vallorbe (exploitation SNCF)	
Ajouter des trains supplémentaires entre Pontarlier ou Frasné et Vallorbe Ajouter un train Pontarlier – Vallorbe 7h30 et Vallorbe 18h45 – Pontarlier le soir Ajouter des départs de Pontarlier à 7h16 et 8h16 pour Vallorbe Ajouter un train à 18h43 de Vallorbe pour Pontarlier Passer de 4 à 6 AR par jour Remplacer le train diesel par une rame électrique Prolonger les RE9 Neuchâtel – Frasné en direction Cossonay-Penthalaz via Vallorbe	Le Canton de Vaud est parfaitement conscient de l'importance d'une bonne offre ferroviaire à destination de Vallorbe, raison pour laquelle il finance une part importante du déficit d'exploitation des TER Pontarlier – Frasné – Vallorbe. 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 Bourgogne – Franche-Comté n'a pas de moyens financiers supplémentaires pour un tel développement. • Les coûts de production de SNCF sont assez élevés en comparaison de 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 faibles, en raison du prix relativement bas des titres de transport fixé par la France. • Le matériel suisse qui effectue les allers-retours Frasné – Neuchâtel (en correspondance avec les TGV Lyria) ne dispose pas d'une AMEC (autorisation de mise en exploitation commerciale) pour le tronçon Vallorbe – Frasné 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)

R20 Lausanne – Echallens – Bercher / R25 Lausanne – Echallens (cadre 101)	
Pourquoi la course Lausanne-Flon – Echallens 22h52 ne continue-t-elle pas vers Bercher ?	La Confédération prévoit d'augmenter les seuils des critères de rentabilité pour les lignes ferroviaires dont l'offre atteint 36 allers-retours quotidiens. Elle conditionne sa part de financement du déficit d'exploitation (47% pour CH, 53% pour VD) à un taux supérieur à 30% pour la couverture des charges par les recettes.
Pourquoi la course Echallens 23h37 – Lausanne-Flon 0h05 ne part-elle pas de Bercher ?	Dans l'offre remise par le LEB au Canton en avril 2026, ce taux n'est pas atteint. Cela contraint le Canton de Vaud à réduire d'un aller-retour l'offre à destination de Bercher, s'il ne veut pas perdre la part du financement de l'OFT (qui s'élève à 6,8 millions de francs pour la ligne R20). Après discussion avec l'entreprise, c'est l'aller-retour Echallens 22h54 – Bercher 23h07 / 23h24 – Echallens 23h35 qui a été supprimé car c'est le moins chargé de la journée.

R12 / R22 Yverdon-les-Bains – Ste-Croix (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.
Lorsque la cadence des trains est horaire, donner des consignes aux mécanos pour que les trains R12 attendent la correspondance de l'IC 51 en provenance de Lausanne	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 en 2025, la planification est déjà optimisée au maximum. Retarder le départ des trains R12 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 retardée (du fait des croisements des trains à Vuiteboëuf 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. En revanche, l'entreprise portera une attention particulière aux correspondances en soirée pour privilégier les flux Lausanne > Ste-Croix et éviter des attentes de 60 minutes aux clients, contrairement au flux inverse, très justement plus faible et qui offre un départ alternatif pour Lausanne ou Neuchâtel entre 15 et 30 minutes plus tard.

GPX Montreux – Zweisimmen – Interlaken Ost / R30 Montreux – Zweisimmen / R34 Montreux – Les Avants (cadre 120)

PETITION En faveur du rétablissement de la cadence 30 minutes jusqu'aux Avants toute la journée (6h à 22h)	Pour rappel, la ligne R34 Montreux – Les Avants avait été prolongée jusqu'à Château-d'Œx en décembre 2023, dans le cadre de l'extension de la communauté tarifaire vaudoise Mobilis dans le Pays-d'Enhaut. Ce prolongement visait à renforcer l'offre et ambitionnait d'attirer davantage de voyageurs. Cependant, plusieurs constats ont conduit à une révision de cette offre : • Pas de voyageurs supplémentaires attirés, et même une très faible fréquentation en heures creuses entre Chernex et Les Avants ; • Des difficultés d'exploitation par l'engagement nécessaire d'une 3^{ème} rame prise sur la ligne des Pléiades empêchant tout renfort pour des demandes de transport de groupes aux Pléiades (ski, activités estivales) ; • Une rentabilité insuffisante avec un degré de couverture des charges par les recettes avoisinant les 10% (le taux minimal exigé par l'OFT est de 20%) déjà en 2024, rendant l'offre non viable économiquement et non-financée par la Confédération dès 2025. Une pétition demandant le rétablissement d'une desserte régulière systématique jusqu'aux Avants des trains R34 a été adressée à la DGMR. L'horaire proposé, bien qu'insuffisant aux yeux de certains utilisateurs, vise à garantir une cadence aux 30 minutes entre Montreux et Les Avants en heures de pointe et limite l'offre à la section Montreux – Chernex en heures creuses, en adéquation avec les fréquentations observées. Ceci dans l'objectif de conserver le financement de la Confédération sans lequel la ligne R34 ne pourrait simplement pas être maintenue. Des discussions ont eu lieu entre la Commune de Montreux, le MOB et la DGMR pour définir des adaptations ciblées, permettant de conserver un seuil de rentabilité minimal garantissant la participation de la Confédération. Pour aller dans le sens des pétitionnaires, les courses au départ de Montreux à 18h16 et 19h16 circuleront de Montreux jusqu'aux Avants tous les jours de la semaine dès l'horaire 2027. Cette ligne reste néanmoins sous une étroite surveillance et si une baisse de la fréquentation et donc des recettes devait être observée, la DGMR se réservera la possibilité de réduire les prestations dès l'horaire 2029. <i>Lors de l'échange du 19 août 2026 entre les pétitionnaires, le MOB, la Commune de Montreux et la DGMR, cette thématique a pu être expliquée.</i>
--	---

GPX Montreux – Zweisimmen – Interlaken Ost / R30 Montreux – Zweisimmen / R34 Montreux – Les Avants (cadre 120)	
PETITION demandant aussi d'arrêter le train 2257 à Sonzier (vers 7h49)	L'horaire du train 2257 représente une exception à la cadence des trains R30, ce dernier devant assurer l'acheminement des élèves du Pays-d'Enhaut vers le Gymnase de Burier. L'objectif est d'atteindre Fontanivent à 7h55 pour que les élèves puissent ensuite prendre le bus 208 à 7h59 pour Burier. La marche de ce train doit être adaptée en réduisant sa marge de régularité (marge horaire en cas d'imprévus). Or, au cours de la période horaire 2025, une ponctualité insuffisante a été constatée pour ce train et des mesures ont été prises dans le cadre de l'horaire 2026 afin de garantir les correspondances en gare de Montreux : parmi elles, la suppression nécessaire de l'arrêt à Sonzier. La ponctualité de ce train sera suivie avec attention par le MOB afin d'envisager la réintroduction de l'arrêt au plus tôt à l'horaire 2028. Pour la liaison Sonzier – Burier, il existe l'alternative suivante avec l'horaire 2027 : Sonzier 7h24 – Montreux – Burier 8h01. <i>Lors de l'échange du 19 août 2026 entre les pétitionnaires, le MOB, la Commune de Montreux et la DGMR cette thématique a pu être expliquée.</i>
Trains vides aux heures creuses de semaine, est-il possible de réduire les compositions ?	Le parc de matériel roulant MOB dispose d'une réserve d'exploitation très limitée au vu de l'offre produite en heures de pointe et pendant la journée, ce qui ne permet pas d'engager en permanence la composition théoriquement optimale. Par exemple, les trains R30 mis en circulation le matin tôt doivent assurer, dans leur roulement journalier, les courses de l'heure de pointe, caractérisées par des flux importants de pendulaires et d'écoliers. L'engagement de compositions plus longues sur ces plages horaires permet ainsi de garantir une capacité suffisante aux moments de forte affluence. Depuis le changement d'horaire de décembre 2024, la circulation de compositions courtes entre Montreux et Château-d'Œx le soir dès 20h sur la ligne R30 a toutefois été mise en place dans le plan de roulement du matériel roulant MOB.
Demande pour arrêter le GPX à Rossinière et à Rougemont à l'instar de Schönried et Saanenmöser	Les arrêts de Rossinière et de Rougemont ne sont pas conformes et adaptés pour le GoldenPass Express (longueur de quai). De surcroît, l'ajout de ces arrêts sur les produits GPX n'est pas possible au vu de la structure de l'horaire actuel. En effet, le temps de parcours des trains GPX entre Montbovon et Gstaad ne peut pas être allongé, car l'horaire est contraint aux deux extrémités : à Montbovon par la correspondance avec les trains de la ligne S50 des TPF et à Gstaad par le croisement avec les trains de sens opposé. Ainsi, seul un arrêt en gare de Château-d'Œx est possible pour les trains GPX entre Montbovon et Gstaad. Concernant le temps d'attente à Zweisimmen, les minutes d'arrêt prévues dans l'horaire sont nécessaires pour la procédure de changement d'écartement, de locomotive et de tension de la ligne. Cette situation ne pourra pas être modifiée dans les prochaines années, car aucune évolution n'est prévue pour les conditions-cadre affectant la ligne (mise en conformité des gares, statu quo des horaires sur les lignes TPF et BLS, ainsi que des nœuds de correspondances).

GPX Montreux – Zweisimmen – Interlaken Ost / R30 Montreux – Zweisimmen / R34 Montreux – Les Avants (cadre 120)	
Arrivée demandée entre 8h05 et 8h10 à Montreux, pour une école privée	Les horaires des courses des heures de pointe du matin entre Les Avants et Montreux (ligne R34) ont été adaptés à partir de l'horaire 2026 pour les besoins des écoliers, en collaboration avec la Commune de Montreux. Ceux-ci correspondent donc aux besoins liés aux établissements scolaires de la Commune : le souhait de maintenir ce concept pour l'horaire 2027 a été confirmé par la Commune de Montreux. Au vu de l'utilisation en heures de pointe de l'ensemble des compositions disponibles, il n'est actuellement pas possible d'ajouter une circulation supplémentaire aux horaires demandés.
Demande pour arrêter le GPX à Rossinière et à Rougemont à l'instar de Schönried et Saanenmöser	Les arrêts de Rossinière et de Rougemont ne sont pas conformes et adaptés pour le GoldenPass Express (longueur de quai). De surcroît, l'ajout de ces arrêts sur les produits GPX n'est pas possible au vu de la structure de l'horaire actuel. En effet, le temps de parcours des trains GPX entre Montbovon et Gstaad ne peut pas être allongé, car l'horaire est contraint aux deux extrémités : à Montbovon par la correspondance avec les trains de la ligne S50 des TPF et à Gstaad par le croisement avec les trains de sens opposé. Ainsi, seul un arrêt en gare de Château-d'Œx est possible pour les trains GPX entre Montbovon et Gstaad. Concernant le temps d'attente à Zweisimmen, les minutes d'arrêt prévues dans l'horaire sont nécessaires pour la procédure de changement d'écartement, de locomotive et de tension de la ligne. Cette situation ne pourra pas être modifiée dans les prochaines années, car aucune évolution n'est prévue pour les conditions-cadre affectant la ligne (mise en conformité des gares, statu quo des horaires sur les lignes TPF et BLS, ainsi que des nœuds de correspondances).
Les amplitudes horaires de cette ligne sont trop importantes, il y a trop peu de voyageurs tôt le matin ou tard le soir. Demande de les réduire pour limiter les impacts sur l'environnement	L'amplitude horaire de l'offre MOB répond aux besoins de la clientèle du Pays-d'Enhaut et du Saanenland, en particulier pour les besoins pendulaires d'accès aux grands pôles urbains (Lausanne, Genève, Berne). La DGMR veille à ce que toutes les régions du canton bénéficient d'un service de transport régulier tout au long de la journée. D'autre part, la concentration des ressources de production (matériel roulant notamment) aux dépôts de Montreux et Zweisimmen ainsi que leur garage de nuit en bout de ligne obligent à mettre en marche les trains tôt le matin pour garantir une arrivée 2 heures plus tard à l'autre extrémité de la ligne.
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 a permis la création d'emplois dans la région grâce à la constitution d'une nouvelle équipe de conducteurs de locomotives et d'un centre de formation basés à Château-d'Œx (lieu de service) depuis décembre 2025.

GPX Montreux – Zweisimmen – Interlaken Ost / R30 Montreux – Zweisimmen / R34 Montreux – Les Avants (cadre 120)	
Correspondances trop longues à Montbovon pour le flux Bulle ↔ Château-d'Oex (S50 ↔ R30)	<i>Demande récurrente</i> Les trames horaires actuelles des lignes MOB et TPF sont conçues pour offrir de bonnes correspondances dans les nœuds de Montreux, Château-d'Œx et Bulle. La structure globale qui en résulte empêche d'établir aussi un nœud de correspondances optimal en gare de Montbovon. Certaines exceptions ont été introduites aux heures de pointe mais, en raison des contraintes imposées par l'infrastructure à voie unique et au manque de points de croisement, elles ne peuvent pas être généralisées sur l'ensemble de la journée. Cette situation sera stable ces prochaines années car la structure d'offre au niveau du réseau national ne va pas changer (CFF/BLS).
Améliorer répartition des trains GPX et R30 pour offrir une cadence 30'	Une différence de temps de parcours entre Montreux et Zweisimmen existe entre les produits GPX et R30 (15 à 20 minutes). De ce fait, une cadence semi-horaire stricte ne peut pas être offerte sur l'ensemble du parcours. Actuellement, les sillons sont proches entre Montreux et Château-d'Œx, mais mieux répartis entre Gstaad et Zweisimmen. Cette situation est par ailleurs due à la nature du nœud de correspondance MOB-BLS de Zweisimmen.
La correspondance est trop courte à Montbovon entre le train 14808 (ar 7h12) de Bulle et 2257 (dp 7h14) vers Montreux	L'horaire de l'heure de pointe du matin est conçu pour maximiser les correspondances dans le nœud de Montbovon. Il fait exception à la trame horaire systématique en exploitant des petites réserves de capacité et en tenant compte des contraintes imposées par l'infrastructure à voie unique et au manque de points de croisement. De ce fait, le train 2257 répondant avant tout à des besoins des gymnasiens et des écoliers, aucun allongement de la correspondance n'est possible par un départ retardé de Montbovon. A noter que la correspondance sur le même quai (V3>V2) entre ces trains est garantie.
Informations lacunaires aux voyageurs lors de perturbations. Info voyageur MOB (téléphone, SMS, page internet) à prévoir et à communiquer aux clients afin de compenser le manque d'information aux arrêts dépourvus d'écrans de diffusion	Des mesures d'amélioration ont été mises en place par le MOB pour informer via le canal de l'horaire en ligne (indication en temps réel des retards et des suppressions, messages en cas de perturbation, informations complémentaires, etc.). Dans la branche des transports publics, il s'agit du canal le plus efficace pour une mise à jour rapide et un partage d'informations consolidés auprès de la clientèle.

R35 Vevey – Blonay – Les Pléiades / R36 Vevey – Blonay (cadre 112)	
La correspondance à Vevey en 3 minutes est trop serrée (arrivée IR90 à la minute 02 et départ R35 à la minute 05) Et particulièrement à 18h (IR90 1829 ⇔ R35 1451)	La correspondance indiquée est la seule dans la trame horaire de la ligne R35/R36 à être planifiée avec seulement 3 minutes, soit le temps minimal prévu pour les correspondances en gare de Vevey. Les autres correspondances s'effectuent en 4 minutes ou plus. Cette situation ne peut pas être modifiée en raison de l'incompatibilité fondamentale entre la structure de l'horaire R35/R36 – basé sur une cadence stricte aux 15' entre Vevey et Blonay – et les horaires des lignes IR 90/ IR95 des CFF qui ne sont, eux, pas avec une cadence stricte (intervalles de 26/34 minutes). Pour la dernière course de l'horaire à destination des Pléiades, un délai d'attente en gare de Vevey en cas de retard des trains CFF est prévu. En revanche, lorsque la cadence 15' est déployée en heure de pointe, cela ne permet pas d'attendre davantage la clientèle en correspondance afin de respecter l'horaire des trains suivants.
Assurer la correspondance des trains R35 arrivant à la minute 55 avec les IR90 pour Genève à la minute 56	Cette demande ne peut pas être satisfaite pour les mêmes raisons indiquées ci-dessus : alors que l'horaire des lignes R35/R36 est conçu selon une cadence stricte aux 15' entre Vevey et Blonay (elle-même strictement liée à la position des points de croisement des Bosquets et de St-Légier-Gare), les horaires des lignes IR 90/ IR95 CFF ne respectent pas une cadence stricte.

R37 Montreux – Glion – Caux – Rochers-de-Naye (cadre 121)	
Ajouter une course Glion – Montreux vers 6h45 et 7h45 au départ de Glion pour les jeunes en formation	En l'état actuel, l'ajout de courses supplémentaires sur la ligne des Rochers-de-Naye n'est pas possible, pour des raisons de disponibilité du matériel roulant. L'offre de la ligne R37 sera adaptée à l'horizon 2030, à la suite du programme de renouvellement du matériel roulant (nouvelles rames) et de l'infrastructure. A noter la desserte complémentaire de Glion par la ligne R37 et par le funiculaire Territet – Glion. Ensemble, ces deux axes de transport offrent des correspondances toutes les demi-heures sur les lignes R1 et R2 du RER Vaud (départs du funiculaire pour Territet à 6h49 et 7h49 avec correspondance en 3 minutes sur la ligne R2).

R54 Nyon – Genolier / R55 Nyon – St-Cergue – La Cure (cadre 155)	
Demande d'une première course quotidienne depuis St-Cergue suffisamment tôt pour rejoindre les premiers vols au départ de Genève	L'entreprise NStCM a étudié la demande. Toutefois, la mise en circulation d'un train très tôt le matin depuis La Cure, qui impose aussi la circulation d'un train encore plus tôt dans l'autre sens, n'est pas finançable en regard à la fréquentation attendue estimée en moyenne annuelle.
Manque un train Nyon (7h15) – Genolier	Comme demandé, un train R54 au départ de Nyon à 7h10 sera ajouté à l'horaire 2027.

R54 Nyon – Genolier / R55 Nyon – St-Cergue – La Cure (cadre 155)	
Ajout d'une course La Vuarpillière 22h15 – Nyon en semaine	La course demandée est planifiée dans l'horaire de base tous les jours de la semaine ; en effet une cadence horaire est assurée en soirée. Les départs de la Vuarpillière pour Nyon sont prévus à 21h16, 22h16 et 23h16.
Demande d'ajouter un train La Cure – Nyon pour une arrivée à 7h à Nyon Demande d'ajouter un train La Cure – Nyon pour une arrivée à 8h à Nyon	Vu l'absence de point de croisement entre St-Cergue et La Cure, la desserte de base de ce tronçon ne permet qu'une cadence horaire. Aux heures de pointe, en tordant l'horaire, il est possible de placer un maximum de trois trains de suite dans un intervalle de 120 minutes (pas plus de 3 trains de suite espacés d'environ 30 minutes, puis un train 60 minutes plus tard). Il n'est pas possible d'ajouter davantage de trains, en l'absence de point de croisement supplémentaire entre St-Cergue et La Cure. Ainsi le matin, trois départs successifs sont possibles depuis La Cure à 6h27, 7h00 et 7h33. Ces trains sont coordonnés pour les besoins des jeunes en formation (gymnase de Nyon, sites scolaires de Genolier, du Bix et de St-Cergue). Par analogie, le soir trois arrivées successives sont prévues à La Cure à 16h24, 16h57 et 17h30.
Demande pour réduire le temps de parcours St-Cergue ⇔ Renens qui est trop long	Les trains R55 de St-Cergue sont en correspondance avec les IR15, sans arrêt à Renens, et les IR95, qui s'arrêtent généralement à Renens. Une solution est à l'étude pour 2028, à la fin des travaux de la gare de Le Muids, permettant, le matin, d'assurer une liaison plus rapide de St-Cergue à Renens.
Lors des travaux, le train IR1738 circule selon plusieurs horaires (arrivée à 0h20 ou à 0h29). La marche du train 156 devrait être adaptée afin d'assurer la correspondance dans tous les cas	En accord avec le NStCM, la DGMR a demandé que l'horaire du train 156 soit adapté durant la phase travaux pour attendre les correspondances.
Pourquoi l'horaire du week-end est-il différent ?	Le week-end, lorsqu'il n'y a pas de cadence ¼ d'heure aux heures de pointe, le temps de trajet est légèrement modifié afin de permettre un retournement du train en six minutes à Nyon. Cet horaire réduit les coûts d'exploitation, ce qui permet de proposer une offre cadencée à l'heure entre Nyon et La Cure, renforcée à la demi-heure entre Nyon et St-Cergue toute la journée durant tout le week-end.
Le train 6302 Nyon 5h33 – La Cure 6h25 circule tous les jours, mais il y a aussi un train 6302 St-Cergue – La Cure 6h25 qui ne circule que le dimanche	Il s'agit d'une erreur dans le projet publié. A l'horaire 2027, il est prévu que le train 6302 au départ de Nyon à 5h33 ne circule que les samedis. Le train au départ de St-Cergue vers la Cure circule uniquement les dimanches et jours fériés. La semaine, le train 6302 quitte Nyon pour La Cure à 5h30.

R54 Nyon – Genolier / R55 Nyon – St-Cergue – La Cure (cadre 155)	
La période de circulation du train 153 manque de clarté	La période de circulation a été modifiée, la rendant compréhensible. Ce train roule les nuits vendredi/samedi et samedi/dimanche.
Le projet d'horaire ne mentionne pas l'horaire applicable pendant l'interruption totale de 2027	L'horaire de la phase travaux n'était pas finalisé lors de la mise en consultation du projet d'horaire 2027. Durant toutes les vacances d'été 2027, les trains circuleront uniquement entre Nyon et Genolier avec un horaire identique, ainsi qu'entre St-Cergue et La Cure avec un horaire modifié. Des bus de substitution, circulant à la même cadence que les trains réguliers, circuleront entre Givrins et St-Cergue.

R57 Apples – L'Isle (cadre 157)	
Prévoir une cadence à 30 minutes entre 15h et 19h, notamment pour le retour des jeunes en formation	La demande a été prise en considération lors de l'élaboration de l'horaire 2027. Afin de mieux répondre aux besoins de déplacement observés en fin d'après-midi, en particulier pour les jeunes en formation, il a été décidé de renforcer l'offre en introduisant une cadence à 30 minutes entre 15h00 et 19h00, de manière similaire à celle offerte le matin. Cette évolution vise à améliorer l'accessibilité du territoire et l'attractivité des transports publics sur cette période. La mesure sera intégrée à l'horaire 2027.

R74 Bex – Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye (cadre 127)	
Demande de garantir la correspondance à Bex entre le train R2 24211 arrivant de Lausanne à 6h15 et le train R74 de 6h17 pour Villars	Le premier train 508 (départ de Bex à 6h17) sera retardé d'une minute (à 6h18) dans l'horaire définitif. Les impératifs de croisement ne permettent pas de faire davantage.
Attendre les trains RE33 en provenance de St-Maurice arrivant à la minute 17 Demande d'assurer les correspondances entre le BVB et les lignes R1 et R2 du RER Vaud à Bex	Pour assurer la correspondance en provenance de St-Maurice, il faudrait retarder le départ d'environ 5 minutes, respectivement avancer l'arrivée d'autant. Cela nécessiterait le décalage du point de croisement de Gryon à, a priori, Fontannaz-Seulaz. Le calage des correspondances du BVB sur les trains R1/R2 à Bex demanderait de nouvelles études horaires globales avec les lignes de transport public environnantes, et notamment de nouvelles discussions avec les écoles de Bex. De plus, étant donné les changements de matériel roulant à venir, qui vont encore complexifier l'horaire durant l'année de transition avant que toutes les nouvelles machines soient livrées et que le changement de tension à 1500V soit effectué, les TPC recommandent d'analyser une éventuelle modification de la structure horaire de la ligne au plus tôt pour la période-horaire 2029-2030.

R74 Bex – Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye (cadre 127)	
Ajouter des courses au départ de Bex pour Gryon à 22h17 et 23h17	La DGMR a demandé aux TPC de chiffrer le prolongement du service d'une heure, permettant une dernière montée à Villars au départ de Bex à 22h (contre 21h aujourd'hui), tous les jours de la semaine. La DGMR a décidé de commander « à l'essai » les prestations suivantes pour la période horaire 2027-2028 : • Villars 22h11 – Bex 22h57 • Bex 22h20 – Béviex 22h30 prolongée jusqu'à Villars 22h58 • Bex 23h20 – Béviex 23h30 Leur maintien de ces prestations dès l'horaire 2029 sera analysé dans le cadre de la procédure de commande usuelle en fonction de l'évolution de la demande effective.

Funiculaire Vevey – Chardonne – Mont-Pèlerin (cadre 2050)	
Demande d'améliorer les correspondances entre le funiculaire VCP et la ligne de bus 212	La ligne 212 est soumise à de nombreuses contraintes, notamment en ce qui concerne les correspondances à Chailly, au P+R ainsi qu'avec le gymnase de Burier. Il y a une bonne correspondance par heure entre le funiculaire et Fenil dans les deux sens (5 à 8 minutes). En raison des cadences d'heures de pointe différentes entre les deux lignes (15 pour le funiculaire et 20 pour la 212), une systématisation de correspondances courtes n'est structurellement pas possible. De plus, les horaires actuels du funiculaire sont définis de manière à maximiser les correspondances avec la ligne 201.

Funiculaire Territet – Glion (cadre 2054)	
Les correspondances à Territet sont trop serrées. Le train R2 en provenance de Lausanne est souvent en retard (arrivée R2 à 00, départ du funiculaire à 04)	Dans le cadre de l'horaire 2026, les horaires du funiculaire ont été adaptés pour maximiser les correspondances à Territet avec les trains CFF et à Glion avec les trains de la ligne des Rochers-de-Naye. Une analyse des possibilités d'adaptation des horaires du funiculaire TG en soirée est en cours : elle vise à limiter l'attente en cas de retard des trains R2 CFF.

Transports routiers

AVJ : Auto-transports de la Vallée de Joux

690 Le Pont – Les Bioux – Le Sentier – Le Brassus (cadre 10.690)	
Prolonger la ligne jusqu'à La Cure	L'idée de relier Le Brassus, gare à La Cure, gare par une ligne de bus en passant par les Rousses est évoquée de manière récurrente. Elle est notamment ressortie récemment dans le cadre d'une démarche conjointe du Parc Naturel Régional du Haut Jura et de l'Association de Développement des Activités Economiques de la Vallée de Joux. En effet, il semble techniquement possible, en première approche, de réaliser des liaisons intéressantes avec les différents systèmes routiers et ferroviaires de part et d'autre, que ce soit à la Cure ou au Brassus / Sentier. Comme supposé, la mise en œuvre de telles idées se heurte toutefois à des difficultés de gouvernance et de financement, dans un cadre transfrontalier, mais également d'efficacité du transport. En effet, pour des relations entre la Vallée de Joux et La Côte (hors de toute considération sur les flux transfrontaliers), il serait plus efficace de relier Le Sentier-L'Orient à Nyon via le col du Marchairuz, tel que le fait la ligne CarPostal 840 le week-end, avec liaison Rolle – Nyon en RegioExpress (durée 1h23) que la même origine-destination via Les Rousses et La Cure (1h40). D'autant plus si la destination n'est pas Nyon mais ailleurs sur La Côte. A ce stade il est donc difficile de tabler sur un quelconque horizon de réalisation, mais des réflexions et échanges sont menés dans ce sens.

CarPostal

220 Chernex – Villard-sur-Chamby – L'Alliaz (cadre 10.220)	
Proposer une première course plus tôt, avec correspondance sur la R30 à 6h58 à Chamby, pour arriver à Lausanne avant 8h Proposer des départs plus tard que 18h, par exemple 19h26 de Chernex	La DGMR-MT est consciente que l'offre sur la ligne 220 est limitée et ne permet pas d'arriver à Lausanne avant 8h ou de partir de Lausanne après 17h15 ou de Montreux après 17h45. Cette ligne n'est pas suffisamment utilisée pour répondre aux critères de financement de l'Office fédéral des transports. Un développement d'offre n'est donc pas envisageable. Cette ligne ne sera par ailleurs plus commandée et financée par l'Etat de Vaud à partir de l'horaire 2028. La Commune de Montreux analyse actuellement les possibilités de l'intégrer dans le cadre de ses prestations de transport urbain, ce qui permettrait de libérer sa planification des critères restrictifs du trafic régional (taux de couverture minimal des charges par les recettes, adéquation entre l'offre et la demande).

362 Moudon – Mézières VD – Epalinges Croisettes (– Lausanne) (cadre 10.362)	
Coordonner le départ des bus de Moudon à partir de 20h avec l'arrivée des trains Palézieux – Moudon	A Moudon, les correspondances de la ligne 362 sont priorisées de/vers Payerne pour les relations avec la Broye. En heures de pointe, la ligne 365 vient compléter l'offre entre Mézières et Moudon, avec un décalage d'un quart d'heure environ, permettant ainsi de donner correspondance sur les trains de/vers Lausanne. En heures creuses, notamment après 20h, seule la ligne 362 dessert ce tronçon. Si l'on voulait décaler les départs de Moudon pour donner correspondance depuis Lausanne, soit un départ vers 10 et 40 au plus tôt, cela aurait pour conséquence d'allonger à 20 minutes environ les correspondances vers/depuis Payerne. Si l'on décidait de privilégier les correspondances de/vers Lausanne dans les deux directions, il ne serait plus possible d'exploiter la ligne avec le même nombre de véhicules ce qui augmenterait les coûts d'exploitation de manière prohibitive. Ainsi, la DGMR-MT ne souhaite pas modifier les principes de correspondances de la ligne 362. Dans le futur, il s'agira de voir si la période de circulation où la ligne 365 va jusqu'à Moudon peut être étendue.
Anticiper la dernière course de Moudon de 5 minutes pour donner une correspondance sur le dernier m2 de 00h06	Suite à cette remarque pertinente, la modification suivante a été prévue, dès le changement d'horaire : le bus arrivant à Moudon à 23h26 en repartira immédiatement, à 23h27 (au lieu de 23h31 actuellement), desservira Ropraz, Ussières à 23h44 et arrivera aux Croisettes à 00h03.

365 (Moudon –) Mézières VD – Forel – Lausanne Sallaz (– Lausanne) (cadre 10.365)	
Améliorer les correspondances et diminuer les attentes et temps de trajet pour Forel	Les horaires de la lignes 365 n'ont pas changé depuis décembre 2024. Les modifications effectuées en décembre 2024 ont été contraintes par le changement des horaires des trains CFF. L'accent a été mis sur l'accès à l'agglomération lausannoise ainsi que sur la compatibilité du réseau du Jorat avec les flux d'écopiers du secteur, la prise en compte de ces derniers étant indispensable pour garantir le niveau d'offre actuel à la ligne. Il est difficile pour le moment d'offrir d'autres liaisons efficaces sans engagement de moyens supplémentaires substantiels.

384 Palézieux-Village – Châtillens – Oron-la-Ville – St-Martin FR (cadre 10.384)	
Assurer la correspondance pour Bussigny-sur-Oron avec le bus 472 de 18h10 à Oron-le-Châtel, gare	Les horaires de la ligne 10.384 donnent correspondances aux trains de/vers Lausanne à Châtillens, gare. Il n'est donc pas possible d'attendre le bus de 18h10 à Oron-le-Châtel, gare, sans quoi les correspondances ainsi que l'enchaînement des courses ne pourraient plus être respectés.
Desservir l'arrêt Palézieux-Village, collège	L'arrêt de Palézieux-Village, collège n'est plus desservi suite à une demande de la Commune (et des habitants). Le terminus s'effectue actuellement sur les arrêts de Palézieux-Village, centre.

384 Palézieux-Village – Châtillens – Oron-la-Ville – St-Martin FR (cadre 10.384)	
Ajouter un arrêt le long de la route de Bossonnens, avec rebroussement au rond-point (croisement rue de Bossonnens – rue de la Gare – route d’Ecoteaux)	Le prolongement de la ligne à Palézieux, gare n'est pas réalisable au vu du temps à disposition (il faudrait environ 16 à 20 minutes alors qu'il y en a 9 à disposition). Il n'est donc pas possible aujourd'hui d'ajouter un arrêt sur route de Bossonnens.
Ajouter un arrêt intermédiaire sur la route du Village à Bussigny-sur-Oron entre les arrêts Collège et Croisée	La distance entre les habitations et l'arrêt le plus proche est au maximum de 400 mètres, ce qui représente environ 5 à 7 minutes à pied. Après un échange avec la Commune, la priorité actuelle demeure sur la mise en conformité des arrêts existants pour la LHand. Il n'est donc pas souhaité d'ajouter un arrêt sur cette route pour le moment.

410 Cossonay-Penthalaz – Cheseaux (cadre 10.410)	
Relier Sullens à l'ouest lausannois de manière directe	Le village de Sullens est relié au réseau de transports publics supérieurs à Cossonay-Penthalaz sur le réseau CFF et à Cheseaux-sur-Lausanne sur le LEB par la ligne 410. En outre, cette dernière permet d'assurer les flux d'écoparc entre Sullens et Cheseaux-sur-Lausanne (EPS Chamberonne). Les montées et descente à la gare de Cossonay-Penthalaz sont quasiment équivalentes à celles de la gare de Cheseaux-sur-Lausanne. La ligne 410 présente une suroffre par rapport aux critères d'adéquation offre-demande fixés par la Confédération, assumée financièrement jusqu'en 2028 par le Canton via un décret spécifique de développement des prestations de transport public routières régionales dans le cadre du Plan climat vaudois. Elle présente également un taux de couverture des charges par les recettes très proche du minimum requis pour permettre un cofinancement fédéral de la ligne. Pour ajouter une ligne supplémentaire dans le secteur, celle-ci devrait répondre à un critère de rentabilité minimal de 20 % de taux de couverture des charges par les recettes et la démonstration devrait être faite qu'elle ne viendrait pas préjudicier le taux de couverture de la ligne 410 existante. Si la DGMR-MT est consciente que des liaisons Sullens – Ouest lausannois en direct permettraient des gains de temps de parcours conséquents, ceci n'entre à ce stade pas dans les critères de planification requis que ce soit via une ligne régulière ou un service à la demande. Cette situation sera reconsidérée à l'horizon de la mise en service du prolongement du tramway à Villars-St-Croix.

410 Cossonay-Penthalaz – Cheseaux (cadre 10.410)	
Ajouter des courses après le départ de Cossonay-Penthalaz de 20h47 pour permettre des retours plus tardifs à Sullens	CarPostal et la DGMR-MT sont conscients qu'une offre plus tardive le soir serait utile pour les habitants de Sullens, Bournens et Bousens, mais la progression de la fréquentation de la ligne n'est pas suffisante pour envisager de nouveaux développements à ce stade.
Augmenter la fréquence du bus 410 (notamment dans les trous d'1h30)	Selon les règles de la Confédération, il faudrait une fréquentation d'environ 800 voyageurs par jour, en semaine, sur le tronçon déterminant de la ligne pour justifier l'offre actuelle de 22,5 paires de courses par jour (ou environ 500 voyageurs par jour en tenant compte de la tolérance de 25 %). En 2025, la fréquentation se portait à 388 voyageurs par jour sur le tronçon déterminant. Cette suroffre est admise jusqu'en 2028 grâce au financement exceptionnel apporté par le Canton dans le cadre du plan climat vaudois.
Ajouter des bus jusqu'à minimum 22h la semaine et le week-end	En outre, la ligne 410 présente également un taux de couverture des charges par les recettes très proche du minimum requis pour permettre un cofinancement fédéral de la ligne.
Demande de la Commune de Sullens d'ajouter des courses à 6h et 6h27, éventuellement en remplacement des courses plus matinales	Les Communes, si elles le souhaitent, ont la possibilité de financer des offres supplémentaires sur les lignes régionales qui desservent leur territoire Concernant la première course du matin, s'il ne s'agit pas de la course la plus chargée, elle transporte en moyenne 9 voyageurs qui n'auraient pas d'alternative en transports publics si elle venait à être supprimée. La DGMR-MT n'est donc pas favorable à retarder cette course.

430 Thierrens – Bercher – Bioley-Magnoux – Donneloye – Prahins (cadre 10.430)	
Permettre des correspondances entre le bus de/pour Bercher et celui de/pour Payerne à Thierrens gare routière	L'horaire de la ligne 430 doit répondre à différentes contraintes : elle a vocation à donner des correspondances à Bercher sur le LEB de/pour Lausanne et répondre aux besoins de déplacement des écoliers de Bercher et Thierrens. Elle donne également des correspondances unidirectionnelles à Donneloye avec la ligne 660 pour le flux Bercher > Yverdon-les-Bains (vers Yverdon-les-Bains le matin et depuis Yverdon-les-Bains le soir). Actuellement, les bus pour Payerne partent de Thierrens à xxh21 ou xxh51 et la ligne 430 arrive de Bercher à xxh25 / xxh55. Pour assurer une correspondance, cette dernière devrait arriver au plus tard à xxh18 / xxh48, soit une anticipation de 7 minutes, en tablant sur un temps de correspondance minimal de 3 minutes. Dans l'autre sens, depuis Payerne, les bus arrivent à xxh35 et ceux pour Bercher partent à xxh34. Pour assurer une correspondance, cette dernière devrait partir au plus tôt à xxh38, soit un départ retardé de 4 minutes, en tablant sur un temps de correspondance minimal de 3 minutes. L'horaire ne présente pas suffisamment de marge pour procéder à de tels décalages sans remettre en question les autres fonctionnalités de la ligne 430. Il n'est donc pas possible d'ajouter cette contrainte supplémentaire de correspondance entre les lignes 430 et 562 à Thierrens.

435 Thierrens – Epalinges (cadre 10.435)	
Allonger l'heure de pointe du matin, en ajoutant une course à 8h02 ou 8h32 de Thierrens, quitte à réduire l'amplitude de la cadence 30 minutes le soir	La ligne 435 offre actuellement une cadence à la demi-heure en heures de pointe dès 5h32 jusqu'à 7h32 au départ de Thierrens. Cette plage-horaire est notamment dépendante des besoins de déplacement des écoliers, le matin comme l'après-midi, ces derniers étant indispensables à la bonne fréquentation de la ligne et à la justification de son niveau d'offre actuel. Pour rappel, l'offre de la ligne 435 a fortement été développée ces dernières années, passant de 12 paires de courses par jour de semaine et 7 le week-end en 2019 à 21 paires de courses par jour de semaine, 13 le samedi et 12 le dimanche actuellement. Il n'est pas prévu de développement supplémentaire à ce stade mais il est pris note de la demande en vue de développements ultérieurs.
Demande de la Commune de Jorat-Menthue d'ajouter une course pyjama les samedis et dimanches à la fermeture des clubs pour retourner d'Epalinges en direction de Thierrens	Le premier métro m2 arrive aux Croisettes à 5h45 le matin. La première montée de la ligne 435 en direction de Thierrens part du même endroit à 6h47. Il n'est à ce stade pas prévu d'anticiper ce premier départ. A noter qu'une paire de courses nocturnes a été mise en place sur la ligne 435 en 2025, avec un départ à 1h07 des Croisettes. Il est toutefois pris note de cette demande en vue de développements ultérieurs.
Demande de la Commune de Jorat-Menthue d'ajouter une à deux courses supplémentaires l'après-midi en semaine	La ligne 435 offre actuellement une cadence à la demi-heure en heures de pointe de l'après-midi de 15h47 à 19h17, au départ d'Epalinges. En heures creuses sa cadence est de 90 minutes. L'enjeu derrière cette construction d'horaire est d'offrir le meilleur niveau d'offre possible tout en optimisant les moyens mis en place car avec son temps de parcours d'environ 40 minutes, une cadence de 90 minutes peut être réalisée avec un seul véhicule, alors qu'une cadence horaire nécessite 2 véhicules, et une cadence demi-heure 3 véhicules. L'accent a pu être mis sur les heures de pointe en évitant de l'improductivité en heures creuses. Pour rappel, l'offre de la ligne 435 a fortement été développée ces dernières années, passant de 12 paires de courses par jour de semaine et 7 le week-end en 2019 à 21 paires de courses par jour de semaine, 13 le samedi et 12 le dimanche actuellement. Il n'est pas prévu de développement supplémentaire à ce stade mais il est pris note de la demande en vue de développements ultérieurs.

440 Echallens – Moudon (cadre 10.440)	
Demande de la Commune de Jorat-Menthue d'augmenter la cadence le matin	Avec 14 paires de courses par jour, le niveau d'offre de la ligne 440 se situe à la limite de la tolérance fixée par la Confédération pour son cofinancement au regard des 205 voyageurs par jour enregistrés sur le tronçon déterminant de la ligne, vers Echallens. Pour pouvoir justifier 15 paires de courses par jour il faudrait en principe faire valoir 340 voyageurs par jour sur ce tronçon. Il n'est donc pas prévu de développement de l'offre sur cette ligne à ce stade.
Demande de la Commune de Jorat-Menthue d'optimiser les correspondances à Echallens avec la ligne 425 pour Goumoëns-la-Ville en semaine	La ligne 440 donne correspondance à Echallens avec le LEB de/pour Lausanne et à Moudon avec le bus 361 pour Epalinges et le RER Vaud pour Payerne. Elle est également contrainte par les multiples besoins de déplacement des écoliers de Moudon, Poliez-Pittet et Echallens. Dans ce cadre, il n'est pas possible d'ajouter une contrainte de correspondance supplémentaire, avec la ligne 425 à Echallens sans questionner tous ces objectifs.

445 Moudon – Villars-le-Comte – Lucens (cadre 10.445)	
Demande de la Commune de supprimer l'arrêt Bussy-sur-Moudon, village très proche de l'arrêt collège	Selon la demande, l'arrêt sera supprimé dès le changement d'horaire de décembre 2026.

475 Lucens – Chesalles – Moudon (cadre 10.475)	
Mieux assurer les correspondances à Prévonnep, poste avec la ligne 561 pour permettre des relations Lucens – Romont	Les horaires de la ligne 561 ont nécessité une nouvelle adaptation du minutage, dès lors CarPostal doit procéder à de nouvelles analyses pour déterminer s'ils peuvent garantir certaines correspondances de manière fiable pour le flux Lucens – Romont le matin et l'inverse le soir.

560 Payerne – Grandcour – Chevroux (cadre 20.560)	
Desservir l'Aéropôle avec de bonnes correspondances avec les trains à Payerne	L'horaire de la ligne est optimisé avec des correspondances en 4 à 6 minutes avec les trains en gare de Payerne et un rebroussement en 4 minutes à Chevroux. Une déviation par l'arrêt Aéropôle requerrait environ 6 minutes de temps de parcours supplémentaire, ce que la ligne ne peut absorber sans remettre en question ses correspondances dans un sens ou les moyens nécessaires à son exploitation. Il ne sera donc pas donné suite à cette requête.

560 Payerne – Grandcour – Chevroux (cadre 20.560)	
Prévoir un arrêt supplémentaire dans Payerne vers les commerces (Cochon d'Or) ou la caserne	Des projets de nouveaux arrêts de bus sont en cours de développement par la Commune dans le secteur de la caserne et de la Broye, qui devraient voir le jour au plus tôt fin 2027.

561 Romont FR – Sédeilles – Payerne (cadre 20.561)	
Créer des liaisons accélérées entre Romont et Payerne via Sédeilles, en particulier le matin et le soir	Le temps de parcours de la ligne 561 qui relie Romont et Payerne en passant par un certain nombre de villages est de 42-43 minutes. En 2025, il a été proposé d'accélérer certaines courses en ne desservant pas le village de Rossens (gain d'environ 5') mais cette mesure a soulevé suffisamment de réactions pour que la Commune de Villarzel demande le rétablissement des passages par Rossens. Une autre option serait de s'appuyer sur les courses de la ligne 462 qui relie Romont et Sédeilles de manière plus directe que la ligne 561, mais les contraintes horaires des deux lignes ne permettent pas d'offrir des correspondances à Sédeilles pour relier Romont à Payerne de manière efficace. Finalement, ajouter des courses spécifiques accélérées sur la ligne 561 n'est pas une solution économiquement supportable. Ainsi, la DGMR-MT n'a pas de solution à offrir à cette demande mais en prend bonne note pour d'éventuelles évolutions ultérieures.

562 Payerne – Combremont-le-Petit – Thierrens – Moudon (cadre 20.562)	
Permettre des correspondances entre le bus de/pour Bercher et celui de/pour Payerne à Thierrens gare routière	Les lignes 430 et 562 se croisent effectivement à Thierrens, gare routière à quelques minutes d'intervalle. Cependant, il n'est pas possible d'adapter les horaires de l'une ou l'autre de ces lignes afin de garantir des correspondances entre elles, sachant qu'un minimum de 3 minutes est nécessaire afin d'assurer une certaine stabilité, et compte tenu des autres contraintes d'exploitation et de correspondance de ces lignes. En effet, la ligne 562 assure des correspondances à Payerne en 4 minutes avec les trains depuis Yverdon-les-Bains, Fribourg, Lausanne et Morat et à Moudon en 3 minutes avec le bus vers Epalinges, Croisettes. La ligne 430, elle, assure des correspondances à Bercher en 4 minutes avec le LEB depuis Lausanne-Flon. Il n'est donc pas possible d'ajouter cette contrainte supplémentaire de correspondance entre les lignes 430 et 562 à Thierrens.

564 Granges-près-Marnand – Sédeilles (cadre 20.564)	
Coordonner les horaires des lignes 564 et 561 pour les liaisons Payerne – Granges-sous-Trey pour les gymnasiens qui terminent en début d'après-midi, pour les écoliers du secondaire qui passent 2h30 par jour entre attente et transports, ou pour les loisirs (manque de bus après 8h34)	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 classeés à Payerne en transport scolaire spécifique. Lors de l'élaboration de ces horaires en 2023-2024, aucun gymnasien 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 l'après-midi sur la ligne 564, ce qui nécessiterait un véhicule et conducteur supplémentaires, mesure financièrement disproportionnée sur cette ligne. En outre, l'offre correspond actuellement à la demande selon les critères d'adéquation offre-demande fixés par la Confédération : la fréquentation de 136 voyageurs par jour sur le tronçon déterminant correspond à une offre-cible de 9 paires de courses par jour. 10,5 paires circulent actuellement.
571 Fétigny Pré de Ville – Payerne gare – Stade (cadre 20.571)	
Rétablir les correspondances avec les lignes ferroviaires au départ de Payerne l'après-midi depuis Les Sorbiers	<u>Réponse de l'entreprise</u> L'exploitation actuelle de la ligne étant assurée par un seul véhicule, il n'est pas possible de garantir simultanément des correspondances optimales à la gare de Payerne, dans les deux sens de circulation. Cette contrainte résulte notamment du temps de parcours nécessaire pour desservir Fétigny et effectuer le retour vers Payerne. Lors de l'élaboration de l'horaire, des priorités ont donc dû être définies en fonction des principaux flux de déplacement. Le matin, les correspondances sont privilégiées dans le sens de Fétigny et des Sorbiers vers la gare de Payerne, afin de répondre aux besoins des pendulaires se rendant vers le réseau ferroviaire. L'après-midi, la priorité est donnée au flux inverse, soit aux voyageurs arrivant en train à Payerne et poursuivant leur trajet en direction de Fétigny. Dans les conditions d'exploitation actuelles, le rétablissement systématique de correspondances ferroviaires au départ de Payerne l'après-midi pour les voyageurs venant des Sorbiers entraînerait ainsi une dégradation des correspondances dans le sens opposé. Une amélioration simultanée dans les deux directions nécessiterait une adaptation plus importante de l'offre, notamment l'engagement de moyens d'exploitation supplémentaires. Ce qui n'est pas envisageable à l'heure actuelle. Le besoin exprimé est néanmoins bien identifié et sera pris en considération dans le cadre des réflexions relatives au développement futur de l'offre du transport urbain de Payerne.

572 Payerne Aéroport – gare – hôpital (cadre 20.572)

Offrir des correspondances attractives avec les trains à la gare de Payerne pour les collaborateurs et visiteurs de l'Aéroport

Réponse de l'entreprise

Lors de la création de la ligne 572 desservant le secteur de l'Aéroport, une pesée des intérêts a dû être faite au niveau des principes de correspondances offerts en gare de Payerne entre les deux branches de la ligne, puisqu'il n'est pas possible avec un seul véhicule d'offrir des correspondances optimisées en même temps en direction de l'hôpital et en direction de l'Aéroport, deux fois par heure, à la gare de Payerne. Le choix a été de privilégier les correspondances de/vers l'hôpital intercantonal de la Broye, ce qui a pour conséquence des correspondances longues de/pour l'Aéroport. D'autres variantes seraient possibles mais qui ne seraient pas sans conséquence sur les autres publics de la ligne.

La Ville de Payerne est tout à fait consciente des problématiques soulevées lors de la consultation d'horaire et préalablement dans le cadre du groupe Mobilité du site de l'Aéroport. Elle a dès lors engagé des réflexions de fonds pour comprendre et quantifier les différents usagers de ses deux lignes urbaines, ceci afin d'élaborer une vision du développement de son offre de transport public urbaine ouvrant la porte à une refonte globale de son réseau à court-moyen terme.

629 Yverdon-les-Bains – Grandson (cadre 10.629)

Améliorer les correspondances à Yverdon-les-Bains sur les trains directs de/pour Genève pour ne pas inciter les voyageurs à se rendre en voiture à Yverdon-les-Bains depuis les Tuileries-de-Grandson

Les horaires des trois lignes régionales desservant les Tuileries-de-Grandson sont élaborés sur la base des contraintes suivantes :

- 625 : La ligne donne correspondance à Yverdon-les-Bains sur les trains IC5 de/pour Renens/Lausanne et Neuchâtel/Bienne, ainsi qu'à Grandson sur les trains du RER Vaud de/pour Lausanne (R2). Elle répond également aux besoins de déplacement d'écopiers du secteur.
- 630 : La ligne donne à la fois correspondance à Yverdon-les-Bains sur les trains IC51 de/pour Renens/Lausanne et Neuchâtel/Bienne et à Grandson sur les trains du R1 du RER Vaud de/pour Lausanne.
- 635 : Cette ligne complète la ligne 630 afin d'assurer une cadence à la demi-heure entre Grandson et Yverdon-les-Bains. Elle offre des correspondances à Yverdon-les-Bains sur les trains IC5 de/pour Renens/Lausanne et Neuchâtel/Bienne ainsi qu'à Grandson sur les trains R2 du RER Vaud de/pour Lausanne. Son horaire doit en outre tenir compte des besoins de déplacement des écopiers du secteur.

La première arrivée à Yverdon-les-Bains de la ligne 630 a toutefois été décalée à 5h36 pour donner correspondance sur le premier train IR57 de 5h41 pour Genève, au détriment de la correspondance à 5h11 sur le RER Vaud à Grandson qui n'est donc pas donnée. Aux autres heures, il est jugé prioritaire pour cette ligne de maintenir les principes de correspondance énoncés ci-avant, les correspondances restent possibles avec les IR57, en une vingtaine de minutes.

635 Yverdon-les-Bains – Grandson – Concise – Provence (cadre 10.635)	
Maintenir la première course au départ d'Yverdon-les-Bains à 5h11	Les départs de 5h11 d'Yverdon-les-Bains et 23h de Provence sur la ligne 635 ont été supprimés de l'horaire de la consultation d'horaire pour que l'offre en semaine soit de 18 paires de courses par jour, ceci de manière préventive. En effet, au-delà de ce volume d'offre une ligne doit respecter un degré de couverture des charges par les recettes minimal de 20 %, ce qui n'était pas assuré au moment de la préparation de la consultation d'horaire. Désormais les offres financières des entreprises de transport ont été reçues, ce qui a permis de décider de maintenir ces courses pour l'horaire 2027. Elles seront donc rétablies dans l'horaire définitif. Toutefois, il est à noter que ce taux est très limite et la situation pourrait être à nouveau considérée au moment de la préparation des horaires 2029 et 2030. En effet, depuis l'horaire 2025, avec le développement d'une offre ferroviaire à cadence horaire entre Neuchâtel et Yverdon-les-Bains, avec arrêt à Concise, ainsi que l'offre de correspondances entre les lignes de bus régionales et le train RER à Grandson, la ligne 635 a perdu un nombre conséquent de voyageurs et voyageurs*km, ce qui se retranscrit par une diminution conséquente des recettes, alors que le niveau d'offre n'a pas été modifié.
Caler les horaires pour que les correspondances soient assurées à Concise pour le flux Provence ⇄ Neuchâtel (635 ⇄ R13), en particulier le matin pour le train de 7h12 et le soir pour la reprise du train de 18h45	Les contraintes horaires aux différentes gares desservies par la ligne 635 (Yverdon-les-Bains, Grandson et Concise), ne permettent pas d'assurer des correspondances à toutes ces gares. La priorité est donnée sur les correspondances à Yverdon-les-Bains sur les trains IC5 de/pour Renens/Lausanne et Neuchâtel/Bienne ainsi qu'à Grandson sur les trains du RER Vaud de/pour Lausanne (R2). Par ailleurs, la ligne 635 est contrainte également par les besoins de déplacement des écoliers entre les différentes écoles et villages entre Provence et Grandson. Offrir les correspondances Provence <> Concise <> Neuchâtel demanderait de développer tout un nouveau concept horaire en renonçant aux fonctionnalités actuelles et en revoyant la coordination avec les horaires des différentes écoles. Le calage des horaires sur les trains de Concise, même pour seulement deux courses, nécessiterait le décalage des courses précédentes et une arrivée trop tôt à l'école pour les écoliers. L'éloignement de l'arrêt de bus actuel par rapport à la gare est également un élément qu'il faudrait considérer.

640 Yverdon-les-Bains – Grandson – Concise – Provence (cadre 10.640)	
Prolonger toutes les courses jusqu'à Provence pour permettre des correspondances sur le train régional pour Neuchâtel	Le concept horaire appliqué à la ligne 640 depuis l'horaire 2025 prévoit des correspondances en 2 minutes le matin en gare de Gorgier-St-Aubin depuis les trains venant de Neuchâtel, respectivement 4 minutes dans l'autre sens depuis les villages en rabattement sur le train pour Neuchâtel. Le principe inverse est appliqué l'après-midi. Les bus n'ont donc aucune marge de manœuvre pour allonger leur parcours et desservir Provence.

655 Yvonand – Démoret (cadre 10.655)	
Coordonner davantage les correspondances avec la direction Estavayer/Payerne si c'est possible : faire arriver les bus à xxh09 ou xxh39 et repartir à xxh19.	L'horaire de la ligne 655 est défini de manière à offrir des correspondances optimisées à la gare d'Yvonand avec les trains S30/S31 (nouvelle numérotation dès 2027) en direction/provenance d'Yverdon-les-Bains, ainsi qu'avec la ligne 650/651 de/pour le gymnase d'Yverdon-les-Bains à Cheseaux-Noréaz. Pour offrir des correspondances stables en direction et provenance d'Estavayer-le-Lac, il faudrait arriver au plus tard aux minutes xxh07 ou xxh37 et repartir au plus tôt à xxh21 ou xxh51. Les trois minutes de retournement à Démoret ne permettent pas la marge de manœuvre nécessaire pour offrir des correspondances de ou pour Estavayer-le-Lac sans renoncer à celles dans l'autre sens (course aller ou course retour) et/ou modifier les arrivées et départs à l'école des Vergers.
Desservir la plage d'Yvonand depuis la gare à la belle saison pour attirer davantage de voyageurs	L'accès à la plage d'Yvonand n'est pas possible avec les bus qui circulent sur la ligne 655 que ce soit le chemin d'accès ou la possibilité de rebrousser.

660 Yverdon-les-Bains – Thierrens (cadre 10.660)	
Donner correspondance sur le nœud 00/30 à Yverdon-les-Bains en décalant les départs de Thierrens à xxh12 et xxh42 et ceux d'Yverdon à xxh07 et xxh37. Donner correspondance sur les trains régionaux avec la ligne 661 (arr. Yverdon à xxh41 et départ à xxh49)	Depuis l'horaire 2025, l'horaire de la ligne 660 a été construit de manière à donner correspondance sur les trains régionaux à Yverdon-les-Bains et à maintenir un nœud de correspondances entre les lignes de bus, autour de la minute 00/30 à Thierrens, notamment avec la ligne 562 pour Moudon et la ligne 435 pour Epalinges. Il répond également à des contraintes de déplacement des écoliers dans le secteur de Thierrens. Une modification de ce concept n'est pas à l'ordre du jour pour les horaires 2027 et 2028. Il est toutefois pris note de cette demande qui sera analysée et intégrée dans d'éventuelles réflexions ultérieures, notamment au regard du retour d'expérience qui aura été fait à l'issue de l'été 2026 où les modifications des horaires des trains CFF à Yverdon-les-Bains ont nécessité de revoir l'horaire de la ligne 660.

661 Yverdon-les-Bains – Combremont-le-Petit – Granges-Marnand (cadre 10.661)	
Revoir le minutage de l'horaire pour éviter des arrivées en avance à l'arrêt Condémines direction Yverdon-les-Bains et une attente inutile	Une analyse des temps de parcours a été réalisée par CarPostal qui va adapter au mieux les temps inter-arrêts afin d'éviter des temporisations inutiles dans Yverdon-les-Bains.

661 Yverdon-les-Bains – Combremont-le-Petit – Granges-Marnand (cadre 10.661)	
Donner correspondance sur les trains régionaux à Yverdon-les-Bains (arr. xxh41 et dép. xxh49) pour permettre de donner la correspondance sur le nœud 00/30 avec la ligne 660	Depuis l’horaire 2025, l’horaire de la ligne 661 a été construit de manière à donner correspondance sur les trains IC5 à Yverdon-les-Bains et à assurer une desserte complémentaire à la ligne 660 pour les villages entre Yverdon-les-Bains et Donneloye. L’horaire de la ligne 660 découle notamment de la volonté de créer un nœud de correspondances entre lignes de bus à Thierrens, et de favoriser les déplacements des élèves du secteur qui arrivent des différentes lignes, voire qui sont amenés à changer de ligne (vers le site secondaire de Bercher). Une modification de ce concept n’est pas à l’ordre du jour pour les horaires 2027 et 2028, mais il est pris note de cette demande qui sera analysée et intégrée dans d’éventuelles réflexions ultérieures, notamment au regard du retour d’expérience qui aura été fait à l’issue de l’été 2026 où les modifications des horaires des trains CFF à Yverdon-les-Bains ont nécessité de revoir l’horaire de la ligne 660.
670 Yverdon-les-Bains – Echallens – Froideville (cadre 10.670)	
Limitier la ligne à Bottens, croisée pour diminuer les coûts d’exploitation, au vu du faible nombre de voyageurs entre Bottens et Froideville	A l’horaire 2025, la ligne 670 a été prolongée d’Echallens à Froideville de manière à reprendre la desserte de Bottens en liaison avec Echallens et Poliez-Pittet, mais aussi offrir une nouvelle relation sans changement entre Froideville et Echallens. A moyen terme, cette ligne est destinée à être prolongée en direction de Lausanne et d’assurer notamment le transport des gymnasiens des communes traversées qui seront enclassés à Echallens. Si le nombre de voyageurs recensés entre Bottens et Froideville sur cette ligne reste mesuré avec près d’une cinquantaine de mouvements enregistrés à Froideville par jour de semaine, après une année et demie d’exploitation, il est amené à augmenter. En outre, il n’y aurait pas d’économies substantielles à rechercher à couper la ligne à Bottens puisque le nombre de véhicules pour l’exploitation et les heures de conduite resteraient inchangés ; en l’état, il n’est par ailleurs pas possible d’effectuer un terminus avec temporisation à Bottens sans gêner la circulation de la ligne 60.
680 Yverdon-les-Bains – Valeyres-sous-Rances – Orbe – Chavornay (cadre 10.680)	
Assurer une capacité suffisante entre Orbe et Yverdon-les-Bains aux heures de pointe du fait du report des voyageurs ne passant plus par Chavornay pour aller dans le nord vaudois (env. 20 voyageurs pour le train de 7h06 à Chavornay)	Cette problématique fait l’objet d’une attention particulière, en particulier avec l’engagement d’autobus standards sur la ligne pour le début de son exploitation. Des bus de doublure sont d’ores et déjà prévus sur le tronçon Orbe – Yverdon-les-Bains aux heures de forte affluence. En outre, CarPostal assurera un suivi particulièrement fin et régulier de cette fréquentation à partir du changement d’horaire pour constater les réels reports de voyageurs ne passant plus par Chavornay et prendra les mesures nécessaires. En ce qui concerne l’axe Orbe – Chavornay, les projections de fréquentation ne laissent pas présager de surcharge des bus. La situation sera toutefois suivie de près dès la mise en service afin d’adapter le dispositif si nécessaire.

680 Yverdon-les-Bains – Valeyres-sous-Rances – Orbe – Chavornay (cadre 10.680)	
Offrir des correspondances sur la R10 à Orbe depuis les villages de Rances et Valeyres-sous-Rances pour éviter de passer par Yverdon-les-Bains et payer plus cher	La ligne 680 Yverdon-les-Bains – Valeyres-sous-Rance – Orbe est prolongée jusqu'à Chavornay pour compléter l'offre ferroviaire (cadence horaire, 10 fois par jour) entre Orbe et Chavornay avec une cadence demi-heure quasiment toute la journée en semaine. Elle reprend les prestations de l'actuelle ligne 682 entre Yverdon-les-Bains et Orbe. A Yverdon-les-Bains, les principes de correspondances sur les trains IC5/51 de/pour Lausanne/Renens et Neuchâtel/Bienne restent maintenus. A la gare de Chavornay, les bus sont en correspondance sur les RER 1 et 2 en direction de Lausanne et Bex, de manière complémentaire à la nouvelle ligne R10 Orbe – Renens. La ligne 680 permet également d'assurer une liaison directe pour les arrêts entre Orbe et Chavornay avec Yverdon-les-Bains, les heures de passage des trains en gare de Chavornay ne permettant pas de donner à la fois de bonnes correspondances en direction de Lausanne et d'Yverdon-les-Bains-Grandson. Ajouter une contrainte supplémentaire de correspondance à Orbe sur la ligne R10 n'est pas compatible avec tous ces objectifs. Ainsi, viser par exemple une arrivée à Orbe, poste à xxh57 pour le départ de la R10 à xxh04 (permettant un temps de déplacement suffisant jusqu'à la gare et une correspondance fiable) ferait partir d'Yverdon-les-Bains à xxh31 ce qui est incompatible avec les correspondances depuis les IC5/51. La situation est symétrique dans l'autre sens. Il reste néanmoins possible de relier Rances et Valeyres-sous-Rances à Lausanne via Chavornay, avec un billet 9 zones (au lieu de 12 zones via Yverdon-les-Bains), avec un seul changement de moyen de transport grâce à la correspondance de la lignes 680 sur les lignes R1 et R2. Le trajet Rances > Renens/Lausanne est 2 minutes plus court par Yverdon-les-Bains que par Chavornay mais le trajet Valeyres-sous-Rances > Renens ou Lausanne est 2 minutes plus court par Chavornay.
Décaler le départ du dernier bus 680 d'Yverdon-les-Bains à Method de 00h10 à 00h40 pour permettre un départ de Lausanne à 00h04 comme aujourd'hui et non à 22h38 selon l'horaire en consultation	La dernière course de la ligne 680 au départ d'Yverdon-les-Bains a été avancée de 30 minutes par rapport à l'horaire 2026 suite au nouveau concept horaire développé. En effet, cela rend la dernière correspondance en semaine depuis Lausanne moins tardive d'autant qu'en l'absence de train IC5 à minuit en provenance de Lausanne, la correspondance est donnée depuis le train régional Lausanne 23h08 – Yverdon-les-Bains arrivée 23h45 départ 00h10 Method 00h21. Décaler simplement la course de 00h10 à 00h40 imposerait de renoncer à la dernière correspondance depuis Zurich/Neuchâtel avec l'IC5 arrivant à Yverdon-les-Bains à 23h58. Suite à la consultation d'horaire, une alternative a été développée et sera mise en œuvre avec une nouvelle course au départ de Chavornay permettant la chaîne de déplacement suivante : Lausanne 00h08 – Chavornay arrivée 00h36 départ 00h43 – Orbe 00h51 – Method 01h05. La course poursuivra jusqu'à Yverdon-les-Bains. Le temps de parcours pour Method est légèrement augmenté, mais cela rétablit un départ de Lausanne après minuit.

680 Yverdon-les-Bains – Valeyres-sous-Rances – Orbe – Chavornay (cadre 10.680)	
Demande de la Commune d'Orbe de maintenir une relation entre Chavornay et Orbe ou entre Yverdon-les-Bains et Orbe avec le dernier RER reliant Lausanne à Yverdon-les-Bains comme en 2026 avec l'Orbe – Chavornay	Selon entente avec la Commune, par rapport au projet soumis à la consultation d'horaire, une course est ajoutée au départ de Chavornay à 00h43, du lundi au dimanche. Cette course permet de donner correspondance sur le train régional Lausanne 00h08 – Chavornay 00h36. Pour en assurer une exploitation rationnelle, la course précédente Yverdon-les-Bains 00h10 – Orbe 00h36 est avancée de 6 minutes et prolongée jusqu'à Chavornay.
Demande de la Commune d'Orbe de maintenir une correspondance à Chavornay avec les trains de nuit reliant Lausanne et Yverdon-les-Bains les nuits de vendredi à samedi et samedi à dimanche, comme en 2026 avec l'Orbe – Chavornay	Le projet d'horaire prévoit une correspondance avec les trains de nuit SN13849 Grandson 1h46 – Chavornay 2h00 et SN13830 Lausanne 1h33 – Chavornay 1h59 avec la course 68076 Chavornay 2h03 – Orbe, Montchoisi 2h14. Il n'y a pas d'intérêt à proposer un départ de Chavornay vers 1h car seul un train venant de Grandson/Yverdon-les-Bains dessert Chavornay mais aucun train venant de Lausanne. Pour la liaison Yverdon-les-Bains – Orbe, la course 68071 part d'Yverdon-les-Bains à 1h10.

681 Yverdon-les-Bains – Montagny – Orbe – Arnex (cadre 10.681)	
Faire circuler la 681 dans l'autre demi-heure pour donner correspondance sur l'IR57 pour Neuchâtel à Yverdon-les-Bains, à minima pour le train de 7h20	La ligne 681 offre des correspondances dans le nœud 00 à Arnex, en complément de la ligne 685 sur la section Arnex – Orbe, cette dernière donnant des correspondances dans le nœud 30 à Arnex. De plus, la ligne 681 est calée à Yverdon-les-Bains sur les IR57 de/vers Morges, Nyon, Genève et Genève-Aéroport. Dans l'autre sens, l'IR57 dessert uniquement Neuchâtel. La modification demandée apporte à notre avis moins d'améliorations que de dégradations et n'est pas retenue pour l'horaire 2027.

683 Orbe – Croy-Romainmôtier – Vaulion (cadre 10.683)

Maintenir le prolongement de ligne jusqu'au Mont d'Orzeires le week-end et étendre la desserte aux jours de semaine au moins une fois, notamment pour les besoins des randonneurs
Le cas échéant, ajouter un arrêt au droit du Gros Fougentets

La nouvelle offre de transport public a été mise en place le week-end entre Vaulion et le Mont d'Orzeires en 2021.

Après 4 ans d'exploitation, les fréquentations restent faibles avec une trentaine de voyageurs par jour en moyenne, pour 7 paires de courses par jour, soit une moyenne de 2 à 3 voyageurs par course. Sur ces voyageurs, une forte majorité a effectué des trajets entre le Mont d'Orzeires ou Le Pont et Croy-Romainmôtier ou Orbe, le nombre de montées et descentes recensées aux arrêts intermédiaires entre Vaulion et Le Pont restant marginal.

Pour ces principales origines et destinations, des alternatives existent :

- Depuis Yverdon-les-Bains, l'accès au Pont ou au Mont d'Orzeires est plus efficace avec la ligne Travys 613 Yverdon-les-Bains – Vallorbe – Le Brassus, qui voit son offre renforcée le week-end dès 2027.
- Depuis Orbe, l'accès au Pont est plus efficace par une combinaison de la ligne Travys 685 jusqu'à la gare du Day puis la ligne R4 du RER Vaud jusqu'au Pont. La ligne Travys 685 Arnex – Orbe – Vallorbe voit également son offre renforcée le week-end dès 2027.
- Pour la liaison entre Orbe et le Mont d'Orzeires, dès 2027 plusieurs possibilités équivalentes en termes de temps de parcours seront offertes (environ 1h20), notamment par la ligne 685 jusqu'au Day, le train R4 puis une correspondance d'un peu moins de 30 minutes avec la ligne 613 au Pont, ou via la ligne 685 jusqu'à Vallorbe, poste et une correspondance d'un peu plus de 30 minutes sur la ligne 613 pour le Mont d'Orzeires.
- Entre Croy-Romainmôtier et Le Pont, deux liaisons par heure sont possibles, par la ligne R4 du RER Vaud en direct ou par une combinaison de la ligne R3 du RER Vaud et de la ligne de bus Travys 613 à Vallorbe.
- Entre Croy-Romainmôtier et le Mont d'Orzeires, une liaison par heure est possible, par la combinaison de la ligne R3 du RER Vaud et de la ligne de bus Travys 613 à Vallorbe.

Le peu de voyageurs aux arrêts intermédiaires ne permet pas de justifier le maintien du parcours Vaulion – Le Pont.

En renonçant à cette desserte, un nouveau concept de desserte du week-end a pu être développé dans le secteur consistant à réaffecter ces moyens pour offrir des prestations aux villages de la ligne 684 Orbe – Croy-Romainmôtier – La Praz, qui ne bénéficiaient pas d'offre le week-end jusqu'à présent. Le potentiel de voyageurs est estimé plus important.

715 Allaman – Aubonne – Saubraz – Gimel – St-George (cadre 10.715)

Ne pas faire passer la ligne 715 par Saubraz mais rétablir la desserte par la ligne 720

Depuis décembre 2024, les horaires des trains ont été modifiés et les heures de passages dans les différentes gares de la Côte décalées. Il était auparavant possible de donner plusieurs correspondances avec un seul bus en gare d'Allaman. Les heures de passages des trains ont été écartées et ce n'est donc plus possible depuis. Une refonte globale du réseau des bus de La Côte a donc dû être menée.

Pour les horaires 2025 et 2026, le concept prévoyait qu'une seule ligne, la 720, soit maintenue pour assurer la desserte entre Allaman et Gimel par le tracé historique via Montherod, avec toutes les courses desservant Saubraz. Cette ligne offre aujourd'hui 2 courses par heure et par sens, mais espacées de 15' et 45' afin d'offrir des correspondances de/vers Lausanne 1x/heure et de/vers Genève 1x/heure. Saubraz bénéficie donc de 2 courses par heures toute la journée, mais avec une cadence 15'-45'. De plus, les correspondances de/vers Lausanne ne sont offertes qu'une seule fois par heure, tout comme celles de/vers Genève, à la gare d'Allaman.

Un bilan général des performances de ce nouveau réseau a été effectué durant l'année 2026 en termes de fiabilité, de réponse à la demande et d'équilibre dans la fréquentation des lignes – équilibre nécessaire à la pérennité de leur financement. Sur cette base, une nouvelle refonte a été proposée aux Communes du secteur.

Celle-ci table notamment sur une nouvelle séparation des lignes avec la création d'une ligne 715 et la réémergence d'une ligne 725 en plus de l'actuelle 720, chacune ayant une desserte et des objectifs spécifiques :

- 715 Allaman – Aubonne – Montherod – Gimel – Saubraz – St-George
 - o Le prolongement de la ligne à St-George permet de compléter l'offre de la ligne 840 (également adaptée) en heures de pointe.
 - o Offre une seconde desserte depuis Saubraz chaque heure lorsqu'elle roule, en heures de pointe, avec des correspondances de/vers Lausanne à Allaman (complète l'offre de la ligne 725).
 - o Offre des correspondances à Gimel avec la ligne 845, qui elle donne ensuite des correspondances à Rolle de/vers Genève.
- 720 Allaman – Aubonne – Montherod – Gimel
 - o Complète les offres des lignes 715 et 720 pour Gimel, Montherod, Aubonne et Allaman, avec une cadence horaire toute la journée.
 - o Offre des correspondances de/vers Genève en gare d'Allaman.
- 725 Allaman – Aubonne – Montherod – Saubraz – Gimel
 - o Reprend la desserte de l'ancienne 720, mais avec une seule course par heure, avec des correspondances en gare d'Allaman de/vers Lausanne.
 - o Offre des correspondances à Gimel avec la ligne 840, qui elle donne ensuite des correspondances à Rolle de/vers Genève.

Il existe donc, en heures de pointe, 2 possibilités pour Saubraz de rejoindre Allaman avec de bonnes correspondances de/vers Lausanne, et 2 possibilités pour Saubraz de rejoindre Rolle, via Gimel et les lignes 840/845, avec de bonnes correspondances de/vers Genève à Gimel, bas du village.

715 Allaman – Aubonne – Saubraz – Gimel – St-George (cadre 10.715)	
Ne pas faire passer la ligne 715 par Saubraz mais rétablir la desserte par la ligne 720 (suite)	De plus, la cadence des horaires entre Saubraz et Gimel sera dorénavant régulière, avec une course toutes les 30' dans chaque sens. Saubraz perd donc des courses directes en direction d'Allaman avec des correspondances de/vers Genève, mais gagne en régularité. En heures creuses, il n'y aura effectivement plus qu'une course par heure desservant Saubraz. Ces courses pourront toutefois être utilisées soit en direction de Gimel avec un changement sur 840 pour aller à Rolle, soit pour rejoindre Allaman directement. A noter que l'utilisation des bus à Saubraz en dehors des élèves et en dehors des heures de pointe reste faible, avec en moyenne 0 à 1 voyageur par course
Demande de la Commune de Saubraz d'ajouter des courses en début d'après-midi	La circulation de la ligne 715 est limitée à des heures de pointe élargies (6h-9h et 16h-21h) pour garantir le respect des critères de cofinancement fédéraux (taux de couverture minimal des charges par les recettes de 20 %, adéquation entre l'offre et la demande). Ceci pourra évoluer dans le futur en fonction de la progression observée de la fréquentation. Actuellement, à l'horaire 2026, les liaisons suivantes sont offertes entre 12h30 et 15h : • 6 courses en direction d'Allaman (passages à Saubraz à 12h37, 12h51, 13h37, 13h51, 14h37 et 14h51). Les départs aux xxh37 offrent une correspondance vers Lausanne (Saubraz-Lausanne = 49') et les départs aux xxh51 offrent une correspondance vers Genève (Saubraz-Genève = 1h) • 6 courses en direction de Gimel, depuis Allaman (passages à Saubraz à 12h22, 12h36, 13h22, 13h36, 14h22, 14h36). Les arrivées aux xxh22 donnent correspondance aux trains en provenance de Lausanne (Lausanne-Saubraz = 48') et les arrivées aux xxh36 donnent correspondance aux trains en provenance de Genève (Genève-Saubraz = 58'). ➤ Soit 3 possibilités d'aller vers Lausanne, 3 possibilités d'aller vers Genève, 3 possibilités de rentrer de Lausanne et 3 possibilités de rentrer de Genève entre 12h30 et 15h. A l'horaire 2027, sur la même plage horaire, Saubraz sera desservi par la ligne 725 uniquement (à l'exception d'une course sur la 720) à raison de : • 4 courses en direction d'Allaman et en provenance de Gimel (passages à Saubraz à 12h36, 12h55 (ligne 720), 13h36 et 14h36). Les départs aux xxh36 direction Allaman offrent des correspondances vers Lausanne (Saubraz-Lausanne = 50') et le départ de 12h55 offre une correspondance vers Genève (Saubraz-Genève = 56'). Les arrivées aux xxh36 depuis Gimel permettent également des correspondances depuis Genève via la 840, avec un changement à Rolle et Gimel (Genève-Saubraz = 58'). • 3 courses en direction de Gimel et en provenance d'Allaman (passages à Saubraz à 12h20, 13h20 et 14h20). Ces arrivées depuis Allaman donnent correspondance aux trains en provenance de Lausanne (Lausanne-Saubraz = 46'). Ces départs direction Gimel permettent également des correspondances en direction de Genève via la 840 et Rolle (Saubraz-Genève = 1h01).

715 Allaman – Aubonne – Saubraz – Gimel – St-George (cadre 10.715)	
Demande de la Commune de Saubraz d'ajouter des courses en début d'après-midi (suite)	➤ <i>Soit 3 possibilités d'aller vers Lausanne, 4 possibilités d'aller vers Genève (1 via Allaman et 3 via Gimel et Rolle), 3 possibilités de rentrer de Lausanne et 3 possibilités de rentrer de Genève entre 12h30 et 15h.</i> L'horaire 2027 permet donc autant de possibilités de déplacement de/vers Lausanne et Genève à ces heures que l'horaire actuel, par la double-fonction des courses de la ligne 725. Toutefois, le nombre de courses pour des déplacements internes est effectivement réduit (Saubraz-Gimel et Saubraz-Aubonne par exemple).
Demande de la Commune de Saubraz de desservir l'arrêt Gimel, Le Prunier avec la ligne 720	Des solutions ont été recherchées avec la Commune de Gimel, mais des arrêts dans le carrefour ne permettraient pas une dépose et prise en charge sécurisées des clients. Le fait de ne pas s'arrêter au Prunier est donc dû à un problème de sécurité. Pour rappel, les aspects d'aménagement d'arrêts sont de responsabilité communale.
Demande de la Commune de Saubraz de déplacer l'arrêt Saubraz, village pour libérer la place du village	La situation n'a pas suffisamment évolué pour permettre de rallonger les lignes desservant Saubraz jusqu'à la sortie du village. En particulier la future ligne 725, comme l'actuelle 720, a des temps de battement déjà inférieurs aux temps usuellement utilisés avec 5 minutes à Gimel et seulement 3 minutes à Allaman. Déplacer plus loin l'arrêt Saubraz, village mettrait en péril la stabilité de la ligne.

720 Allaman – Aubonne – Gimel (cadre 10.720)	
Rétablir le passage à Saubraz pour les courses en correspondance à Allaman en direction de Genève	Le secteur Allaman-Gimel-St-George a été réorganisé dans le but de palier à des manquements engendrés par le changement d'horaires de décembre 2024. Actuellement, à l'horaire 2026, Saubraz bénéficie de 2 dessertes par heure en direction d'Allaman par la ligne 720. Ces courses sont espacées de 15' et 45', afin d'offrir une fois par heure une correspondance vers Lausanne et une fois par heure vers Genève. A l'horaire 2027, la future ligne 725 offrira une correspondance par heure pour Lausanne depuis Allaman, et sera renforcée par la ligne 715 en heures de pointe afin d'avoir 2 correspondances par heure en direction de Lausanne, avec une cadence 30' régulière. Pour Genève, les habitants de Saubraz pourront également utiliser la ligne 725 une fois par heure, mais en direction de Gimel, avec un changement sur la ligne 840 en direction de Rolle. En heures de pointe, ils pourront utiliser la ligne 715 en direction de Gimel également, avec un changement sur la ligne 845 en direction de Rolle. De manière générale, en heures de pointe, 2 possibilités par heure seront offertes à Saubraz pour se rendre à Lausanne via Allaman (1 par heure en heures creuses) et 2 possibilités par heure de se rendre à Genève, via Rolle, avec un changement de bus à Gimel (1 par heure en heures creuses). Maintenir la ligne 720 telle qu'elle est construite actuellement imposerait de revoir son volume d'offre à court terme et offrirait en définitive moins de prestations aux habitants des différents villages. A noter que les demandes concernant des aménagements piétons doivent être adressées à la Commune territoriale.

720 Allaman – Aubonne – Gimel (cadre 10.720)	
Rétablir l'arrêt Gimel, Le Prunier	Du fait de la restructuration du réseau, la desserte de Saubraz n'est plus assurée par cette ligne mais par les lignes 715 et 725. Concernant la desserte de l'arrêt Gimel, Le Prunier, des solutions ont été recherchées avec la Commune de Gimel pour rétablir un arrêt compatible avec le tracé de la ligne 720, mais des arrêts dans le carrefour ne permettraient pas une dépose et/ou une prise en charge sécurisée des clients. Le fait de ne pas s'arrêter au Prunier est donc dû à un problème de sécurité. Pour rappel, les aspects d'aménagement d'arrêts sont de responsabilité communale.
723 Allaman – Aubonne – Signal-de-Bougy – Gimel (cadre 10.723)	
Décaler la course de 10h38 ou 11h38 de Gimel à 12h38, à un horaire avec davantage de besoin de la clientèle Demande appuyée par la Commune de Gimel	La ligne 723 est produite depuis le dépôt de Gimel. La course retour de celle évoquée (départ d'Allaman à 11h26) sera utilisée par des élèves enclassés à Aubonne, d'où sa nécessité. Un décalage des courses pour offrir un départ de Gimel à 12h38 engendrerait des courses à vide et donc de nombreux kilomètres et heures improductifs.
Augmenter le temps de correspondance à Allaman avec les trains en direction de Lausanne	Les correspondances en gare d'Allaman en direction de Lausanne sont prévues en 6 minutes (avec une exception en 4 minutes à 11h06). En effet, les bus arrivent aux xxh04 et les trains partent aux xxh10. Dans l'autre sens, les trains arrivent aux xxh19 et l'horaire de départ des bus est prévu aux xxh24 (avec une exception à 11h26 et une à 12h23). En cas de léger retard des trains, les conducteurs ont la consigne d'attendre quelques minutes supplémentaires les voyageurs sortant des trains. Les correspondances sont donc assurées avec des temps estimés raisonnables. Les temps affichés de 1 minute qui apparaissent sur l'application CFF représentent une estimation du temps à pied selon une distance prédéfinie pour chaque gare. A ce jour, cette donnée ne permet pas de distinguer le quai visé. Elle paraît effectivement sous-estimée lorsque le passage sous-voie doit être emprunté. Afin de limiter ce biais, CarPostal a fait la demande pour passer cette donnée à 2 minutes.
725 Allaman – Aubonne – Saubraz – Gimel (cadre 10.725)	
Demande de la Commune de Saubraz de déplacer l'arrêt Saubraz, village pour libérer la place du village	La situation n'a pas suffisamment évolué pour permettre de rallonger les lignes desservant Saubraz jusqu'à la sortie du village. En particulier la future ligne 725, comme l'actuelle 720, a des temps de battement déjà inférieurs aux temps usuellement recommandés avec 5 minutes à Gimel et seulement 3 minutes à Allaman. Eloigner l'arrêt Saubraz, village de son emplacement actuel mettrait en péril la stabilité de la ligne.

725 Allaman – Aubonne – Saubraz – Gimel (cadre 10.725)	
Augmenter le temps de correspondance à Allaman avec les trains en direction de Lausanne	Les correspondances en gare d'Allaman en direction de Lausanne sont prévues en 6 minutes. En effet, les bus arrivent aux xxh57 et les trains partent aux xxh03. Dans l'autre sens, les trains arrivent aux xxh57 et les bus partent aux xxh00. Les 3 minutes doivent suffire étant donné que les trains arrivent sur le quai 1, et en cas de léger retard les conducteurs ont la consigne d'attendre les voyageurs sortant des trains. Les correspondances sont donc assurées avec des temps estimés raisonnables. Les temps affichés de 1 minute qui apparaissent sur l'application CFF représentent une estimation du temps à pied selon une distance prédéfinie pour chaque gare. A ce jour cette donnée ne permet pas de distinguer le quai visé. Elle paraît effectivement sous-estimée lorsque le passage sous-voie doit être emprunté. Afin de limiter ce biais, CarPostal a fait la demande pour passer cette donnée à 2 minutes.
729 Allaman – Aubonne – Gimel (cadre 10.729)	
Demande de la Commune de Gimel (fusionnée avec Saubraz en 2027) de maintenir le nombre de courses desservant Saubraz.	Le secteur Allaman-Gimel-St-George a été réorganisé dans le but de palier à des manquements engendrés par le changement d'horaires de décembre 2024. Actuellement, à l'horaire 2026, Saubraz bénéficie de 2 dessertes par heure en direction d'Allaman par la ligne 720. Ces courses sont espacées de 15' et 45', afin d'offrir une fois par heure une correspondance vers Lausanne et une fois par heure vers Genève. A l'horaire 2027, la future ligne 725 offrira une correspondance par heure pour Lausanne depuis Allaman, et sera renforcée par la ligne 715 en heures de pointe afin d'avoir 2 correspondances par heure en direction de Lausanne, avec une cadence 30' régulière. Pour Genève, les habitants de Saubraz pourront également utiliser la ligne 725 une fois par heure, mais en direction de Gimel, avec un changement sur la ligne 840 en direction de Rolle. En heures de pointe, ils pourront utiliser la ligne 715 en direction de Gimel également, avec un changement sur la ligne 845 en direction de Rolle. De manière générale, en heures de pointe, 2 possibilités par heure seront offertes à Saubraz pour se rendre à Lausanne via Allaman (1 par heure en heures creuses) et 2 possibilités par heure de se rendre à Genève, via Rolle, avec un changement de bus à Gimel (1 par heure en heures creuses). Le nombre de courses desservant la localité de Saubraz n'est donc pas le seul critère à analyser : en regardant les liaisons offertes de manière plus large, la situation est améliorée. Seules les liaisons internes entre les villages (Gimel – Saubraz ou Saubraz – Aubonne/Allaman) sont réduites, mais ces dernières sont peu utilisées en-dehors des heures de déplacement d'écoliers. Le niveau d'offres sur les lignes 715 et 845 a été défini en lien avec la demande estimée et de manière à respecter les critères de financement de l'Office fédéral des transports. Un élargissement de ces offres est possible à l'avenir en fonction de la fréquentation qui sera réellement observée.

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

D'entente avec l'Ecole de Soins et Santé Communautaire, les autorités locales et les MBC, et contrairement aux intentions initiales, il a été demandé à la DGMR de reporter la modification de terminus d'Orny à St-Loup de la ligne 735 au changement d'horaires de décembre 2027 (au lieu du 5 juillet 2027). Dès lors, la ligne 765 assure seule la desserte du Plateau de St-Loup durant tout l'horaire 2027.

Ajouter de l'offre le week-end pour desservir le plateau de St-Loup	Jusqu'ici le développement d'une offre le week-end sur la ligne 765 était mis en attente d'une stabilisation du taux de couverture des charges par les recettes de la ligne suffisamment au-dessus du critère minimal fixé par la Confédération pour son cofinancement. En effet, le développement d'une offre le week-end a généralement pour conséquence une chute visible du degré de couverture des charges par les recettes du fait d'une fréquentation généralement moins importante que la semaine, proportionnellement au niveau d'offre. La situation peut désormais être jugée stable et une offre de démarrage sera donc développée les samedis, dimanches et jours fériés sur la ligne 765, dès le changement d'horaire de décembre 2026, à raison de 8 paires de courses par jour entre Eclépens, La Sarraz, Orny, Pompaples et St-Loup, entre 9h et 18h.
Décaler les bus des lignes 765 et 735 de 3 minutes minimum pour éviter des problèmes de sécurité à l'arrêt Pompaples, La Colline	Au niveau de l'horaire planifié, il n'est pas prévu que les deux lignes circulent au même moment. Aux heures des écoles, avec des courses dont les horaires sont décalés par rapport aux horaires-système, seules quelques minutes peuvent séparer les deux bus, ce qui peut faire qu'en pratique deux véhicules se retrouvent proche l'un de l'autre. Si cette situation n'est pas idéale, la circulation rapprochée des bus des deux lignes n'est pas identifiée comme posant des problèmes de sécurité par les deux entreprises de transport.
Permettre un départ à 6h04 d'Orny (correspondance sur le train de 6h10 à La Sarraz), comme en 2026, pour permettre de commencer le travail à 7h à Lausanne Ajouter des départs d'Orny pour La Sarraz à 6h02, 7h02 et 8h02	Dans un premier temps, cette correspondance va être rétablie avec la ligne MBC 735 pour permettre une arrivée tôt à Lausanne le matin (Orny 6h02 – La Sarraz 6h05). Ensuite, lorsque la ligne MBC 735 desservira Pompaples et St-Loup au lieu d'Orny (dès l'horaire 2028), une course sera adaptée sur la ligne CarPostal 765 permettant une liaison Orny 5h58 – La Sarraz 6h03 et une correspondance sur le train de 6h10 pour Lausanne. Le bus remontera ensuite à St-Loup (arrivée 6h11, départ 6h12) pour redescendre « en direct » sur La Sarraz à 6h18 et continuer la course habituelle jusqu'à Eclépens 6h25. Cette course ne pourra donc plus passer par Orny. Les habitants d'Orny souhaitant se rendre à Eclépens puis Yverdon-les-Bains devront emprunter la course Orny 5h58 – La Sarraz 6h03 puis attendre le deuxième passage du bus à 6h18 (ou rester dans le bus entre deux) pour Eclépens. Une autre option consiste à prendre le train R4 de La Sarraz 6h10 à Cossonay-Penthalaz 6h17 puis le train R1 Cossonay-Penthalaz 6h25 – Yverdon-les-Bains 6h45. Etant donné les répercussions sur les liaisons avec Eclépens et les lignes R1 et R2 du RER Vaud, ce système ne sera pas reproduit sur les courses suivantes. En-dehors de cette première course du matin, la liaison entre Orny et Lausanne est optimisée via Eclépens, selon le concept horaire de la ligne 765.

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

D'entente avec l'Ecole de Soins et Santé Communautaire, les autorités locales et les MBC, et contrairement aux intentions initiales, il a été demandé à la DGMR de reporter la modification de terminus d'Orny à St-Loup de la ligne 735 au changement d'horaires de décembre 2027 (au lieu du 5 juillet 2027). Dès lors, la ligne 765 assure seule la desserte du Plateau de St-Loup durant tout l'horaire 2027.

Rétablir des correspondances à La Sarraz pour Orny, en particulier lorsque la ligne 735 ne desservira plus Orny

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 aux minutes 00' et 30' (passage d'une cadence ferroviaire 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, ce qui a permis d'offrir la liaison entre Cossonay-Ville et La Sarraz dès décembre 2024 déjà ;
- 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 favorisées 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 (réplicable dans l'autre demi-heure avec le deuxième bus) :

- St-Loup xxh22 – La Sarraz xxh35 (train de xxh40) – Eclépens, gare xxh12
- Eclépens, gare xxh18 – La Sarraz xxh24 – St-Loup xxh37

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 correspondances 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.

Il n'est donc pas optimal de continuer d'offrir des correspondances à la Sarraz depuis Orny au vu de la situation des trains depuis l'horaire 2025.

La desserte d'Orny par la ligne MBC 735 reste une situation provisoire, dans l'attente d'aménagements à St-Loup permettant d'y gérer le demi-tour d'autobus articulés, et a toujours été communiquée comme telle.

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

D'entente avec l'Ecole de Soins et Santé Communautaire, les autorités locales et les MBC, et contrairement aux intentions initiales, il a été demandé à la DGMR de reporter la modification de terminus d'Orny à St-Loup de la ligne 735 au changement d'horaires de décembre 2027 (au lieu du 5 juillet 2027). Dès lors, la ligne 765 assure seule la desserte du Plateau de St-Loup durant tout l'horaire 2027.

Rétablir les retours Eclépens – La Sarraz – Pompaples de 18h, 19h et 20h pour Orny Conserver une cadence demi-heure jusqu'à 20h en ajoutant des départs à 18h05, 19h05 et 20h05 d'Eclépens Offrir deux bus par heure entre Orny et La Sarraz avec correspondance sur les trains pour Lausanne entre 6h et 9h puis entre 15h30 et 19h	La desserte d'Orny par la ligne MBC 735 était une situation provisoire, dans l'attente d'aménagements à St-Loup permettant d'y gérer le demi-tour d'autobus articulés, et a toujours été communiquée comme telle. Concernant la ligne CarPostal 765, jusqu'à l'horaire 2024, la desserte de la gare d'Eclépens par un train chaque 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. Pour l'horaire 2024, des courses étaient proposées au départ d'Eclépens à 18h20, 18h47, 19h20 et 20h20. En 2023, le dernier départ était à 18h47. 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 6h à 21h en semaine. Depuis 2025, il existe donc des départs d'Eclépens à 18h35, 19h35 et 20h35. Etant donné que les trains se croisent à Eclépens, les deux bus ne sont plus nécessaires pour offrir une correspondance par heure dans chaque sens (en heures creuses). La cadence 30' s'arrête à 17h35. Les courses de 18h, 19h et 20h n'ont toutefois jamais existé. Le Canton s'efforce d'offrir un service le plus étendu possible sur la ligne 765 pour s'approcher au mieux des besoins exprimés par les usagers, mais ceci dans les limites définies par la Confédération pour obtenir le cofinancement de la ligne (près de la moitié du déficit). Actuellement, la ligne 765 est en suroffre par rapport aux critères de financement fédéraux d'adéquation entre l'offre et la demande. En effet, la fréquentation sur le tronçon déterminant permet une offre en principe de 16 paires de courses par jour, avec une tolérance jusqu'à 20 paires de courses par jour, alors que l'horaire 2026 propose en réalité 21,5 paires de courses par jour. L'offre prévue pour 2027 est de 21 paires de course, tablant sur une augmentation de fréquentation liée à l'agrandissement de l'Ecole de soins et santé communautaire de St-Loup. La première course entre Eclépens et St-Loup a été supprimée du fait d'une fréquentation nulle (en moyenne). Dans ce contexte, il n'est pas possible pour le moment d'ajouter de l'offre sur cette ligne pour étendre la cadence demi-heure plus tard. Ceci sera réévalué en vue des horaires 2029-2030 en fonction de la fréquentation réellement observée sur la ligne d'ici là.
--	--

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

D'entente avec l'Ecole de Soins et Santé Communautaire, les autorités locales et les MBC, et contrairement aux intentions initiales, il a été demandé à la DGMR de reporter la modification de terminus d'Orny à St-Loup de la ligne 735 au changement d'horaires de décembre 2027 (au lieu du 5 juillet 2027). Dès lors, la ligne 765 assure seule la desserte du Plateau de St-Loup durant tout l'horaire 2027.

Ajouter une course au départ d'Orny direction Eclépens à 5h43 pour permettre d'aller travailler tôt à Lausanne	Dans un premier temps, le premier départ d'Orny pour Lausanne va être maintenu sur la ligne MBC 735 avec une course Orny 6h02 – La Sarraz 6h05 comme actuellement, donnant correspondance sur le train de 6h10 pour Lausanne (arrivée 6h33). Ensuite, lorsque la ligne MBC 735 desservira Pompaples et St-Loup au lieu d'Orny, une course sera adaptée sur la ligne CarPostal 765 permettant une liaison Orny 5h58 – La Sarraz 6h03 et une correspondance sur le train de 6h10 pour Lausanne (arrivée 6h33). La solution demandée avec une course 30 minutes plus tôt n'est pas retenue car elle rajouterait une course dans le décompte de la ligne, ce qui n'est pour le moment pas admissible en termes d'adéquation entre l'offre et la demande pour conserver le cofinancement fédéral de la ligne.
Ajouter des courses au départ de La Sarraz direction Orny à 16h52, 17h52, 18h52 et 19h52	La desserte d'Orny par la ligne MBC 735 reste une situation provisoire, dans l'attente d'aménagements à St-Loup permettant d'y gérer le demi-tour d'autobus articulés, et a toujours été communiquée comme telle. Dès ce changement, la desserte d'Orny est assurée par la ligne 765 uniquement, dont les correspondances sont optimisées à la gare d'Eclépens, où les trains de/pour Lausanne et Yverdon-les-Bains se croisent. Ce concept horaire n'est pas compatible avec le fait d'offrir des correspondances sur les trains à La Sarraz. Les liaisons de retour depuis Lausanne sont données depuis Eclépens à 16h35, 17h05, 17h35, 18h35, 19h35 et 20h35 avec arrivée à Orny 11 minutes plus tard.

820 Nyon – Begnins – Burtigny (cadre 10.820)

Indiquer les courses Nyon – Begnins de la 825 dans le cadre-horaire 10.820 pour améliorer la lisibilité de l'offre	Les cadres horaires de ces lignes resteront séparés car ce sont maintenant deux lignes distinctes. Toutefois, la communication qui sera faite dans le cadre du changement d'horaire reprendra ces deux lignes ensemble afin d'expliquer au mieux le concept.
Demande de la Commune de Bassins d'ajouter une ligne directe entre Bassins et Nyon	En 2023, suite à l'annonce de changement majeur de la structure des horaires CFF pour 2025, une démarche partenariale en consultation avec les communes de la Région de Nyon a conduit à inverser les dessertes des lignes 820 et 830 à partir de Begnins. Il est donc possible aujourd'hui de se rendre à Nyon depuis Bassins en changeant de bus à Begnins ou alors en prenant le train entre Gland et Nyon. Il n'est pas économiquement supportable d'ajouter une ligne supplémentaire afin de rétablir une liaison directe entre Bassins et Nyon. A noter que la fréquentation aux arrêts de Bassins a augmenté entre 2024 et 2025-2026 d'environ 15 % ; elle est restée stable pendant les week-ends.

830 Gland – Begnins – St-George (cadre 10.830)	
Demande de la Commune de Bassins d'ajouter des courses à 22h04, 23h34 et 1h00 au départ de Gland en semaine et le week-end	Le niveau d'offre de la ligne est fixé au maximum de ce que permettent les règles d'adéquation entre l'offre et la demande afin de maintenir le cofinancement fédéral de la ligne. La fréquentation de la ligne est suivie de près. Une cadence horaire au lieu d'1h30 sera offerte le soir dès que cela sera possible sans mettre en péril le financement fédéral, et selon les possibilités budgétaires cantonales. Cela nécessite que la fréquentation sur la ligne augmente d'environ 80 voyageurs par jour de semaine au minimum par rapport à la fréquentation moyenne 2025 pour l'ajout d'une paire de courses.
Rétablir le rabattement de la ligne sur Nyon à cause des problèmes de rupture de correspondances à Gland du fait du passage par le secteur de l'autoroute, les temps de correspondances trop courts quand on revient de Lausanne et les problèmes de sécurité le soir	En 2023, suite à l'annonce de changement majeur de la structure des horaires CFF pour 2025, une démarche partenariale en consultation avec les Communes de la région de Nyon a conduit à inverser les dessertes des lignes 820 et 830 à partir de Begnins. Le retour d'expérience sur cette modification de l'offre est positif et il n'est pas envisagé de revenir en arrière pour les horaires 2027-2028. Concernant les problématiques de ponctualité, d'avril à juillet, des fermetures sur la route de Luins dues à des travaux ont engendré un report de trafic à Vich, et donc un trafic plus dense engendrant des retards entre Vich et Gland. Les travaux se sont terminés début juillet, ce qui a permis un apaisement du trafic. D'autres travaux sur la route de St-Cergue ont eu lieu pendant l'été, engendrant également des perturbations et reports de trafic. En heure de pointe le matin (arrivées entre 7h00 et 8h00) des retards de l'ordre de 2-3 minutes à l'arrivée à Gland ont été régulièrement observés. Toutefois, les correspondances étant données en 7 minutes et 8 minutes avec les trains (7 minutes direction Lausanne, sur la voie 1), pour tenir compte notamment de ce type d'aléas, elles ont pu être assurées dans la grande majorité des cas. La course la plus touchée est celle qui part de St-George à 7h44 et est planifiée avec une arrivée à Gland à 8h21 : elle est régulièrement arrivée à destination avec 4-5 minutes de retard durant la période de travaux. L'anticipation du départ de St-George au plus tôt de ce qui est possible en fonction de la course aller, prévoyant des correspondances théoriques de 8 minutes et 9 minutes sur cette course (8 minutes direction Lausanne, sur la voie 1), a permis de les garantir dans la grande majorité des cas. La ponctualité de cette course est surveillée de près. Dans le sens retour, en cas de retard du train, les conducteurs ont la consigne d'attendre, afin que les 4-5 minutes de correspondances soient maintenues. Les correspondances doivent donc fonctionner. Concernant les problèmes de sécurité en gare de Gland, l'inquiétude exprimée est partagée par le personnel de conduite de l'entreprise CarPostal. Un contact a été engagé avec la Commune pour traiter ce point.

830 Gland – Begnins – St-George (cadre 10.830)	
Décaler le départ du bus de 18h34 vers 18h40 pour assurer une correspondance avec l'IR57 en provenance de Genève-Aéroport Etendre la mesure aux autres horaires de circulation de l'IR57	Les bus au départ de Gland donnent correspondance aux trains RE33 venant de Genève et Lausanne. Depuis Genève-Aéroport, un changement de train est nécessaire à Genève entre l'IC1 et le RE33. Le temps de parcours ne change que de 6' par rapport à une relation directe avec l'IR57. Attendre les trains IR57 nécessiterait de retarder les départs de Gland de 6' au minimum, ce qu'il n'est pas possible de faire pour plusieurs raisons : • Les correspondances avec les RE33 se verraient considérablement rallongées et perdraient en attractivité. • Des correspondances avec la ligne 820 sont prévues à Begnins, poste afin de permettre des liaisons entre les villages au-dessus de Begnins et Nyon. Décaler les courses ne permettrait plus de maintenir ces correspondances. • Le temps de retournement du bus à St-George n'est que de 2 minutes. Décaler les courses engendrerait donc des bus supplémentaires sur la ligne et les coûts augmenteraient de façon non rationnelle.
Rétablir le rabattement sur Nyon, lieu où se trouve le gymnase et nombreux services et commerces	En 2023, suite à l'annonce de changement majeur de la structure des horaires CFF en 2025, une démarche partenariale en consultation avec les communes de la Région de Nyon a conduit à inverser les dessertes des lignes 820 et 830 à partir de Begnins. Le retour d'expérience sur cette modification de l'offre est positif et il n'est pas envisagé de revenir en arrière pour les horaires 2027-2028. Le fait de rabattre la majorité des villages du haut sur Gland leur permet des liaisons plus efficaces en direction de Lausanne. Par exemple, un trajet entre Le Vaud, zoo et Renens prend actuellement 56' via Gland. Si les clients devaient passer par Nyon, cela prendrait 1h20. En direction de Genève, cela reste équivalent, bien que légèrement plus court, en termes de temps de parcours, avec deux possibilités : passer par Gland avec la ligne de bus 830, ou passer par Nyon avec un changement sur la ligne 820 à Begnins, poste. Les temps de trajet entre Le Vaud, zoo et Genève sont de 55' via Gland et 1h09 via Nyon. Il est donc avantageux de passer par Gland, et cela évite un changement supplémentaire. En supposant que la ligne 820 desserve Le Vaud, le temps de parcours jusqu'à Genève serait supérieur à 1h. Il existe donc dans tous les cas un gain de temps via Gland. Pour des clients souhaitant se rendre à Nyon (pour rejoindre le gymnase ou les commerces), le temps de parcours reste équivalent, avec un changement à Begnins ou Gland. Via Gland, le trajet Le Vaud, zoo – Nyon, gare dure 38'. Avec un trajet direct comme sur l'ancienne ligne 820, cela durerait également 38'. Via Begnins et un changement sur l'actuelle 820, il dure 47'.
Afficher l'arrêt Le Vaud, zoo sur le tableau-horaire pour mieux informer les classes d'écopliers	L'arrêt Le Vaud, zoo sera dorénavant affiché sur les cadres horaires. Il est à noter que cet arrêt est bien visible lors de recherche dans les applications ou sur les affiches aux arrêts.

830 Gland – Begnins – St-George (cadre 10.830)	
Demande de la Commune de Bassins d'offrir une cadence 30 min le week-end entre 11h et 14h	Passer à une cadence demi-heure le week-end nécessite l'engagement d'un véhicule et d'un conducteur supplémentaires ce qui générerait des coûts supplémentaires élevés. Ceci ne rentre pas dans le cadre budgétaire cantonal pour la période 2027-2028.
Demande de la Commune de Bassins d'ajouter une course plus tôt le matin en direction de Gland le week-end	A l'horaire 2027, la première course depuis Bassins a été anticipée de 30 minutes par rapport à l'horaire actuel. Ainsi, avec un départ de Bassins, Piscine à 6h00, et une arrivée à Gland à 6h22, elle donnera correspondance sur les trains de 6h29 pour Lausanne (arrivée 6h59) respectivement 6h30 pour Genève (arrivée 6h51). La toute première course de la ligne est prévue au départ de Begnins dans un souci d'optimisation de la production en limitant les prestations parcourues à vide depuis le dépôt de Gland. Etant donné l'amélioration qui sera apportée en 2027, il n'est pas prévu d'ajouter une course encore plus tôt.

831 Transport urbain de Gland (cadre 10.831)	
Quand viendra le nouveau projet étudié par la Commune depuis 5 ans ? L'horaire 2027 reste le même qu'en 2026.	<u>Réponse de l'entreprise</u> L'horaire a été modifié en 2025 suite au changement d'horaire des CFF. La Commune étudie en effet un nouveau projet. Les prochaines étapes sont en attente et entre les mains de la Commune.

840 Rolle – Gimel – St-George (– Le Sentier-L'Orient) (cadre 10.840)	
Conserver une cadence horaire régulière le soir pour ne pas péjorer l'usage de la ligne	A l'horaire 2025, l'offre sur la ligne 840 a été fortement augmentée avec l'ajout de près de 10 paires de courses par jour en semaine par rapport à l'horaire précédent. L'horaire 2027 a nécessité de revoir certaines lignes dans le secteur notamment aux regards des critères de financement fédéraux. Pour maintenir un maximum de prestations entre Gimel et Rolle, la ligne a été scindée en deux lignes 840 Rolle – Gimel – St-George et 845 Rolle – Gimel. Le taux de couverture minimum de 20 % pour une ligne excédant 18 paires de courses par jour n'étant pas atteint, il a fallu supprimer une paire de courses sur la ligne 840 et redescendre à 18 paires de courses afin de ne pas perdre le cofinancement fédéral. Le passage à une cadence 1h30 le soir permet de diminuer légèrement l'offre sans diminuer l'amplitude de la ligne ni créer de « trou » de 2h en cours de journée. Une cadence horaire au lieu d'1h30 sera rétablie le soir dès que cela sera possible sans mettre en péril le financement fédéral, et selon les possibilités budgétaires cantonales.

840 Rolle – Gimel – St-George (– Le Sentier-L’Orient) (cadre 10.840)

Rétablir l’horaire actuel qui permet d’assurer une cadence demi-heure entre Gimel et Lausanne y compris aux heures où la ligne 723 ne roule pas. Demande appuyée par la Commune de Gimel

Actuellement, il existe 3 possibilités par heure pour se rendre de Gimel à Lausanne :

- Ligne 720 via Allaman qui donne correspondance sur les trains RER de xxh03 ou RE de xxh09, toute la journée,
- Ligne 723 via Allaman qui donne correspondance sur les trains RER de xxh33 ou RE de xxh39, aux heures de pointe,
- Ligne 840 via Rolle qui donne correspondance sur les trains RE de xxh34 toute la journée et de xxh04 en heures de pointe

En heures creuses, cela offre donc deux possibilités pour relier Lausanne, écartées de 30’ environ. Ceci n’était pas un objectif du réseau actuel, la destination Lausanne n’étant pas privilégiée par Rolle au vu des temps de correspondance à cette gare. Cette complémentarité n’a pas pu être conservée dans le cadre de la réorganisation 2027.

En effet, en 2027, les possibilités pour relier Gimel à Lausanne seront les suivantes :

- Ligne 725 via Allaman qui donne correspondance sur les trains RER de xxh03 ou RE de xxh09, toute la journée,
- Ligne 715 via Allaman qui donne correspondance sur les trains RER de xxh33 ou RE de xxh39, aux heures de pointe,
- Ligne 723 via Allaman qui donne correspondance sur les trains RE de xxh09, aux heures de pointe,
- Ligne 840 via Rolle qui donne correspondance sur les trains RE de xxh04 toute la journée,
- Ligne 845 via Rolle qui donne correspondance sur les trains RE de xxh34 en heures de pointe.

En heures creuses, les lignes 725 et 840 donnent donc correspondance sur le même train RE en direction de Lausanne. Le choix de leur demi-heure de circulation dépend de nombreux facteurs qui ne permettent pas simplement de basculer l’une des lignes de 30 minutes :

- Les lignes 715, 720, 723, 725 et 727 ont pour objectif d’être complémentaires sur le tronçon Aubonne-Allaman et donner correspondance sur des trains différents à Allaman,
- Les lignes 840 et 723 s’interlignent à St-George pour ne pas devoir engager un véhicule de plus pour effectuer ces prestations,
- Les lignes 715 et 725 sont décalées de 30 minutes l’une par rapport à l’autre pour offrir une cadence à la demi-heure avec de bonnes correspondances à Allaman de/vers Lausanne,
- Les correspondances entre les lignes 830 et 840 ont été favorisées à St-George, y compris en heures creuses,
- Les lignes 725 et 840 doivent circuler sur la même amplitude horaire afin de se donner correspondance pour permettre les liaisons entre Saubraz et Genève.

La combinaison de ces différentes contraintes ne permet donc pas une complémentarité pour la liaison Gimel – Lausanne entre les lignes 725 et 840.

840 Rolle – Gimel – St-George (– Le Sentier-L’Orient) (cadre 10.840)	
Rétablir l’horaire actuel qui permet d’assurer une cadence demi-heure entre Gimel et Lausanne y compris aux heures où la ligne 723 ne roule pas. Demande appuyée par la Commune de Gimel (suite)	En revanche, une meilleure complémentarité est mise en place avec la ligne 720 via Allaman. Bien que pour cette dernière les correspondances soient optimisées en direction de Genève, le départ de Gimel, La Vernette à la minute xxh52 permet un départ 21 minutes après la ligne 725 et une correspondance sur le train RER de xxh33 (ou RE de xxh39), soit un trajet Gimel, place de L’Union – Lausanne en 65 minutes contre 54 min avec la 725 ou 62 minutes avec la 840 actuelle via Rolle. Ainsi, la complémentarité de la ligne 720 avec la ligne 725 permet de compenser la perte de complémentarité avec la ligne 840.
Augmenter les temps de correspondances bus > train en direction de Genève à Rolle qui sont trop courts	Les correspondances en gare de Rolle en direction de Genève sont prévues en 6 minutes. En effet, les bus arrivent aux xxh49 et les trains partent aux xxh55. Dans l'autre sens, les trains arrivent aux xxh04 et les bus partent aux xxh09. En cas de léger retard, les conducteurs auront la consigne d'attendre les voyageurs sortant des trains. Les correspondances sont donc assurées avec des temps estimés raisonnables. Les temps affichés de 1 minute qui apparaissent sur l’application CFF représentent une estimation du temps à pied selon une distance prédéfinie pour chaque gare. A ce jour cette donnée ne permet pas de distinguer le quai visé. Elle paraît effectivement sous-estimée lorsque le passage sous-voie doit être emprunté. Afin de limiter ce biais, CarPostal a fait la demande pour passer cette donnée à 2 minutes.

845 Rolle – Gimel (cadre 10.845)	
Décaler la course de 12h59 de Gimel et celle de 13h38 de Rolle entre 12h et 13h pour qu’elles soient plus utiles Demande appuyée par la Commune de Gimel	La course qui arrive à 13h20 à Rolle est nécessaire pour les besoins de déplacement des écoliers de Rolle. La ligne étant produite depuis le dépôt de Gimel, un décalage de la course de 13h38 à 12h38 engendrerait des courses à vide et donc de nombreux kilomètres et heures improductifs. Cette demande ne peut être satisfaite.
Augmenter les temps de correspondances bus > train en direction de Genève à Rolle qui sont trop courts	Les correspondances en gare de Rolle en direction de Genève sont prévues en 5 minutes. En effet, les bus arrivent aux xxh20 et les trains partent aux xxh25. Dans l'autre sens, les trains arrivent aux xxh34 et les bus partent aux xxh38. En cas de léger retard, les conducteurs auront la consigne d'attendre les voyageurs sortant des trains. Les correspondances sont donc assurées avec des temps jugés raisonnables. Les temps affichés de 1 minute qui apparaissent sur l’application CFF représentent une estimation du temps à pied selon une distance prédéfinie pour chaque gare. A ce jour cette donnée ne permet pas de distinguer le quai visé. Elle paraît effectivement sous-estimée lorsque le passage sous-voie doit être emprunté. Afin de limiter ce biais, CarPostal a fait la demande pour passer cette donnée à 2 minutes.

MBC : Transports de la région Morges-Bière-Cossonay

704 Echichens – Morges (cadre 10.704)	
Avancer les bus à xxh00 et xxh30 pour améliorer les correspondances en provenance de Genève pour l'hôpital	Réponse de l'entreprise Cette proposition a été examinée dans le cadre de l'élaboration de l'horaire. Toutefois, la structure retenue privilégie les correspondances avec les trains RE de et vers Lausanne, afin de répondre au mieux aux principaux besoins de mobilité observés sur le réseau. Les contraintes horaires ne permettent pas d'assurer des correspondances optimales dans tous les sens de déplacement. Dès lors, l'adaptation proposée n'est pas intégrée à l'horaire 2027.

735 Morges – Aclens – Cossonay-Ville – Orny (cadre 10.735)	
<i>D'entente avec l'Ecole de Soins et Santé Communautaire, les autorités locales et les MBC, et contrairement aux intentions initiales, il a été demandé à la DGMR de reporter la modification de terminus d'Orny à St-Loup au changement d'horaires de décembre 2027 (au lieu du 5 juillet 2027). Dès lors, la ligne 735 conserve son terminus provisoire à Orny durant tout l'horaire 2027, en attendant la fin des travaux routiers sur le Plateau de St-Loup.</i>	
Demande de la Commune de Romanel-sur-Morges de faire circuler la doublure de capacité dès Romanel-sur-Morges, poste	Les analyses de fréquentation réalisées par les MBC montrent que les besoins de capacité justifiant la mise en place d'une course de renfort apparaissent principalement à partir de Bremblens. Une extension de cette course depuis Romanel-sur-Morges n'est donc pas nécessaire du point de vue de la demande : la charge observée en période scolaire est d'environ 66 voyageurs à Romanel-sur-Morges, alors qu'elle atteint une centaine de voyageurs à partir de Lonay, Parc. La répartition prévue des voyageurs entre le bus articulé assurant la course régulière depuis Cossonay et la course de renfort circulant quelques minutes auparavant dès Pra-Vuatte et Bremblens permet ainsi d'assurer une répartition équilibrée de la clientèle et de répondre de manière optimale aux besoins de capacité. Amorcer cette doublure depuis Romanel-sur-Morges nécessiterait de remonter jusqu'à Aclens et pourrait conduire à ce que la course de renfort soit en surcharge et la course régulière insuffisamment chargée. Pour ces raisons, l'adaptation demandée avec un départ depuis l'arrêt Romanel-sur-Morges, poste n'est pas retenue. La fréquentation de la course sera toutefois observée avec attention dès la rentrée d'août 2026 afin d'identifier d'éventuelles évolutions, puis les deux courses feront l'objet d'un monitoring spécifique dès la mise en service de la doublure en vue d'apporter un correctif au dispositif si cela est jugé nécessaire.

735 Morges – Aclens – Cossonay-Ville – Orny (cadre 10.735)

D'entente avec l'Ecole de Soins et Santé Communautaire, les autorités locales et les MBC, et contrairement aux intentions initiales, il a été demandé à la DGMR de reporter la modification de terminus d'Orny à St-Loup au changement d'horaires de décembre 2027 (au lieu du 5 juillet 2027). Dès lors, la ligne 735 conserve son terminus provisoire à Orny durant tout l'horaire 2027, en attendant la fin des travaux routiers sur le Plateau de St-Loup.

Etendre l'offre au week-end pour desservir le plateau de St-Loup	La desserte du plateau de Saint-Loup durant le week-end par la ligne 735 a été analysée. Sa mise en œuvre nécessiterait l'engagement d'un véhicule supplémentaire, car l'exploitation du week-end entre Morges et Cossonay est aujourd'hui optimisée et ne dispose d'aucune réserve. Au regard du degré de couverture des charges par les recettes relativement faible de cette ligne et de la demande attendue, cette extension d'offre ne peut être mise en œuvre à l'horaire 2027. Un développement d'offre le week-end est toutefois prévu à cet horizon sur la ligne CarPostal 765 (voir ici).
Décaler les bus des lignes 765 et 735 de 3 minutes minimum pour éviter des problèmes de sécurité à l'arrêt Pompaples, La Colline	Au niveau de l'horaire planifié, il n'est pas prévu que les deux lignes circulent au même moment. Aux heures des écoles, avec des courses dont les horaires sont décalés par rapport aux horaires-système, seules quelques minutes peuvent séparer les deux bus, raison pour laquelle deux véhicules peuvent se retrouver proche l'un de l'autre. Si cette situation n'est pas idéale, la circulation rapprochée des bus des deux lignes n'est pas identifiée comme posant des problèmes de sécurité par les deux entreprises de transport.
Rétablir la desserte d'Orny par la ligne 735 avec correspondances à La Sarraz pour Lausanne lorsque le terminus sera transféré à St-Loup	La desserte d'Orny est assurée par la ligne CarPostal 765 depuis 2020. Compte tenu de l'agrandissement de l'Ecole de soins et santé communautaire (ESSC) de Saint-Loup, un nouveau concept de desserte du secteur a été élaboré afin d'assurer une capacité de déplacement suffisante pour les élèves entre les gares d'Eclépens et La Sarraz et le site de Saint-Loup. Dans ce concept, il était prévu que la ligne MBC 735 Morges – Cossonay soit prolongée à La Sarraz et Pompaples avec terminus à Saint-Loup. A l'horaire 2025, le prolongement de la ligne 735 a été anticipé, avant l'agrandissement de l'ESSC, pour assurer des capacités de transport suffisantes des élèves de l'école obligatoire du secteur de l'ASI7. Le Plateau de Saint-Loup ne permettant pas le rebroussement d'autobus articulés, il a été décidé, de concert avec les Autorités locales, d'assurer ce demi-tour à Orny, et de desservir la localité plutôt que d'y passer sans s'y arrêter. Dès le départ il a été annoncé et admis que lorsque le plateau de Saint-Loup serait aménagé pour recevoir ces autobus articulés, Orny ne serait plus desservi par la ligne 735. Avec une minute de rebroussement à Saint-Loup et des correspondances minimales à La Sarraz, la structure de l'horaire de la ligne 735 ne dispose pas de marge de manœuvre pour ajouter la desserte d'Orny tout en maintenant ces correspondances en gare de La Sarraz pour les liaisons en direction de Lausanne de Saint-Loup et Pompaples.

735 Morges – Aclens – Cossonay-Ville – Orny (cadre 10.735)

D'entente avec l'Ecole de Soins et Santé Communautaire, les autorités locales et les MBC, et contrairement aux intentions initiales, il a été demandé à la DGMR de reporter la modification de terminus d'Orny à St-Loup au changement d'horaires de décembre 2027 (au lieu du 5 juillet 2027). Dès lors, la ligne 735 conserve son terminus provisoire à Orny durant tout l'horaire 2027, en attendant la fin des travaux routiers sur le Plateau de St-Loup.

Rétablir le bus de 6h au départ d'Orny	Afin de mieux répondre aux besoins de l'Ecole de soins et santé communautaire (ESSC) de Saint-Loup, la course de 6h a été repositionnée à 9h dans le projet d'horaire soumis à la consultation publique. Ce choix a été opéré car la course de 6h est peu fréquentée. Après nouvelle analyse, cette course permet une arrivée à 7h à Lausanne, qui n'est pas offerte par la ligne 765. Dès lors, elle sera rétablie à l'horaire définitif 2027, en plus de la course de 9h.
Un départ d'Orny à 7h04 pour le train de 7h10 semble tenu compte tenu du trafic	La remarque a été prise en considération dans le cadre de l'élaboration de l'horaire 2027 définitif. L'analyse des temps de parcours a effectivement mis en évidence une marge limitée pour assurer la correspondance concernée, en particulier en fonction des conditions de circulation. Afin d'améliorer la robustesse de cette liaison, l'horaire a été adapté. Le départ d'Orny sera avancé de deux minutes, de 7h04 à 7h02, et deux minutes de battement supplémentaires seront intégrées à Cossonay. Cette adaptation permettra de fiabiliser la correspondance tout en garantissant une meilleure régularité de l'exploitation.

740 Morges – Apples – Pampigny (cadre 10.740)

Ajouter des courses en heures de pointe du matin depuis Apples les bus étant bondés	L'analyse détaillée de la fréquentation de la ligne 740 montre qu'une course présente des charges critiques en heure de pointe du matin. Il s'agit de la course partant de Pampigny à 7h20, avec une charge moyenne en périodes scolaires atteignant 62 voyageurs par jour entre Cottens et Apples, collège. Cette même course présente également des charges élevées entre Apples et Marcellin. Afin de répondre à cette évolution de la demande, cette course est exploitée avec un autobus articulé dès la rentrée scolaire d'août 2026, ce qui permet d'augmenter la capacité disponible. Les autres courses de la ligne présentent des niveaux de fréquentation inférieurs, avec une charge allant jusqu'à environ 30 voyageurs en moyenne, moins de 40 voyageurs au maximum. Ces valeurs sont cohérentes avec la capacité des véhicules engagés et respectent les critères de dimensionnement applicables aux transports publics régionaux. Dans ce contexte, l'offre prévue pour l'horaire 2027 est considérée comme adaptée à la demande observée. L'évolution de la fréquentation continuera toutefois d'être suivie attentivement. Si la croissance de la demande se confirme, des renforcements d'offre pourront être étudiés à l'avenir, notamment sur les liaisons entre Apples et Morges.
--	---

750 Cossonay-Penthalaz – L’Isle – Mont-la-Ville / Le Pont (cadre 10.750)	
Demande de la Commune de Cuarnens d’améliorer les offres de transport public conformément au Plan directeur cantonal	La demande d’amélioration de l’offre de transport public pour la commune de Cuarnens a été examinée dans le cadre de l’élaboration de l’horaire 2027. Le développement de l’offre régionale s’inscrit dans le respect des critères fixés par la Confédération et les Cantons pour le financement des prestations de transport public, en particulier ceux liés à la fréquentation et à l’efficacité des lignes. Sur le secteur concerné, l’offre actuelle présente une adéquation satisfaisante entre l’offre et la demande observée. Selon les critères fédéraux de dimensionnement de l’offre, le tronçon déterminant entre Cossonay-Ville, centre et Cossonay-Ville, Bicentenaire enregistre une charge journalière de 322 voyageurs. Cette fréquentation correspond à un niveau d’offre de 15 paires de courses par jour financées par la Confédération, soit précisément l’offre proposée dans le cadre de l’horaire 2027-2028. Par ailleurs, plusieurs évolutions ont déjà été apportées ces dernières années, avec l’ajout progressif de nouvelles paires de courses afin d’améliorer l’accessibilité du territoire et de répondre à l’évolution de la demande. Dans le contexte financier actuel, le maintien des prestations existantes constitue déjà un défi important pour l’horaire 2027. Dès lors, aucun renforcement supplémentaire de l’offre n’a été retenu à ce stade. L’évolution de la fréquentation et des besoins de mobilité continuera néanmoins d’être suivie afin d’identifier d’éventuelles opportunités de développement futurs.
Assurer la correspondance à Cossonay-Penthalaz entre le train R3 arrivant de Vevey à 13h13 et la course pour Mont-la-Ville de 13h12	La correspondance demandée a été analysée dans le cadre de l’élaboration de l’horaire 2027. Toutefois, la course de 13h12 à destination de Mont-la-Ville est dimensionnée en priorité pour répondre aux besoins des écoliers de la région. Son horaire a été construit de manière à permettre aux élèves de Gollion et Allens de rejoindre le collège de Pré-aux-Moines avant le début des cours de l’après-midi. La première sonnerie intervenant à 13h30, il est nécessaire de prévoir une marge suffisante pour permettre aux élèves de rejoindre leur bâtiment et leur salle de classe. Un décalage de la course afin d’assurer la correspondance avec le train R3 arrivant à Cossonay-Penthalaz à 13h13 réduirait cette marge et augmenterait le risque d’arrivées tardives pour le début des cours. Compte tenu de la priorité accordée aux écoliers et de l’absence de marge horaire suffisante pour concilier ces deux besoins, l’horaire ne sera pas adapté afin d’assurer la correspondance demandée.

750 Cossonay-Penthalaz – L’Isle – Mont-la-Ville / Le Pont (cadre 10.750)	
Demande de la Commune de L’Isle de prolonger les courses en terminus à Cossonay-Ville jusqu’à L’Isle en fin d’après-midi pour offrir une cadence 30 minutes	La demande visant à prolonger certaines courses actuellement limitées à Cossonay-Ville jusqu’à L’Isle afin d’offrir une cadence à la demi-heure en fin d’après-midi a été analysée. La mise en œuvre de cette proposition nécessiterait l’engagement d’un véhicule et d’un conducteur supplémentaires, avec des coûts d’exploitation significatifs. Les évaluations réalisées montrent que l’offre actuelle répond aux critères de dimensionnement et d’adéquation entre l’offre et la demande appliqués au transport régional. Par ailleurs, le degré de couverture des coûts de la ligne demeure relativement faible, ce qui limite les possibilités de développement de l’offre. Dans ce contexte, et compte tenu des priorités retenues pour l’horaire 2027, cette adaptation n’a pas été intégrée. L’évolution de la fréquentation continuera toutefois d’être suivie dans le cadre des futurs développements de l’offre.
Demande de la Commune de La Praz de prolonger les courses jusqu’à La Praz, Maison de commune durant les périodes où le trafic est fluide, a minima durant les week-ends et jours fériés	La proposition de prolonger les courses jusqu’à La Praz, Maison de commune a fait l’objet d’analyses détaillées, complétées par des essais de circulation sur le terrain. Il ressort que le temps nécessaire pour effectuer ce prolongement dépasse les marges actuellement disponibles dans la construction de l’horaire, y compris en heures creuses. Le week-end, la ligne 750 poursuit sa desserte en direction de la Vallée de Joux depuis Mont-la-Ville. Prolonger ces courses de Mont-la-Ville à La Praz nécessiterait une révision des horaires de la ligne 750, avec pour conséquence une dégradation des correspondances à Cossonay-Penthalaz et à Cossonay-Ville, ainsi qu’une diminution des temps de retournement indispensables à la stabilité de l’exploitation. Tant la Canton que l’entreprise de transport considèrent que les effets sur les correspondances, la robustesse de l’horaire et les conditions d’exploitation sont trop importants. En conséquence, ce prolongement ne peut pas être retenu dans le cadre de l’horaire 2027.

tl : Transports publics de la région lausannoise

017 Renens VD – Crissier – Bussigny – Villars-Ste-Croix (cadre 10.017)	
Prolonger la ligne 17 ou la ligne 35 à Sullens	<u>Réponse de l'entreprise</u> La commune de Sullens n'est pas incluse à ce jour dans le périmètre du trafic urbain (TU) et ne participe pas à son financement. Au-delà de Villars-Ste-Croix, la desserte relève du trafic régional voyageurs (TRV), commandé par le Canton de Vaud et cofinancé par la Confédération selon les dispositions de la loi fédérale sur le transport de voyageurs (LTV). Un prolongement des lignes 17 ou 35 à Sullens impliquerait un changement de régime de financement et de commanditaire, dépassant le cadre de compétence du périmètre TU actuel. Une telle évolution supposerait une démarche initiée par la commune de Sullens, en vue d'intégrer le trafic urbain de la région lausannoise et d'y participer financièrement. A ce stade, aucun prolongement n'est envisagé dans le périmètre de la présente consultation.

047 Pully – Belmont-sur-Lausanne – Grandvaux (cadre 10.047)	
Prolonger la ligne de Grandvaux, Pra Grana vers la gare de Grandvaux pour assurer des correspondances vers Palézieux	<u>Réponse de l'entreprise</u> La ligne 47 est exploitée avec des autobus articulés. La voirie reliant l'arrêt «Grandvaux, Pra Grana» à la gare de Grandvaux ne permet pas la circulation de véhicules de ce gabarit, les infrastructures d'arrêts ne sont pas adaptées et ne disposent pas d'espace de rebroussement adapté autour de la gare de Grandvaux. Des travaux d'adaptation seraient nécessaires mais apparaissent disproportionnés au regard du bassin versant concerné, tant en termes de population que d'emplois. A ce stade, le prolongement demandé n'est pas envisageable.

054 Renens – Cheseaux-sur-Lausanne – Le Mont-sur-Lausanne – Epalinges (cadre 10.054)	
Ajouter un arrêt entre Crissier, Chisaz et Bourg sur le pont afin de faciliter les correspondances à Place Centrale avec la ligne 9	La configuration de la route ne permet pas de réaliser un arrêt de bus plus proche de l'interface « Crissier, Place Centrale », sans générer des coûts de réalisation disproportionnés. En effet, le tronçon est constitué d'un giratoire, d'un pont (avec un seul trottoir), d'un carrefour puis d'une traversée piétonne. L'arrêt ainsi localisé est proche de l'administration communale et du site scolaire de Chisaz. Une correspondance à l'arrêt « Crissier, bourg » sur les lignes 18 ou 32 permet de rejoindre la ligne 9 à Crissier, Place centrale.

054 Renens – Cheseaux-sur-Lausanne – Le Mont-sur-Lausanne – Epalinges (cadre 10.054)	
Rattacher l'arrêt Chalet-des-Enfants simultanément aux zones tarifaires 12 et 18, afin d'assurer une équité entre les usagers	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 à l'échelle cantonale. Par ailleurs, toute évolution du rattachement zonal de cet arrêt doit être analysée en lien avec les arrêts situés sur le versant est de la ligne 54, afin d'en mesurer les effets sur la cohérence tarifaire globale et sur les recettes de la ligne. Cette demande sera étudiée et fera l'objet d'une analyse approfondie dans ce cadre partenarial. A noter que des réflexions sont en cours au sein de la branche des transports publics sur de futures évolutions visant à simplifier ce type de problématique.

056 Bussigny – Mex VD – Vufflens-la-Ville (cadre 10.056)	
Ajouter un arrêt sur la RC176 proche du giratoire du Verney pour améliorer les correspondances entre les lignes 32, 56 et 58 pour les employés de Bobst	L'ajout d'un arrêt sur la RC176 à proximité du giratoire du Verney est une piste identifiée pour améliorer l'accès au site de Bobst par le nord, tout en créant un point de correspondance entre les lignes 32, 56 et 58. Un tel arrêt rendrait également l'utilisation de la ligne 10.058 possible pour le personnel de Bobst et leurs visiteurs. Ce type d'infrastructure relève de la Commune, qui en est le financeur et le maître d'ouvrage. Des échanges sont en cours entre tl, la Commune, Bobst et la DGMR. A ce stade, aucun calendrier n'est encore défini.
Desservir le village de Mex avec cette ligne pour les employés de Bobst	La ligne 56 opère à une fréquence de 60 minutes avec des contraintes de correspondances structurantes à Bussigny en direction de Lausanne, et à Vufflens-la-Ville en direction d'Yverdon-les-Bains. Un crochet par Mex imposerait le sacrifice de l'une de ces correspondances, dégradant ainsi la qualité de service pour l'ensemble des usagers de la ligne. Par ailleurs, tl étudie, en collaboration avec la commune de Mex, le Canton et les partenaires économiques du secteur, la création d'un nouvel arrêt au nord de la zone industrielle (voir réponse précédente), permettant une desserte coordonnée par les lignes 32, 56 et 58. Cette dernière assure quant à elle une liaison directe avec Mex toutes les 30 minutes aux heures de pointe, offrant ainsi une réponse adaptée aux besoins de mobilité des employés du secteur sans déstabiliser l'organisation actuelle de la ligne 56. A ce jour, le projet est au stade des réflexions préliminaires et ne dispose pas encore d'un calendrier de réalisation.

056 Bussigny – Mex VD – Vufflens-la-Ville (cadre 10.056)	
Prolonger ou dévier la ligne vers Sullens	La ligne 56 fonctionne actuellement à une fréquence de 60 minutes, avec des contraintes de correspondances structurantes à Bussigny en direction de Lausanne, et à Vufflens-la-Ville en direction d'Yverdon-les-Bains. Un prolongement vers Sullens imposerait l'engagement d'un véhicule supplémentaire et entraînerait un quasi-doublement des ressources nécessaires à l'exploitation de la ligne. Or, les premières évaluations du potentiel de demande sur ce tronçon indiquent que le taux de couverture minimal de 20% des coûts par les recettes, exigé par l'Office fédéral des transports (OFT) pour le cofinancement des lignes du trafic régional de voyageurs (TRV), ne serait vraisemblablement pas atteint. Dans ces conditions, un tel prolongement ne réunit pas les conditions économiques et réglementaires requises pour être retenu.

058 Renens (VD) – Mex (VD) – Cossonay-Penthalaz (cadre 10.058)	
Offre jugée illogique et coûteuse entre Cossonay-Penthalaz, Penthalaz poste et Cossonay-Ville	Les courses concernées sont des prolongements ciblés aux heures de pointe des écoliers conçus pour répondre aux horaires des établissements du Pré-aux-Moines à Cossonay-Ville et du Cheminet à Penthalaz. Loin de constituer une charge supplémentaire, ces courses s'effectuent sans engagement de véhicule ni d'heure de conduite additionnels. Leur contribution au modèle financier de la ligne est en revanche déterminante : la clientèle d'écoliers qu'elles captent représente environ 60% des recettes de la ligne 58. Sans elle, le niveau d'offre actuel ne serait pas soutenable et devrait être significativement réduit. Ces prolongements conditionnent également l'atteinte du taux de couverture des coûts requis par l'Office fédéral des transports (OFT) pour garantir le cofinancement fédéral de la ligne. Supprimer ces courses au motif d'un apparent illogisme géographique reviendrait à fragiliser l'équilibre financier de l'ensemble de la ligne 58 et à remettre en cause sa pérennité à moyen terme.
Créer un arrêt Timonet sur la RC251 pour permettre des correspondances avec les lignes 18, 32 et 54 et rétablir une équité tarifaire (arrêt en limite de zone 12)	La ligne 58 a vu son itinéraire modifié du fait de la demande expresse de la Commune de Crissier de limiter le nombre de bus traversant le bourg. Ce faisant, l'arrêt Timonet n'est effectivement plus desservi, ce qui prêterait notamment les correspondances avec la ligne 18. Des correspondances avec la ligne 32 restent possibles à Villars-Ste-Croix, Croix-Péage, mais effectivement hors zone 12. Des correspondances avec la ligne 54 restent possibles à Marcolet ou à la gare de Renens. La création d'un nouvel arrêt a été évoquée mais nécessite d'être étudiée plus avant (faisabilité, sécurité, accessibilité, financement, etc.). Ces coûts, à charge de la Commune territoriale, doivent être mis en regard de la demande potentielle.

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

Ajouter un arrêt sur la RC176 proche du giratoire du Verney pour améliorer les correspondances entre les lignes 32, 56 et 58 pour les employés de Bobst	L'ajout d'un arrêt sur la RC176 à proximité du giratoire du Verney est une piste identifiée pour améliorer l'accès au site de Bobst par le nord, tout en créant un point de correspondance entre les lignes 32, 56 et 58. A ce jour, le projet est au stade des réflexions préliminaires. Ce type d'infrastructure relève de la Commune, qui en est le financeur et le maître d'ouvrage. Des échanges sont en cours entre tl, la Commune, Bobst et la DGMR. A ce stade, aucun calendrier n'est encore défini.
--	---

060 Lausanne – Cugy VD – Bottens – Froideville (cadre 10.060)

Prolonger quelques courses en heures de pointe vers Poliez-Pittet, notamment pour le transport des jeunes en formation afin d'améliorer le taux de couverture de la ligne	La mise en œuvre de cette proposition nécessiterait l'engagement d'un véhicule supplémentaire aux heures de pointe sur la ligne 60, générant des coûts d'exploitation additionnels que le potentiel de recettes du tronçon concerné ne permettrait pas d'absorber. Cet équilibre est d'autant plus sensible que la ligne 60 doit, dès 2027, atteindre un taux de couverture de 30% de ses coûts par les recettes, conformément aux exigences de l'Office fédéral des transports (OFT) pour une ligne présentant plus de 36 paires de courses par jour, conditionnant le maintien de son financement et de son niveau d'offre actuel, soit 45,5 paires de courses en semaine. Le prolongement de courses vers Poliez-Pittet, dans un bassin à faible densité de demande, risquerait de déséquilibrer ce modèle financier et de fragiliser l'ensemble de la ligne. En outre, Poliez-Pittet est actuellement desservi par la ligne CarPostal 670 avec des correspondances possibles sur la ligne 60 à Bottens ou Froideville. Le prolongement de la ligne 60 pourrait également remettre en question cette offre mise en place récemment. Dès lors, le prolongement demandé ne peut être retenu pour l'horaire 2027.
--	---

956 Taxibus Cugy VD – Montheron (cadre 10.956)	
Demande d'une desserte régulière de Montheron et de sa zone de loisirs durant les week-ends	<u>Réponse de l'entreprise</u> Un service de taxibus sur appel est d'ores et déjà disponible toutes les 30 minutes, sept jours sur sept, en relation avec les lignes 54 et 60 à Cugy et sans supplément de prix pour les utilisateurs (voir : Autres prestations de mobilité - Transports publics lausannois). Ce service, financé dans le cadre du trafic urbain, offre une réponse flexible et accessible à la demande de desserte vers ce secteur. Par ailleurs, la ligne 54 reliant Renens VD à Epalinges via Cheseaux-sur-Lausanne, Morrens VD, Cugy VD et Le Mont-sur-Lausanne a précisément été conçue pour assurer une liaison rapide entre les communes du nord lausannois et Epalinges, tout en desservant les Bois du Jorat grâce à l'arrêt « Lausanne, Chalet des Enfants ». Avec une fréquence de 30 minutes en journée, sept jours sur sept, ce niveau d'offre est jugé adapté pour répondre à une demande de loisirs. La ligne étant en première année d'exploitation, son potentiel de fréquentation est encore en phase de développement et de montée en charge naturelle. Dans ce contexte, la création d'une desserte supplémentaire spécifique vers Montheron n'apparaît pas justifiée et finançable à ce stade.

TPC : Transports publics du Chablais

106 Aigle gare – Charmettes – gare (cadre 12.106)	
Prévoir une arrivée à 8h10 au chemin des Lieugex, collège Planchette pour faire coïncider la ligne avec les horaires scolaires depuis l'arrêt Aigle, Novassales	<u>Réponse de l'entreprise</u> La ligne 106 est une ligne exploitée avec des capacités marginales. Durant les pointes scolaires du matin et de l'après-midi, il n'est pas possible d'offrir de meilleures dessertes actuellement. La Commune d'Aigle n'inclut pas cette ligne dans la planification des transports scolaires, les distances étant inférieures à 1.5 km.
C'est le seul bus qui passe devant les deux sites scolaires de Planchette et Place du marché mais le quartier chemin de l'hôpital et Vergers n'est pas desservi pour les trajets scolaires	<u>Réponse de l'entreprise</u> La ligne 106 est une ligne exploitée avec des capacités marginales. Durant les pointes scolaires du matin et de l'après-midi, il n'est pas possible d'offrir de meilleures dessertes actuellement. La Commune d'Aigle n'inclut pas cette ligne dans la planification des transports scolaires, les distances étant inférieurs à 1.5 km.

110 Monthey – Massongex – Bex (cadre 12.110)	
Attendre quelques minutes à Bex en cas de retard du BVB descendant, ou déplacer le départ du bus à xh14	Réponse de l'entreprise Il sera tenu compte de cette remarque dans l'horaire définitif.

111 Aigle – Villeneuve VD (cadre 12.111)	
Supprimer le tronçon Rennaz – Villeneuve de la ligne 111 pour maintenir la cadence 10' sur la 201	Si les lignes 111 et 201 semblent être en concurrence sur leur tronçon entre Villeneuve et Rennaz, elles ont chacune leur légitimité et leur rôle. En particulier, la ligne 111 assure la desserte des écoliers qui transitent entre les Communes de Roche, Rennaz, Noville et Villeneuve. Elle permet également la desserte du centre commercial de Rennaz que les autres lignes ne desservent pas. De plus, avec un temps de parcours de plus de d'un quart d'heure entre Aigle et Rennaz, village, couper la ligne à Rennaz ne permettrait pas d'économiser de véhicule et d'heures de conducteurs. A l'horaire 2027, la cadence 10' sera maintenue sur la ligne 201 et la ligne 111 sera également maintenue jusqu'à Villeneuve.

143 Aigle – Corbeyrier – Luan (cadre 12.143)	
Demande du Parc naturel régional Gruyère Pays-d'Enhaut d'ajouter un arrêt supplémentaire entre Corbeyrier, Poste et Corbeyrier, Vers la Doey au vu du dénivelé	Les TPC ont pris contact avec la Commune pour faire suite à cette demande car cet arrêt se trouve sur le territoire communal. Etant donné le processus administratif ainsi que les aspects de sécurité et d'accessibilité, les études de faisabilité ne permettent pas de tabler sur une mise en œuvre avant l'horaire 2028.

144 Aigle – Ollon VD – Villars-sur-Ollon (cadre 12.144)	
Anticiper le départ de la course 14407 de 3 minutes pour permettre une correspondance avec le train pour Bex de 7h25 à Villars-sur-Ollon	Anticiper la course 14407 n'est pas possible sans devoir également anticiper la course précédente. Cette dernière étant très chargée et afin d'éviter un allongement du temps de correspondance, il n'est pas possible de donner suite à cette demande.

144 Aigle – Ollon VD – Villars-sur-Ollon (cadre 12.144)	
Ajouter un départ d'Aigle à 8h30 les week-ends d'hiver pour offrir une correspondance avec 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. L'enchaînement des véhicules avec une minute de rebroussement à Villars-sur-Ollon ne permet pas d'attendre le VosAlpesExpress à Aigle sans remettre en question toute la structure de l'horaire.
152 Fenalet-sur-Bex – Bex – Les Plans-sur-Bex (cadre 12.152)	
Ajouter des courses pour encourager l'usage des transports publics	Le financement des lignes régionales est assujéti au respect de règles édictées par l'Office fédéral des transports (OFT), notamment de taux de couverture minimal des charges par les recettes et d'adéquation entre l'offre et la demande. La charge sur le tronçon déterminant de la ligne 152 de 86 voyageurs par jour en semaine en 2025, correspond à une offre de 7 paires de courses par jour selon la table de l'OFT. Avec 6,5 paires de courses par jour, l'offre de la ligne 152 est bien dans la cible. Si la hausse observée en 2025 continue, il pourra être envisagé à l'avenir d'ajouter de l'offre sur cette ligne, de manière mesurée, dans le respect des règles en vigueur.
Remerciements reçus pour l'ajout de l'arrêt Bex, La Forêt	La DGMR en prend bonne note.
Lecture des horaires devenue moins lisible avec les renvois 11, 12, 13, etc.	Les TPC sont conscients de la complexité de lecture due aux multiples périodes de circulation. Une publication avec des cadres séparés en vue de l'horaire définitif va être testée.
Regret de la suppression de la ligne Le Châtel – Les Dévins – Aigle qui oblige désormais à prendre la ligne 152 depuis Le Chêne, avec une faible offre	La desserte de la ligne Le Châtel – Les Dévins – Aigle a été supprimée en 2025 déjà. La cause principale est le franchissement d'un pont aux Dévins qui ne peut se faire qu'avec un minibus. Faisant face à des problèmes de capacité constant à Antagnes et au Châtel, la ligne est maintenant exploitée avec des bus offrant une capacité doublée. Les CFF ayant triplé l'offre entre Aigle et Bex en 2025, la connexion générale entre les deux bassins de population se fait par le rail. L'offre vers la gare de Bex par les bus TPC a par ailleurs été fortement étoffée cette année. Quelques possibilités de connexions journalières subsistent entre les lignes 115 et 119 à Salaz aux heures creuses, lorsque la capacité du bus peut être réduite.
Lors de la consultation proposer un plan général avec les modifications proposées pour avoir une vue d'ensemble	Les TPC prennent note de cette suggestion qui sera analysée dans le cadre des prochains changements d'horaire.

164 Chesières – Villars-sur-Ollon – Gryon Barboleuse – Alpe des Chaux (cadre 12.164)	
Réintroduire le bus partant de 19h49 de Gryon Barboleuse jusqu'à l'Alpe des Chaux – Combe du Scex les vendredis et samedis soirs pour des départs de Genève après 17h30	<u>Réponse de l'entreprise</u> L'offre par période de circulation n'a pas changé. Cette course circule uniquement en haute saison d'hiver (pas de changement en 2026-2027).

TPF : Transports publics fribourgeois

554 Estavayer-le-Lac – Bussy FR – Rueyres-les-Prés – Payerne (cadre 20.554)	
Desservir l'Aéropôle avec de bonnes correspondances avec les trains à Payerne	Actuellement, la ligne 554 est en correspondance à Estavayer-le-Lac avec les trains de/vers Yverdon, ainsi qu'à Payerne avec tous les trains (nœud 00 ou 30 suivant les horaires). Une déviation par l'arrêt Aéropôle requerrait environ 6 minutes de temps de parcours supplémentaire, ce que la ligne ne peut absorber sans remettre en question les correspondances de part et d'autre. Il ne sera donc pas donné suite à cette requête.

555 Estavayer-le-Lac – Murist – Vuissens (cadre 20.555)	
Desservir Chavannes-le-Chêne via une boucle depuis/vers Treytorrens le matin vers 6-7h et le soir vers 17-18h pour amener à Estavayer-le-Lac les 6 pendulaires de la Commune qui y travaillent	La boucle demandée ajouterait environ 10 minutes de temps de parcours à la ligne, ce que les enchainements de courses ne permettent pas, particulièrement aux heures de pointe du soir où ils sont particulièrement contraints avec seulement 3 minutes de rebroussement à Vuissens. Il ne sera donc pas donné suite à cette requête.

NStCM : Compagnie du chemin de fer Nyon-St-Cergue-Morez SA

804 Chantemerle – Nyon, gare – Terre-Bonne (cadre 10.804)	
Diviser la ligne en deux (801 pour Terre-Bonne et 804 pour Chantemerle) pour éviter les confusions sur la direction des courses de la boucle à Nyon, centre-ville et gare	<u>Réponse de l'entreprise</u> Une certaine confusion est effectivement possible entre les deux axes de la ligne. Le schéma de desserte a été défini en collaboration avec la Ville de Nyon, avec l'objectif d'avoir des lignes transversales. Ce sujet sera discuté avec la Ville de Nyon, commanditaire de l'offre urbaine.
811 Coppet – Nyon – Signy (cadre 10.811)	
Définir le terminus comme Signy, centre commercial lors des prolongements de courses jusqu'à Signy	En lien avec les règles de financement du trafic régional, le terminus d'une ligne de transport public doit obligatoirement être le centre de la localité. De ce fait, le centre commercial de Signy ne peut légalement être considéré comme un terminus. Cet aspect ne remet pas en question la desserte du centre commercial.
814 Coppet – Divonne-les-Bains (cadre 10.814)	
Assurer l'entier de l'exploitation de la ligne par TPN ou assurer un meilleur niveau de qualité (conduite adaptée, véhicules entretenus, etc.)	La ligne 814 est exploitée par l'entreprise NStCM, qui, dans le cadre de la Délégation de service public (DSP), agit en partenariat avec une société française. La direction de l'entreprise reste attentive aux standards de qualité fixés à ses partenaires. Les cas recensés lui ont été transmis pour prise de mesures.
815 Nyon – Gingins (cadre 10.815)	
Indiquer les courses Nyon – Signy de la 811 dans le cadre-horaire 10.815 pour améliorer la lisibilité de l'offre	Selon les prescriptions émises au niveau national, un cadre horaire contient les courses d'une seule ligne. Néanmoins, l'horaire en ligne affichera systématiquement les courses des deux lignes. Les horaires des deux lignes seront affichés aux arrêts. Enfin, une communication ciblée expliquera cette évolution à fin 2026.

818 Nyon – Divonne-les-Bains – Gex (cadre 10.818)	
Rétablir la ligne 810 historique avec plusieurs tracés (Nyon – Crassier – Divonne et Nyon – Crassier – La Rippe) pour rendre la situation plus claire et montrer à l'OFT que cette ligne est rentable	Les deux lignes n'assurent pas la même desserte. Seuls les clients de Crassier bénéficient, entre les lignes 810 et 818, d'une cadence au quart d'heure en heures de pointe. Le parcours n'est cependant pas le même. Au contraire, utiliser le même numéro pour deux lignes induirait les clients en erreur. Il n'est donc pas prévu d'utiliser le même numéro pour les deux lignes. Ces deux lignes ne présentent pas de problème de rentabilité minimale selon les critères de l'OFT.

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

602 Montagny-près-Yverdon – Yverdon-les-Bains gare – ch. de la Chèvre (cadre 10.602)	
Permettre des correspondances fiables entre les lignes 602 et 603	<u>Réponse de l'entreprise</u> Avec des cadences à la demi-heure sur l'ensemble des lignes urbaines, la priorité est accordée aux correspondances sur les lignes de trains. Il n'est pas possible d'assurer des correspondances efficaces sur l'ensemble des lignes urbaines en gare d'Yverdon, sans dégrader les correspondances de/pour les trains. Assurer une correspondance systématique avec tous les bus, dans toutes les directions, nécessiterait la mise en place de cadences plus élevées (a minima au quart d'heure), donc 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).

603 Yverdon-les-Bains Blancherie – gare – Bellevue (cadre 10.603)	
Permettre des correspondances entre les différents bus urbains le soir et le week-end	<u>Réponse de l'entreprise</u> Avec des cadences à la demi-heure sur l'ensemble des lignes urbaines, la priorité est accordée aux correspondances sur les lignes de trains. Il n'est pas possible d'assurer des correspondances efficaces sur l'ensemble des lignes urbaines en gare d'Yverdon, sans dégrader les correspondances de/pour les trains. Assurer une correspondance systématique avec tous les bus, dans toutes les directions, nécessiterait la mise en place de cadence plus élevées (a minima au quart d'heure), donc 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).

603 Yverdon-les-Bains Blancherie – gare – Bellevue (cadre 10.603)

Optimiser les correspondances avec les trains Grandes lignes en soirée et le week-end	<u>Réponse de l'entreprise</u> En soirée et le week-end, 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 et 51. À titre d'exemple, c'est la branche 605 vers Près-du-Lac qui est actuellement synchronisée avec les IC 5 et 51 (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).
---	---

605 Yverdon-les-Bains Près du Lac – gare – Philosophes – avenue des Sciences (cadre 10.605)

Après l'arrêt Marive, faire une boucle par la Roselière avec arrêt à l'Y-Hostel	<u>Réponse de l'entreprise</u> Les temps de parcours actuels de la ligne ne permettent pas ce détour sans 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). De plus, cette desserte n'est pas prévue dans le cadre des projets d'agglomération à ce stade, mais la présente demande est transmise à la Ville.
---	---

606 Yverdon-les-Bains gare – plage

Faire circuler la ligne via la Rue des Sports avec la création d'un ou deux arrêts afin de desservir cette avenue importante	<u>Réponse de l'entreprise</u> La ligne 606 circule déjà via l'avenue des Sports avec la desserte d'une nouvel arrêt "Sports" au droit du carrefour rue de l'Industrie/Av. de la Plage. Un tracé via la rue de l'Ancien Stand a été étudié pour desservir au plus proche le stade et le site de St-Roch de la HEIG-VD ; cependant, la hauteur des nouveaux types de matériel roulant sur le marché (véhicule à propulsion électrique) commandé en partenariat avec la Ville d'Yverdon-les-Bains ne permet pas un passage via le sous-voie de la rue de l'Ancien-Stand. En fonction des retours d'expérience, un tracé via la rue des Ateliers n'est pas exclu ; demandes transmises à la Ville.
--	---

611 Yverdon-les-Bains – Chamblon – Champvent (cadre 10.611)	
Demande d’avoir deux bus par heure afin de pouvoir abandonner la voiture	L'offre de la ligne 611 a déjà été fortement renforcée dès l'horaire 2025 pour palier à l'abandon temporaire de la desserte de la halte d'Essert-sous-Champvent en semaine (+7 paires de courses). L'objectif général visé est de proposer une cadence à la demi-heure pour favoriser le report vers les transports publics, tout en respectant le cadre de financement dicté par la Confédération qui fixe notamment des critères d'adéquation entre l'offre et la demande. Si le nombre de voyageurs a évolué favorablement depuis les renforcements de 2025, cela ne l'a pas été suffisamment pour justifier l'offre actuellement en place. En effet, la fréquentation observée en 2025 sur le tronçon le plus chargé de la ligne correspond à une offre de 17 paires de course par jour de semaine au lieu des 24,5 actuelles.
613 (Cheseaux-Noréaz –) Yverdon-les-Bains – Vallorbe (– Le Brassus) (cadre 10.613)	
Satisfaction de la Municipalité du Lieu par rapport aux modifications apportées pour les bus	La DGMR-MT et Travys remercient la Commune pour sa remarque positive.
Réduire le temps de correspondance à Vallorbe avec le TER qui arrive à 5h37 et 6h37 pour les collaborateurs du site de Ballaigues-Maillefer, ou proposer une liaison spécifique	Les horaires de la ligne 613 sont contraints dans toutes les directions et il existe peu de marge de manœuvre : correspondances au nœud d'Yverdon-les-Bains (de/pour les IC5 Bienne et Lausanne) et au nœud de Vallorbe (Vallée de Joux de/pour Lausanne), ainsi que des rebroussements relativement rapides au Brassus (4'). Le départ de 06h10 pourrait être avancé pour assurer la correspondance du TER de 5h37 mais cela imposerait d'allonger d'autant la correspondance Vallée de Joux > Lausanne à Vallorbe (arrivée actuelle de la 613 à 06h10 pour un départ du R3 à 06h16) et la correspondance 613 > Neuchâtel à Yverdon-les-Bains (arrivée actuelle de la 613 à 06h56 pour un départ de l'IC 5 à 07h01). Cette solution n'est donc pas souhaitée. L'ajout de courses hors système nécessite l'engagement de matériel roulant et de personnel roulant supplémentaire, donc des coûts supplémentaires pour les commanditaires, incompatibles avec le cadre budgétaire cantonal. Après analyse avec l'entreprise Travys, la première course de la <u>ligne 685</u> sera modifiée avec un départ exceptionnel de Vallorbe, gare à 05h41 permettant une correspondance en 4' avec le 1^{er} TER. La course repart ensuite en direction du Day pour reprendre son tracé habituel : Le Day, gare 5h50 – Ballaigues, Maillefer 6h02 – Orbe – Arnex, gare 6h28. A cette heure il est tablé sur le faible trafic qui permet de diminuer les temps de parcours de la ligne et maintenir les correspondances à l'arrivée à Arnex. Ceci n'est pas possible une heure plus tard pour procéder de même avec l'arrivée du 2^{ème} TER, d'autant que la ligne 685 dessert le secteur des grottes avant son départ du Day.

613 (Cheseaux-Noréaz –) Yverdon-les-Bains – Vallorbe (– Le Brassus) (cadre 10.613)	
A Vallorbe, prévoir des correspondances plus larges avec les TGV pour Paris pour qu'elles puissent être garanties	Les correspondances avec les TGV sont de l'ordre de 8-10 minutes en théorie. Aucune marge de manœuvre n'est cependant possible ; en effet, la ligne part depuis Yverdon-les-Bains à xxh05 donnant correspondance aux trains IC depuis Neuchâtel (arrivée xxh58) et Lausanne (xxh00), pour la desserte des villages de Lignerolle, Ballaigues et Vallorbe ainsi que la Vallée de Joux.
685 Arnex – Orbe – Ballaigues – Le Day – Vallorbe, grottes (cadre 10.685)	
Assurer des correspondances avec la R10 à Orbe	La ligne 685 est contrainte par les correspondances dans les nœuds du Day et d'Arnex et il y a donc incompatibilité avec les horaires du R10 à Orbe. Pour Montcherand, des possibilités seront offertes par la ligne 686 qui donnera correspondance sur la ligne R10 à Orbe, avec un premier départ à 6h50 dès l'horaire 2027.

VMCV : Transports Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve

201 Vevey – La Tour-de-Peilz – Montreux – Villeneuve VD – Rennaz (cadre 10.201) Partie urbaine entre Vevey et Villeneuve VD	
Demande de rétablissement des correspondances entre les lignes 216/217 et la ligne 201 à la gare de Vevey, notamment pour l'arrivée de 7h39, assurée en 5 minutes dans l'horaire 2026. Une correspondance par Vevey, funiculaire est suggérée comme alternative à étudier	<u>Réponse de l'entreprise</u> Cette situation n'est pas très différente de celle de l'horaire précédent. En effet, le temps d'attente de 6 minutes existait déjà, mais dans le sens inverse : les correspondances étaient favorisées le matin où le temps de correspondance n'était que d'une minute, au détriment de l'après-midi à 6 minutes. Le nouvel horaire inverse cette logique, en améliorant les correspondances de l'après-midi à 1 minute tout en allongeant celles du matin à 6 minutes. Le matin, la ligne 217 arrive à Vevey à 7h39. En tenant compte d'un temps de transbordement de 4 minutes, l'arrivée au quai de correspondance s'effectue à 7h43. La ligne 201 partant de Vevey à 7h49, le temps de correspondance est ainsi de 6 minutes. Cette marge permet, en cas de léger retard de la ligne 217, de maintenir la correspondance avec un temps d'attente limité. Il en va de même pour les voyageurs en provenance de la ligne 216. Le soir, la ligne 201 arrive à xx:x4. En tenant compte du temps de transbordement de 4 minutes, les voyageurs rejoignent le quai de correspondance à xx:x8. Les départs des lignes 216 et 217 étant prévus respectivement à xx:19 et xx:49, les correspondances sont également assurées. Cette organisation permet d'offrir des correspondances en gare de Vevey plus équilibrées et une meilleure cohérence à l'échelle de l'ensemble du réseau. Les VMCV vous remercient de votre compréhension et de votre retour, qui contribue à l'amélioration continue de notre réseau.

201 Vevey – La Tour-de-Peilz – Montreux – Villeneuve VD – Rennaz (cadre 10.201) Partie régionale entre Villeneuve VD et Rennaz

Offrir des courses accélérées Vevey, hôpital – La Tour de Peilz – Montreux – Villeneuve – Rennaz, hôpital pour diminuer le temps de parcours	Offrir des courses accélérées entre Vevey et Rennaz, s'arrêtant uniquement aux principaux arrêts, poserait des problèmes de faisabilité, avec un gain d'attractivité limité par rapport aux solutions existantes. À titre indicatif, le temps de parcours entre Vevey, gare et Rennaz, Hôpital a été estimé par VMCV à environ 33 minutes avec une desserte limitée aux principaux arrêts. Le gain de temps par rapport à l'offre actuelle resterait toutefois relativement modeste, d'autant plus que les principaux arrêts envisagés sont déjà desservis par le train, qui offre des temps de parcours nettement plus compétitifs. La mise en œuvre d'un tel concept soulèverait également plusieurs contraintes d'exploitation. En particulier, l'utilisation de trolleybus ne permettrait pas les dépassements sur certains tronçons, ce qui impliquerait le recours à des bus thermiques. Pour ces raisons, il ne sera pas donné suite à cette demande.
---	---

201 Vevey – La Tour-de-Peilz – Montreux – Villeneuve VD – Rennaz (cadre 10.201) Partie régionale entre Villeneuve VD et Rennaz

Maintenir la cadence 10' entre Villeneuve et l'hôpital Riviera-Chablais	L'offre de la ligne de bus desservant l'Hôpital Riviera-Chablais, telle qu'elle a été présentée dans le cadre de la consultation publique des horaires 2027, a été élaborée dans un contexte où la Confédération prévoit de renforcer ses exigences en matière de taux de couverture des charges par les recettes donnant droit au cofinancement fédéral des prestations. Alors que ce taux était jusqu'à présent fixé à 20 %, il devrait être porté à 30 % dès le début de l'année prochaine. Compte tenu du niveau de recettes de la ligne, le Canton s'exposait dès lors au risque de perdre l'entier du cofinancement fédéral de la ligne. Un examen approfondi de la situation et des échanges entre le Canton et les VMCV ont permis de réunir les conditions nécessaires au maintien de la cadence à 10 minutes en 2027 et 2028, permettant de conserver le niveau d'attractivité de cette ligne qui offre un accès direct à l'hôpital depuis la Riviera, notamment. Au-delà, la poursuite de cette offre dépendra de la consolidation de la fréquentation de la ligne sur son tronçon entre Villeneuve et Rennaz.
Maintenir la cadence 10' entre Villeneuve et l'hôpital Riviera-Chablais entre 6h50 et 7h30, entre 8h et 8h45, entre 19h et 19h45 et entre 20h et 20h45 pour le personnel soignant de l'hôpital	
Maintenir la cadence 10' entre Villeneuve et l'hôpital Riviera-Chablais pour le personnel soignant de l'hôpital	
Maintenir la cadence 10' entre Villeneuve et l'hôpital Riviera-Chablais pour les personnes malades ou blessées pour qui 20 min c'est trop	
Maintenir la cadence 10' entre Villeneuve et l'hôpital Riviera-Chablais car il y a trop de monde	
Maintenir la cadence 10' entre Villeneuve et l'hôpital Riviera-Chablais, quitte à la faire financer par les 9 communes du district actionnaires de VMCV SA si le Canton refuse de prendre en compte l'importance de la cadence de liaison vers cette importante infrastructure régionale et intercantonale	
Maintenir la cadence 10' entre Villeneuve et Rennaz, notamment pour la desserte de la zone commerciale de Noville	

201 Vevey – La Tour-de-Peilz – Montreux – Villeneuve VD – Rennaz (cadre 10.201) Partie régionale entre Villeneuve VD et Rennaz	
Maintenir la cadence 10' entre Villeneuve et Rennaz, notamment pour l'accessibilité à l'Espace Rennaz	L'offre de la ligne de bus desservant l'Hôpital Riviera-Chablais, telle qu'elle a été présentée dans le cadre de la consultation publique des horaires 2027, a été élaborée dans un contexte où la Confédération prévoit de renforcer ses exigences en matière de taux de couverture des charges par les recettes donnant droit au cofinancement fédéral des prestations. Alors que ce taux était jusqu'à présent fixé à 20 %, il devrait être porté à 30 % dès le début de l'année prochaine. Compte tenu du niveau de recettes de la ligne, le Canton s'exposait dès lors au risque de perdre l'entier du cofinancement fédéral de la ligne. Un examen approfondi de la situation et des échanges entre le Canton et les VMCV ont permis de réunir les conditions nécessaires au maintien de la cadence à 10 minutes en 2027 et 2028, permettant de conserver le niveau d'attractivité de cette ligne qui offre un accès direct à l'hôpital depuis la Riviera, notamment. Au-delà, la poursuite de cette offre dépendra de la consolidation de la fréquentation de la ligne sur son tronçon entre Villeneuve et Rennaz.
Maintenir la cadence 10' entre Villeneuve et Rennaz, notamment pour les jeunes avec troubles psy qui devront se faire soigner à Rennaz uniquement	
Maintenir la cadence 10' entre Villeneuve et Rennaz, indispensable pour l'accessibilité de l'hôpital et des cabinets médicaux situés en périphérie	
Maintenir la cadence 10' entre Villeneuve et Rennaz pour les personnes avec poussette ou chaise roulante	
Demande de la Commune Blonay – Saint-Légier et de la Commune de Vevey de maintenir des liaisons directes entre Vevey et Rennaz pour toutes les courses et donc le maintien de la cadence 10' entre Villeneuve et Rennaz	
Opposition de la Commune de Villeneuve, Chablais Région, de l'Agglomération Rivelac, du Réseau Santé Haut-Léman et de l'ATE Valais à la réduction de cadence entre Villeneuve et Rennaz	

202 Vevey Pra – gare – Charmontey (cadre 10.202)	
Augmenter la cadence durant les heures de pointe pour garantir la sécurité des passagers, le bus est plein entre Coppet et Beau Séjour entre 7h et 8h15 et entre 12h et 14h	<u>Réponse de l'entreprise</u> Les analyses de fréquentation menées sur plusieurs mois mettent en évidence un taux de remplissage moyen de 19 %. Par ailleurs, seules 3 % des courses présentent un taux de remplissage supérieur à 50 %, ce qui indique que la capacité actuellement proposée répond globalement à la demande observée. Les charges les plus élevées sont observées sur la course de 12h59, suivie de celle de 7h47. Les VMCV prennent cependant bonne note de cette remarque, qui sera intégrée à leurs réflexions dans le cadre des futurs développements de l'offre et de l'évolution de leur réseau au cours des prochaines années.

202 Vevey Pra – gare – Charmontey (cadre 10.202)	
Faire passer le bus à 11h45 à Vevey, Ronjat les jours de semaine pour mieux coïncider avec l'horaire des étudiants des Galeries	<u>Réponse de l'entreprise</u> Les VMCV ont analysé la fréquentation aux arrêts de Vevey, Gare et Vevey, Ronjat afin d'évaluer les montées sur les courses concernées. Les résultats montrent que les courses de 11h38 et de 11h53 sont toutes deux fortement fréquentées. Dans ce contexte, une modification de l'horaire entraînerait une rupture de cadence qui ne se justifie pas au regard de la demande observée. Les analyses montrent que, même dans le scénario le plus défavorable, les étudiants disposent d'un temps suffisant pour effectuer le trajet durant leur pause de midi.
Mieux caler les horaires de la ligne 202 pour améliorer les correspondances avec les trains	<u>Réponse de l'entreprise</u> Cette amélioration a été retenue pour les jours de semaine, tant aux heures de pointe qu'aux heures creuses, ainsi que le samedi. En revanche, elle n'a pas été appliquée le dimanche. En effet, l'horaire 2027 a été conçu de manière à offrir des temps de battement plus confortables aux conducteurs. Ces marges sont essentielles pour garantir de bonnes conditions d'exploitation, tout en permettant aux conducteurs de bénéficier d'un temps de battement suffisant entre deux courses, notamment pour répondre à leurs besoins personnels. Les VMCV prennent cependant bonne note de cette remarque, qui sera intégrée à leurs réflexions dans le cadre des futurs développements de l'offre et de l'évolution de leur réseau au cours des prochaines années.
204 Montreux – Clarens – Chailly-Montreux (– Blonay) (cadre 10.204)	
Ajouter un arrêt à Clarens Jaman dans le sens Chailly-Montreux pour la desserte de la Migros depuis Tavel ou Chailly	<u>Réponse de l'entreprise</u> À ce stade, une telle modification ne peut pas être envisagée, car elle nécessiterait un allongement du temps de parcours. Les analyses réalisées montrent qu'une telle adaptation entraînerait la perte de plusieurs correspondances importantes, notamment à Montreux, Chailly-P+R, Fontanivent et Blonay, avec des conséquences pour un nombre significatif de voyageurs. Les VMCV prennent cependant bonne note de cette remarque, qui sera intégrée à leurs réflexions dans le cadre des futurs développements de l'offre et de l'évolution de leur réseau au cours des prochaines années.
Proposer une correspondance avec la R34 depuis/vers Blonay à la gare de Fontanivent	<u>Réponse de l'entreprise</u> Les horaires des lignes urbaines VMCV sont établis en concertation avec les commanditaires et répondent aux objectifs définis par eux. Dans le cas de la ligne 204, la priorité a été accordée aux correspondances à Fontanivent avec les trains R34 en provenance et à destination des Avants. La ligne assure également certaines correspondances avec la ligne 212 à Chailly P+R ainsi qu'avec les trains R35 à Blonay en direction des Pléiades. Plusieurs correspondances satisfaisantes sont assurées au cours de la journée à Fontanivent, permettant des temps d'attente raisonnables selon les périodes. Les VMCV prennent cependant bonne note de cette remarque, qui sera intégrée à leurs réflexions dans le cadre des futurs développements de l'offre et de l'évolution de leur réseau au cours des prochaines années.

205 Montreux Le Taux – rue de la Gare – casino (cadre 10.205)	
206 Montreux casino – gare – Les Planches – casino (cadre 10.206)	
Rétablir le passage de la 205/206 sur l'avenue du Casino et La Paix pour ne pas imposer un trajet plus important aux personnes à mobilité réduite	<u>Réponse de l'entreprise</u> La fusion des lignes 205 et 206 prévue pour l'année prochaine est directement liée aux importants travaux entrepris par les CFF au niveau du pont d'Étraz. Durant cette période, la fermeture complète du pont ne permettra pas de desservir les arrêts Casino et La Paix. Cette adaptation est donc rendue nécessaire par les contraintes liées au chantier. Des informations complémentaires seront communiquées au cours des prochains mois par la Commune de Montreux et les VMCV. Les VMCV prennent cependant bonne note de cette remarque, qui sera intégrée à leurs réflexions dans le cadre des futurs développements de l'offre et de l'évolution de leur réseau au cours des prochaines années.
Proposition de tracé pour maintenir la desserte par la 205 des arrêts Casino et La Paix pour les besoins des personnes à mobilité réduite : Montreux Casino - La Paix - Montreux Gare - Vernex dessus - Belmont - Les Taux - Rue de la Gare - Theatre Montreux - Midi - La Corsaz - Montreux Casino	<u>Réponse de l'entreprise</u> La fusion des lignes 205 et 206 prévue pour l'année prochaine est directement liée aux importants travaux entrepris par les CFF au niveau du pont d'Étraz. Durant cette période, la fermeture complète du pont ne permettra pas de desservir les arrêts Casino et La Paix. Cette adaptation est donc rendue nécessaire par les contraintes liées au chantier. Des informations complémentaires seront communiquées au cours des prochains mois par la Commune de Montreux et les VMCV. Les VMCV prennent cependant bonne note de cette remarque, qui sera intégrée à leurs réflexions dans le cadre des futurs développements de l'offre et de l'évolution de leur réseau au cours des prochaines années.
Ajouter un bus plus tôt depuis Le Taux vers 6h-6h10 permettant une correspondance sur le train de 6h23 pour Lausanne (travail au CHUV)	<u>Réponse de l'entreprise</u> La cadence et les itinéraires de nos lignes sont définis par nos commanditaires. Les VMCV prennent bonne note de cette remarque, qui sera intégrée à leurs réflexions dans le cadre des futurs développements de l'offre et de l'évolution de leur réseau au cours des prochaines années.

208 La Tour-de-Peilz – Chailly-Montreux – Fontanivent – Blonay (cadre 10.208)	
Rétablir la ligne 208 reliant directement Blonay au centre de La Tour-de-Peilz avec arrêt à Combe dans les deux sens Ajouter quelques courses matin, midi et en fin d'après-midi coordonnées avec les horaires d'école de La Tour-de-Peilz	Réponse de l'entreprise Les horaires et les itinéraires des lignes sont définis dans le cadre des prestations commandées et financées par les commanditaires. La ligne 208 a été conçue en priorité pour assurer les correspondances avec les trains R34 en provenance des Avants, notamment pour les déplacements vers le Gymnase de Burier. Son horaire est donc structuré autour de ces correspondances. Dès la rentrée scolaire d'août 2026, l'itinéraire de la ligne 208 sera adapté afin de desservir le centre de La Tour-de-Peilz, améliorant ainsi l'accessibilité de plusieurs secteurs notamment depuis Vallon. Les VMCV sont conscients que cette organisation peut engendrer des contraintes pour certains usagers, en particulier lorsque les déplacements concernent un établissement scolaire situé en dehors du bassin scolaire de résidence. Toutefois, l'offre de transport public doit répondre à un équilibre global entre les différents besoins de mobilité et les ressources financières disponibles. Les VMCV prennent cependant bonne note de cette remarque, qui sera intégrée à leurs réflexions dans le cadre des futurs développements de l'offre et de l'évolution de leur réseau au cours des prochaines années.

212 Fenil-sur-Corsier – Vevey – La-Tour-de-Peilz – Chailly-Montreux (cadre 10.212)	
Emprunter la route de Perrausaz au lieu des chemins des Buleses / Vignes / Béranges qui ne sont pas adaptés, réhabiliter l'arrêt de la Faraz	Réponse de l'entreprise Les horaires et les itinéraires des lignes sont définis dans le cadre des prestations commandées et financées par les commanditaires. Les VMCV prennent cependant bonne note de cette remarque, qui sera intégrée à leurs réflexions dans le cadre des futurs développements de l'offre et de l'évolution de leur réseau au cours des prochaines années.
Faire passer la ligne par le centre de La Tour-de-Peilz pour ne pas défavoriser les écoliers et seniors	Réponse de l'entreprise Les horaires et les itinéraires des lignes sont définis dans le cadre des prestations commandées et financées par les commanditaires. C'est pourquoi la ligne 212 ne sera pas modifiée. En revanche, des améliorations sont prévues sur la ligne 208. Dès la rentrée scolaire d'août 2026, celle-ci passera par le centre de La Tour-de-Peilz et bénéficiera, dès le changement d'horaire de décembre 2026, d'une légère augmentation de cadence, y compris le samedi. Cette évolution permettra notamment aux habitants des secteurs de Buleses à Vallon de rejoindre directement le centre de La Tour-de-Peilz, offrant ainsi une meilleure accessibilité aux commerces.

212 Fenil-sur-Corsier – Vevey – La-Tour-de-Peilz – Chailly-Montreux (cadre 10.212)	
Problèmes de capacité relevés entre 7h et 9h, il est quasi impossible de rentrer dans le bus à Vevey, Bergère	<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 2027. 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.
Ajouter un bus par heure le matin dans le sens Chailly > Fenil, départ 7h00, 7h15, 7h30, 7h45 ... 9h00 de Vevey, gare	<u>Réponse de l'entreprise</u> Les horaires et les itinéraires des lignes sont définis dans le cadre des prestations commandées et financées par les commanditaires. La ligne 212 circule à une cadence 20 minutes ce qui représente trois bus par heure. Les VMCV prennent cependant bonne note de cette remarque, qui sera intégrée à leurs réflexions dans le cadre des futurs développements de l'offre et de l'évolution du réseau au cours des prochaines années.
Ajouter un bus par heure l'après-midi dans le sens Fenil > Chailly, arrivée 16h00, 16h15, 16h30, 16h45 ... 18h00 à Vevey, gare	<u>Réponse de l'entreprise</u> Les horaires et les itinéraires des lignes sont définis dans le cadre des prestations commandées et financées par les commanditaires. La ligne 212 circule à une cadence 20 minutes ce qui représente trois bus par heure. Les VMCV prennent cependant bonne note de cette remarque, qui sera intégrée à leurs réflexions dans le cadre des futurs développements de l'offre et de l'évolution de leur réseau au cours des prochaines années.
Augmenter la fréquence des bus pour résoudre les problèmes de bus saturés au départ de Vevey, gare direction Corsier entre 7h30 et 8h30 et au départ de Fenil-sur-Corsier, Pont entre 16h et 17h30	<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 2027. 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.
Passer à une cadence 10 min sur cette ligne pour éviter l'attente	<u>Réponse de l'entreprise</u> Les horaires et les itinéraires des lignes sont définis dans le cadre des prestations commandées et financées par les commanditaires. La ligne 212 circule à une cadence 20 minutes ce qui représente trois bus par heure. Les VMCV prennent cependant bonne note de cette remarque, qui sera intégrée à leurs réflexions dans le cadre des futurs développements de l'offre et de l'évolution de leur réseau au cours des prochaines années.

212 Fenil-sur-Corsier – Vevey – La-Tour-de-Peilz – Chailly-Montreux (cadre 10.212)	
Envisager de séparer en plusieurs lignes depuis Vevey gare pour chacun des gros générateurs Nestlé, écoliers de Corsier, musée Chaplin et Merck	<u>Réponse de l'entreprise</u> Les horaires et les itinéraires des lignes sont définis dans le cadre des prestations commandées et financées par les commanditaires. Les VMCV prennent cependant bonne note de cette remarque, qui sera intégrée à leurs réflexions dans le cadre des futurs développements de l'offre et de l'évolution de leur réseau au cours des prochaines années.
Améliorer la cadence en heures de pointe entre Vevey gare et Fenil-sur-Corsier pour éviter que trop de voyageurs se retrouvent debout durant un trajet très en pente et inconfortable	<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 2027. 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.
Proposer des départs de Vevey gare aux minutes 10, 30 et 50 pour coordonner les correspondances avec les trains depuis Lausanne et Montreux, en particulier le matin vers 8h.	<u>Réponse de l'entreprise</u> Cette ligne est soumise à de nombreuses contraintes, notamment en ce qui concerne les correspondances à Chailly, au P+R ainsi qu'avec le gymnase de Burier. Les VMCV prennent bonne note de cette remarque, qui sera intégrée à leurs réflexions dans le cadre des futurs développements de l'offre et de l'évolution de leur réseau au cours des prochaines années.
Fiabiliser les correspondances à Vevey, gare avec les trains pour Lausanne après 15h, dès que le bus a du retard la correspondance est compromise	<u>Réponse de l'entreprise</u> Cette ligne est soumise à de nombreuses contraintes, notamment en ce qui concerne les correspondances à Chailly, au P+R ainsi qu'avec le gymnase de Burier. Les VMCV prennent bonne note de cette remarque, qui sera intégrée à leurs réflexions dans le cadre des futurs développements de l'offre et de l'évolution de leur réseau au cours des prochaines années.
Favoriser les correspondances entre les lignes 212 et 201 à Vevey, gare pour Clarens	<u>Réponse de l'entreprise</u> La ligne 201 sera adaptée l'année prochaine et donnera d'autres correspondances. Les VMCV prennent bonne note de cette remarque, qui sera intégrée à leurs réflexions dans le cadre des futurs développements de l'offre et de l'évolution de leur réseau au cours des prochaines années.
Optimiser les correspondances entre 201 et 212 aux heures de pointe du matin pour garantir un voyage fluide et éviter 20 min d'attente lorsque la connexion est juste manquée	<u>Réponse de l'entreprise</u> La ligne 201 sera adaptée l'année prochaine et donnera d'autres correspondances. Les VMCV prennent bonne note de cette remarque, qui sera intégrée à leurs réflexions dans le cadre des futurs développements de l'offre et de l'évolution de leur réseau au cours des prochaines années.

212 Fenil-sur-Corsier – Vevey – La-Tour-de-Peilz – Chailly-Montreux (cadre 10.212)		
Favoriser les correspondances entre les lignes 212 et RER à Vevey pour Clarens	<u>Réponse de l'entreprise</u> Cette ligne est soumise à de nombreuses contraintes, notamment en ce qui concerne les correspondances à Chailly, au P+R ainsi qu'avec le gymnase de Burier. Les VMCV prennent bonne note de cette remarque, qui sera intégrée à leurs réflexions dans le cadre des futurs développements de l'offre et de l'évolution de leur réseau au cours des prochaines années.	
Raccourcir les temps de correspondances entre les trains et le bus à Vevey le matin en direction de Fenil ; rallonger les temps de correspondances dans l'autre sens le soir	<u>Réponse de l'entreprise</u> Cette ligne est soumise à de nombreuses contraintes, notamment en ce qui concerne les correspondances à Chailly, au P+R ainsi qu'avec le gymnase de Burier. Les VMCV prennent bonne note de cette remarque, qui sera intégrée à nos réflexions dans le cadre des futurs développements de l'offre et de l'évolution du réseau au cours des prochaines années.	
Réduire les temps de correspondances pour certaines relations : - arrivées de Lausanne à 7h28 / 7h45 (bus pour Fenil à 7h40 / 8h01 souvent en retard), arrivées gare de Vevey à 17h12 pour train de 17h30	<u>Réponse de l'entreprise</u> Cette ligne est soumise à de nombreuses contraintes, notamment en ce qui concerne les correspondances à Chailly, au P+R ainsi qu'avec le gymnase de Burier. Les VMCV prennent bonne note de cette remarque, qui sera intégrée à leurs réflexions dans le cadre des futurs développements de l'offre et de l'évolution de leur réseau au cours des prochaines années.	
Favoriser les correspondances entre Fenil et Vevey sur les trains en direction de Lausanne, comme c'était le cas en 2025	<u>Réponse de l'entreprise</u> Cette ligne est soumise à de nombreuses contraintes, notamment en ce qui concerne les correspondances à Chailly, au P+R ainsi qu'avec le gymnase de Burier. Les VMCV prennent bonne note de cette remarque, qui sera intégrée à leurs réflexions dans le cadre des futurs développements de l'offre et de l'évolution de leur réseau au cours des prochaines années.	
Favoriser les correspondances sur les trains RE33 direction Lausanne/Genève à la gare de Vevey depuis Fenil	<u>Réponse de l'entreprise</u> Cette ligne est soumise à de nombreuses contraintes, notamment en ce qui concerne les correspondances à Chailly, au P+R ainsi qu'avec le gymnase de Burier. Les VMCV prennent bonne note de cette remarque, qui sera intégrée à leurs réflexions dans le cadre des futurs développements de l'offre et de l'évolution de leur réseau au cours des prochaines années.	

212 Fenil-sur-Corsier – Vevey – La-Tour-de-Peilz – Chailly-Montreux (cadre 10.212)	
Sur le cadre-horaire, ajouter les segments de correspondance train depuis Lausanne > bus en direction de Fenil-sur-Corsier et bus depuis Fenil-sur-Corsier > train vers Lausanne à Vevey	<u>Réponse de l'entreprise</u> Merci pour votre retour. Les VMCV procéderont à cette modification lors de l'élaboration des cadres horaires définitifs.
213 Vevey – Jongny – Monts-de-Corsier – Châtel-St-Denis (cadre 10.213)	
Rapprocher l'arrêt « Chardonne, route de Châtel » du village	La localisation de l'arrêt actuel répond aux normes de visibilité et sécurité. Dans le cadre de sa mise en conformité à la LHand, sa localisation va être questionnée pour pouvoir rapprocher l'arrêt du village si les conditions de sécurité le permettent.
215 Vevey – St-Légier (cadre 10.215)	
Décaler le départ de la gare de Vevey de 7 min pour partir à xxh47 pour optimiser les correspondances avec le RE33 de xxh45 et compléter l'offre de la ligne 212	<u>Réponse de l'entreprise</u> Après plusieurs analyses, il est possible d'adapter les horaires de la ligne 215 afin d'offrir de meilleures correspondances avec la RE33, en provenance des deux directions, vers St-Légier.
Intégrer une halte à l'arrêt Gustave-Coindet	<u>Réponse de l'entreprise</u> Après analyse, les VMCV constatent malheureusement qu'il n'est pas envisageable d'ajouter cet arrêt. En effet, les passages de la ligne 202 sont trop rapprochés et l'arrêt ne dispose pas de la capacité nécessaire pour accueillir deux bus simultanément. Une telle situation entraînerait un blocage de la circulation pour l'ensemble des véhicules, y compris pour nos autres lignes de bus, ce qui représenterait un risque trop important pour l'exploitation. Les VMCV étudient avec les commanditaires la possibilité que la ligne 215 desserve le quai C à l'arrêt Vevey, gare direction St-Légier. Cette solution permettrait de rapprocher légèrement la ligne de l'avenue du Général-Guisan..

217 Vevey – Jongny – Attalens – Palézieux (cadre 10.217)	
S'assurer que le temps de correspondance à Palézieux avec l'IR15 en provenance de Berne soit suffisant	Les trains IR15 en provenance de Berne continueront en 2027 à arriver à la minute xxh02 avant de repartir à la minute xxh03. Ainsi, avec un départ de la ligne 217 prévu à la minute xxh05, un temps de correspondance de 3 minutes est assuré. En outre, des consignes sont données aux conducteurs pour attendre en cas de retard de trains : aux heures de pointe, ils peuvent attendre jusqu'à cinq minutes afin de donner les correspondances avec les trains retardés. Le dernier départ de la soirée peut être retardé jusqu'à dix minutes pour garantir la correspondance, sous réserve des contraintes d'exploitation et des décisions prises en temps réel par le centre d'exploitation.
218 Vevey – Corseaux – Chexbres (cadre 10.218)	
Ajouter des courses pour offrir une circulation chaque heure de la journée à Corseaux, Cerisiers ou Cornalles vers/depuis Vevey	La ligne 218 a été mise en place à l'horaire 2025 de manière provisoire afin de compenser la suspension de desserte de la halte de Corseaux-Cornalles par le train R7. Cette dernière devrait être rétablie à l'horaire 2028 et la ligne 218 sera dès lors supprimée. La ligne 218 est une ligne régionale qui doit remplir un certain nombre de critères propres au transport régional de voyageurs. L'offre a été concentrée sur les heures de pointe (entre 5h et 8h puis 16h et 19h du lundi au vendredi, entre 9h et 12h puis 15h et 18h les samedis, dimanches et jours fériés), lorsque le potentiel de voyageurs est le plus élevé, à raison de 8 paires de courses par jour, afin d'espérer atteindre le taux de couverture minimal de 10% nécessaire pour obtenir le cofinancement fédéral de la ligne.
Augmenter la fréquence du bus pour rejoindre la gare de Vevey depuis Corseaux, notamment pour les besoins liés au gymnase à Lausanne	Après une année d'exploitation, force est de constater que la charge sur la ligne est plus faible qu'attendue, avec une soixantaine de voyageurs transportés par jour et un taux de couverture des charges par les recettes réel inférieur à 6 % en 2025.
Augmenter l'offre entre 9h et 16h tant que le train n'est pas rétabli	Dans ce contexte, il n'est pas d'actualité d'étendre cette offre, que ce soit de manière provisoire ou pérenne. A noter que la desserte de Corseaux est également assurée par la ligne urbaine VMCV 211 Blonay – La Tour-de-Peilz – Vevey – Corseaux.
Proposer une connexion rapide et efficace entre Corseaux et Vevey. Départ de xxh48 inutile car ne permet pas de donner correspondance au train CFF de xxh56 à Vevey pour Lausanne et Berne	La ligne 218 a été mise en place à l'horaire 2025 de manière provisoire afin de compenser la suspension de desserte de la halte de Corseaux-Cornalles par le train R7. L'horaire de la ligne a été construit de manière à répondre aux objectifs prioritaires suivants : • offrir des correspondances à Chexbres en direction de Palézieux le matin (R7) et depuis Palézieux le soir (R7). • offrir une complémentarité avec le train R7 entre Vevey et Chexbres pour permettre une cadence 30 minutes environ vers Vevey le matin et de Vevey le soir. A Vevey, les correspondances sont offertes avec les trains IR90 pour St-Maurice le matin et dans l'autre sens le soir. Ils donnent également correspondance sur les trains régionaux R4 (départ xxh03).

Autres demandes concernant les lignes routières

Nouvelles liaisons	
Rétablir la ligne de bus Brenles – Romont, idéalement via Siviriez entre 6-8h et 17-20h	La ligne Moudon – Brenles – Romont (20.475) a existé jusqu'en 2017. A l'horaire 2018, la nouvelle offre ferroviaire sur l'axe de la Broye a conduit à reconsidérer tout le réseau de bus en rabattement. Dans un secteur où la demande est relativement clairsemée, avec des flux dans de nombreuses directions, l'accent a été mis sur la cohérence avec les enclassements scolaires. Dans ce secteur, il a également été tiré parti du croisement des trains en gare de Lucens, par la création d'une ligne Moudon – Brenles – Lucens (10.475 dès l'horaire 2018). Elle a ensuite évolué à l'horaire 2025 avec la déviation par Curtilles et Prévonloup. La ligne 475 est désormais utilisée non seulement par les écoliers de Moudon, mais aussi ceux de Lucens ; le rabattement aux deux gares est également utilisé. Dans ce contexte, revenir à l'ancienne ligne n'est pas envisageable. De plus, ajouter une ligne supplémentaire n'est pas supportable économiquement, dans un secteur où le maintien des lignes existantes reste la priorité.
Créer une nouvelle liaison Forel – Puidoux	A ce jour les efforts ont été mis pour renforcer la liaison Forel – Lausanne et pour maintenir une liaison entre Forel et Cully. A ce stade, ajouter une liaison supplémentaire vers Puidoux n'est pas finançable dans le cadre des possibilités budgétaires actuelles et en respectant le cadre fédéral. La DGMR-MT prend toutefois note de ce besoin pour d'éventuels futurs développements.
Créer une liaison Sullens – Crissier aux heures de pointe dès 7h et toutes les 30 minutes Relier Sullens à l'ouest lausannois par un transport public direct Créer un service type navette PubliCar entre Sullens et Croix-de-Péage	Le village de Sullens est relié au réseau de transports publics supérieurs à Cossonay-Penthalaz sur le réseau CFF et à Cheseaux-sur-Lausanne sur le LEB, par la ligne CarPostal 410. Cette ligne présente une suroffre par rapport aux critères d'adéquation offre-demande fixés par la Confédération, assumée financièrement jusqu'en 2028 par le Canton via un décret spécifique de développement des prestations de transport public routières régionales dans le cadre du Plan climat vaudois. Pour ajouter une ligne supplémentaire dans le secteur, celle-ci devrait répondre à un critère de rentabilité minimal de 20 % de taux de couverture des charges par les recettes. Si la DGMR-MT est consciente que des liaisons Sullens – Ouest lausannois en direct permettraient des gains de temps de parcours conséquents, ceci n'entre à ce stade pas dans les critères de planification requis, que ce soit via une ligne régulière ou un service à la demande. Cette situation sera reconsidérée à l'horizon de prolongement du tramway (ligne tl 5) à Villars-St-Croix.
Créer une nouvelle ligne de bus Vallorbe – Métabief pour accéder aux offres touristiques de la région	Les projets de nouvelles lignes doivent s'inscrire dans le cadre du transport régional de voyageurs en présentant une fonction de desserte. La mise en place de lignes de bus purement touristiques ne fait pas partie des prérogatives cantonales.

Nouvelles liaisons	
Relier La Cure à la Vallée de Joux en prolongeant la ligne Mobigo LR306 jusqu'à Le Brassus, anc. imprimerie et la coordonner avec les arrivées/départs de la ligne 690	L'idée de relier Le Brassus gare à La Cure gare par une ligne de bus en passant par les Rousses est évoquée de manière récurrente. Elle est notamment ressortie récemment dans le cadre d'une démarche conjointe du Parc Naturel Régional du Haut Jura et de l'Association de Développement des Activités Economiques de la Vallée de Joux. En effet, il semble techniquement possible, en première approche, de réaliser des liaisons intéressantes avec les différents systèmes routiers et ferroviaires de part et d'autre, que ce soit à la Cure ou au Brassus / Sentier. La mise en œuvre de telles idées se heurte toutefois à des difficultés de gouvernance et de financement, dans un cadre transfrontalier. Par ailleurs, une évaluation de la demande de transport (flux, origine-destination) doit être réalisée. A noter qu'une liaison de la Vallée de Joux par le Marchairuz vers la Côte serait plus rapide que via La Cure. A ce stade il est donc difficile de tabler sur un quelconque horizon de réalisation, mais des réflexions et échanges sont menés dans ce sens.
Créer une nouvelle ligne de bus Sonloup – Cergniaule pour améliorer l'attractivité du funiculaire Les Avants – Sonloup et éviter que le funiculaire ferme car jugé non rentable par l'OFT	Le funiculaire Les Avants – Sonloup n'est déjà pas financé par l'OFT car il n'a pas de fonction de desserte au sens de la Loi sur le transport de voyageurs (LTV). Le Canton finance donc seul cette prestation, au niveau de l'infrastructure et de l'exploitation. Des garanties d'emprunt ont été votées par le Grand Conseil pour les travaux de maintien de la substance et de mise en conformité en 2020. Une ligne de bus Sonloup – Cergniaule n'aurait pas non plus de fonction de desserte au titre du transport régional de voyageurs (TRV). La mise en place de lignes de bus purement touristiques ne fait pas partie des prérogatives cantonales. En outre, il n'est pas considéré que celle-ci amènerait une meilleure rentabilité globale au système. Dès lors, la DGMR n'ira pas de l'avant avec cette proposition.
Créer une ligne circulant le week-end entre le Chalet-à-Gobet et Cugy en passant par Montheron pour améliorer l'accessibilité aux Bois du Jorat	Les projets de nouvelles lignes doivent s'inscrire dans le cadre du transport régional de voyageurs en présentant une fonction de desserte. La mise en place de lignes de bus purement touristiques ne fait pas partie des prérogatives cantonales. Pour améliorer l'accessibilité aux Bois du Jorat, notamment, le Canton a planifié et commandé le prolongement de la ligne régionale 54 du Grand-Mont aux Croisettes. Ce développement est effectif depuis l'horaire 2026 et permet de desservir l'arrêt Chalet des Enfants. La desserte de Montheron est planifiée à moyen terme par un prolongement de la ligne 670 (Yverdon-les-Bains –) Echallens – Froideville en direction de la Blécherette. L'horizon de mise en service n'est toutefois pas arrêté.

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 d'améliorations pour le transport touristique	Les propositions émises sont pertinentes d'un point de vue commercial, toutefois elles ne sont pas réalisables opérationnellement, compte tenu de marges trop faibles dans le calcul des vitesses et des tours de service.
Prévoir une course Ouchy – Le Bouveret pour une arrivée à 9h30 au Bouveret	Ce trajet très matinal ne correspond pas à la demande ; de plus, il nécessiterait un équipage supplémentaire en service ou des suppressions de courses durant l'après-midi.
Les courses touristiques du dimanche (231-232-233-236 et 330-331) devraient circuler dès février (au lieu du 12 mars 2027)	Le calendrier de maintenance des bateaux effectuant des courses touristiques ne permet pas de disposer de ces bateaux avant mi-mars 2027.
Il faut étendre la période touristique du 10 avril au 24 octobre 2027 (au lieu du 24 avril au 3 octobre 2027)	L'allongement de la période touristique nécessite un engagement plus soutenu des unités Belle Epoque, de même qu'une réduction de leur période de maintenance. Compte tenu des travaux hivernaux à effectuer sur ces unités, une anticipation de la période d'horaire du printemps n'est pas envisageable.
La desserte de St-Sulpice, Morges et St-Prex est encore réduite, termine déjà le 3 octobre (desserte suspendue 7 mois/an)	Les dessertes de St-Sulpice, Morges et St-Prex ont été étendues depuis quelques années, avec une desserte quotidienne dès le mois de juin et jusqu'à mi-septembre (anciennement juillet et août). Cette desserte quotidienne est maintenue sur une période identique en 2027, soit de juin au lundi du Jeûne fédéral.
Les débarcadères de Nernier et Territet sont purement et simplement mis de côté pour les bateaux Belle Époque	La desserte de Territet a été suspendue afin de détendre le temps de parcours pour les courses effectuant les « Riviera Tours », i.e. des croisières de 120' dans le haut-lac, tout en conservant le même nombre de croisières / jour. La desserte de Nernier est suspendue, car les commanditaires français ne financent pas cette desserte touristique.
Pourquoi le bateau du soir Ouchy-Yvoire et retour, voire jusqu'à Genève, est supprimé les dimanche, lundi et mardi	Les croisières « du soir » Genève – Yvoire et Lausanne – Yvoire ne circulent plus les dimanches, lundis et mardis depuis 2026, dans le cadre d'une réorganisation de l'offre en lien avec la demande effective.

N1 Lausanne-Ouchy – Evian-les-Bains (cadre 3151)

Les horaires de la ligne N1 sont encore en discussion avec les autorités françaises, l'horaire définitif devrait être connu en octobre 2026.

Demande de mieux répartir les courses entre 16h50 et 18h20 Retarder de 10 minutes les départs de 18h20 et 19h20	La construction de l'horaire de la ligne N1 se base sur la logique suivante. Le départ de Lausanne à la minute 20 est planifié pour donner une arrivée à Evian à la minute 55, ce qui laisse une vingtaine de minutes aux voyageurs souhaitant se rendre à la gare d'Evian pour poursuivre leur trajet (départ LEX L1 ou TER à la minute 21). Et par symétrie, la chaîne est aussi donnée dans l'autre sens (arrivée LEX L1 ou TER d'Annemasse à la minute 39, bateau pour Lausanne à la minute 05). La DGMR ne souhaite pas rompre ces chaînes de transport en retardant les départs des bateaux de 10 minutes en direction d'Evian. De plus, le calage des départs depuis Lausanne permet de maximiser les correspondances à l'arrivée des différentes courses à Evian, en concertation avec le gestionnaire des horaires du réseau Eva'd.
Ajouter un départ à 18h30 le samedi soir	Le financement de cet aller-retour supplémentaire est en cours d'étude.

N2 Lausanne-Ouchy – Thonon-les-Bains (cadre 3152)

L'offre sur cette ligne est insuffisante	Offre horaire en adéquation avec les capacités financières des commanditaires.
Ajouter une course à 15h25 au départ d'Ouchy, pour permettre aux parents souhaitant récupérer leurs enfants à l'école	L'indemnité versée par les commanditaires ne permet pas d'ajouter cet aller-retour supplémentaire.
Pourquoi n'y a-t-il aucun bateau entre 9h et 16h la journée ?	L'indemnité versée par les commanditaires ne permet pas d'ajouter des allers-retours supplémentaires. Il y a une course de Lausanne-Ouchy (13h25) à Thonon 14h15 et son retour.
Manque un bateau pour Thonon à 19h25	L'indemnité versée par les commanditaires ne permet pas d'ajouter cet aller-retour supplémentaire.
Le samedi, manque un départ de Thonon à 7h25 pour Ouchy et d'Ouchy à 18h25 pour Thonon	L'indemnité versée par les commanditaires ne permet pas d'ajouter cet aller-retour supplémentaire.