



**Service de la mobilité
Division management des transports**

Av. de l'Université 5
1014 Lausanne

131109 d'horaire 2013 - Réponses aux interventions (v_def).doc
DIRH - SM / JN

Lausanne, le 9 novembre 2013

**Projet d'horaire 2014 : Consultation d'horaire
Réponses aux interventions (version 3.1)**

SOUS RESERVE DE MODIFICATIONS

Table des matières

Préambule	3
Transports ferroviaires	4
CFF – Chemins de fer fédéraux	4
100 Lausanne – Sion – Brig	4
111 Vevey – Puidoux-Chexbres (Train des Vignes)	5
150 Lancy-Pont-Rouge/Genève-Aéroport – Genève – Nyon – Morges – Lausanne	5
150/210 Relations Bienne – Genève-Aéroport (via bypass)	6
200 Vallorbe – Lausanne	6
210 Lausanne – Yverdon-les-Bains – Neuchâtel – Bienne	7
250 Lausanne – Fribourg	7
251 Lausanne – Palézieux – Payerne	8
252 Yverdon-les-Bains – Payerne – Fribourg	9
305 Payerne – Morat – Kerzers – Bern (S5) et Payerne – Morat (REG)	9
Autres entreprises concessionnaires (ETC).....	10
101 Lausanne – Echallens – Bercher (LEB).....	10
120 Montreux – Château-d’Oex – Zweisimmen (MOB).....	10
155 Nyon – St-Cergue – La Cure (NStCM).....	11
201 Vallorbe – Le Pont – Le Brassus (travys)	11
212 Yverdon-les-Bains – Ste-Croix (travys).....	11
Transports routiers	12
CarPostal - Région Ouest	12
75 Mézières – Servion – Les Cullayes – Savigny – Lausanne-Sallaz (cadre 10.075)	12
85 Servion – Oron-la-Ville – Palézieux-gare (cadre 10.085).....	12
410 Cheseaux – Cossonay-gare (cadre 10.410)	13
440 Echallens – Moudon (cadre 10.440)	14
445 Moudon – Lucens (cadre 10.445)	14
531 Cudrefin – Ins (cadre 20.531).....	14
535 Avenches – Cudrefin (cadre 20.535).....	15
560 Payerne – Chevroux (cadre 20.560).....	15
561 Romont – Payerne (cadre 20.561)	15
562 Payerne – Combremont-le-Petit – Thierrens (cadre 20.562).....	15
620 Grandson – Novalles – Grandevent (cadre 10.620).....	16
650 Yverdon-les-Bains – Yvonand – La Gaité (Champtauroz) (cadre 10.650).....	16
660 Yverdon-les-Bains – Thierrens – Moudon (cadre 10.660).....	16
662 Yverdon-les-Bains – Gossens – Bercher (cadre 10.662).....	17
675 Yverdon-les-Bains – Chavornay (cadre 10.675)	17
720 Allaman – Aubonne – Gimel (cadre 10.720)	17
730 Morges – Cottens – Cossonay-Ville (cadre 10.730)	18
735 Morges – Aclens – Cossonay-Ville (cadre 10.735)	18
742 Bière – L’Isle (cadre 10.742).....	18
760 La Sarraz – L’Isle – Montricher (cadre 10.760).....	19
765 Eclépens – La Sarraz – St-Loup (cadre 10.765).....	19
830 Gland – Begnins – Bassins (cadre 10.830).....	19
840 Rolle – Gimel (cadre 10.840).....	19
MBC : Transports de la ligne Morges-Bière-Cossonay.....	20
724 Morges – St-Prex – Etoy (cadre 10.724).....	20
730 Morges – Cottens – Cossonay-Ville (cadre 10.730)	20
735 Morges – Aclens – Cossonay-Ville (cadre 10.735)	20
760 La Sarraz – L’Isle – Montricher (cadre 10.760).....	20

TPF : Transports publics fribourgeois	21
475 Romont FR – Moudon (cadre 20.475).....	21
481 Palézieux – Attalens (cadre 20.481).....	21
544 Fribourg – Misery – Courmailens – Avenches – Domdidier (cadre 20.544).....	22
550 Domdidier – Portalban/Missy – Domdidier (cadre 20.550).....	22
tl : Transports publics de la région lausannoise.....	22
54 Renens VD – Cheseaux-sur-Lausanne (cadre 10.054).....	22
60 Lausanne – Cugy VD – Bottens – Froideville (cadre 10.060).....	22
62 Epalinges – Mézières VD – Moudon (cadre 10.062).....	23
65 Lausanne-Sallaz – Savigny – Forel – Servion – Mézières VD (cadre 10.065).....	23
TPN : Transports publics nyonnais.....	24
813 Crassier – Coppet – Chavannes-des-Bois (cadre 10.813).....	24
815 Nyon – Gingins (cadre 10.815).....	24
817 Nyon – Prangins – Gland (cadre 10.817).....	24
Travys : Transport Vallée de Joux, Yverdon-les-Bains, Ste-Croix	25
611 Yverdon-les-Bains – Chamblon – Champvent (cadre 10.611).....	25
VMCV: Transports Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve.	25
203 La Tour-de-Peilz, centre – Vassin – Crausaz – centre (cadre 10.203)	25
211 Vevey – Corsier-sur-Vevey – Corseaux (cadre 10.211)	25
213 Vevey – Bossonnens / Châtel-St-Denis (cadre 10.213)	25
214 Clarens – Blonay (cadre 10.214)	26
Transports lacustres	27
CGN – Compagnie générale de navigation sur le Léman.....	27
Genève – Lausanne – Ouchy – St-Gingolph (cadre 3150).....	27

Préambule

Le Service de la mobilité a l'avantage de porter à votre connaissance les réponses aux interventions formulées entre le 28 mai et le 14 juin 2013 sur le projet d'horaire 2014 (horaires valables du 15 décembre 2013 au 13 décembre 2014).

→ 319 interventions concernant les lignes parcourant le territoire vaudois ont été enregistrées.

Vous trouverez tous les horaires 2014 sur Internet avec les liens suivants :

- L'horaire en ligne des CFF : www.cff.ch
- L'ensemble des horaires de l'indicateur officiel : www.tableaux-horaires.ch

L'indicateur officiel papier sera mis en vente le samedi 23 novembre 2013.

Pour tout renseignement complémentaire vous pouvez contacter le [Service de la mobilité](#)

Transports ferroviaires

CFF – Chemins de fer fédéraux

Les interventions sur fond gris ont été transmises à CFF Grandes Lignes comme objet de leur compétence. Leurs réponses sont communiquées ci-dessous.

100 Lausanne – Sion – Brig	
Arrêts des trains IR1729 et 1733 à Bex pour offrir cadence semi-horaire en fin de journée	La concession octroyée par la Confédération pour la desserte de Bex prévoit une desserte horaire. Aucune modification ne sera apportée sur l'horaire 2014.
Arrêt des trains du RER3 à Saint-Saphorin, Rivaz, Epesses et Vilette, au minimum aux heures de pointes	Malheureusement, la situation ne peut toujours pas être améliorée. Les contraintes de capacité sur la ligne (problème de distancement des convois) empêchent l'arrêt des trains du RER3 dans d'autres gares. L'introduction d'un arrêt supplémentaire nécessiterait la suppression d'un autre. Le Service de la mobilité ne souhaite donc, dans ce cas, toujours pas modifier la politique d'arrêt des trains 123XX (RER3).
Problème de capacité sur certains trains entre Lausanne et Villeneuve	Les CFF suivent attentivement la fréquentation des trains de l'heure de pointe. Selon les comptages, le train 12116 transporte en moyenne 60 à 80 voyageurs debout à l'arrivée à Lausanne (07:02). Dans l'autre sens, le train 12167 comptabilise entre 20 et 90 voyageurs debout au départ de Lausanne (18:00). Les rames Flirt peuvent accueillir jusqu'à 160 voyageurs debout. La durée admissible du trajet est d'une quinzaine de minutes lorsqu'on est debout. Avec le parc de matériel actuellement à disposition, 19 rames Flirt, il n'est pas possible de renforcer davantage les trains chargés aux heures de pointe.
Prolonger les trains en terminus Lausanne (RE 4060, R12014, RE4064) vers Prilly-Malley avec retour sur Lausanne. Analogie le soir pour les trains au départ de Lausanne (RE4075, R12029, RE4079)	En 2012, une seule paire de ces trains effectuait cette desserte transversale RE (jusqu'à Morges car impossible de rebrousser avant). Les liaisons Est-Ouest à travers Lausanne sont reprises par les RE Vevey – Genève (concernant la desserte de Renens) et les RER3 Villeneuve – Allaman (concernant la desserte de Prilly-Malley). De plus, il est à noter l'impossibilité de rebrousser dans la halte de Prilly-Malley.
Arrêt du RE4064 à Burier pour déléster les trains encadrants	Une analyse de la demande réelle doit être entreprise pour justifier l'arrêt du train pour un horaire futur (2015). La pérennité dans le temps doit aussi être vérifiée.

100 Lausanne – Sion – Brig	
Meilleure répartition des trains au départ de St-Maurice et Bex le matin	<p>Cette répartition est une conséquence du cadencement des IR supplémentaires d'heures de pointe ainsi que des RE Vevey – Lausanne. Pour s'insérer dans une trame horaire très chargée entre Villeneuve et Lausanne, un sillon système a du être trouvé pour les RE 40XX.</p> <p>La marge de manœuvre est quasiment nulle et le positionnement des trains convient à la majeure partie de la demande. Aucune modification ne sera apportée.</p>
111 Vevey – Puidoux-Chexbres (Train des Vignes)	
Augmenter la capacité de transport avec une rame Domino à trois éléments ou en supprimant la première classe	<p>Seulement quatre trains par jour (en semaine) enregistrent entre 10 et 30 personnes debout. De plus, le temps de parcours est inférieur à 15 minutes, ce qui est acceptable pour un trajet debout.</p> <p>La mise en service des nouvelles installations de sécurité en décembre 2015 sur la ligne du Simplon, nécessite cependant un équipement spécifique (ETCS-2) qui encourage une généralisation des rames Domino3 sur le RER Vaud. Donc une rame à trois éléments sera engagée, au plus tard, à partir du changement d'horaire de décembre 2015.</p>
150 Lancy-Pont-Rouge/Genève-Aéroport – Genève – Nyon – Morges – Lausanne	
Arrêter à Renens les InterRegio Genève-Aéroport – Brig	<p>Suite à plusieurs sollicitations écrites, Andreas Meyer, CEO des CFF a répondu par courrier à diverses personnalités de l'EPFL et de l'UNIL :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La réintroduction de l'arrêt Renens sur les IR Valais remettrait en cause la trame de l'horaire Romandie. • Pour la relation Renens-Genève, en comparaison avec 2012 le temps de trajet n'est prolongé que de 4 minutes. • Concernant la desserte de l'aéroport un changement est effectivement nécessaire sauf le matin tôt et en fin de soirée lorsque des relations directes sont connectées aux premiers et derniers vols. • De plus, les RE depuis Renens offrent de bonnes correspondances à Lausanne pour toutes les directions. • Enfin, il est à relever que l'horaire travaux Léman 2030 (dès décembre 2015) prolongera le temps de trajet de tous les trains entre Lausanne et Genève. Ceci rend de fait impossible l'ajout de minutes supplémentaires nécessaires à la réintroduction de l'arrêt Renens sur les trains IR.
Les communes de Saint-Prex et Etoy demandent de faire circuler les trains du RER4 aussi les week-end	<p>Une variante d'offre financière a été demandée aux CFF pour faire rouler les trains du RER4 aussi le samedi entre Lausanne et Allaman. Les charges financières importantes en découlant pour la Confédération et le Canton sont trop élevées pour être assumées en 2014.</p>

150 Lancy-Pont-Rouge/Genève-Aéroport – Genève – Nyon – Morges – Lausanne	
Correspondance de 2 minutes trop courtes entre les RER de Lancy-Pont-Rouge et les IR vers Nyon et Morges	Pas possible d'établir une correspondance plus commode entre les IR et les RER. La configuration à l'ouest de Genève est extrêmement contraignante et il n'existe pas de possibilité de déplacer le sillon régional sans mettre en péril le trafic fret entre La Praille et Lausanne. De plus, le tronçon entre Genève et Jonction est exploité à simple voie lors des travaux liés à CEVA en 2013 et 2014. Dans l'autre demi-heure, une correspondance en 4' est possible avec les IR 14XX (arr GE xx :57, dp. XX :01)
Pas d'indications Lancy-Pont-Rouge – Genève	Problème informatique. Aucun train supprimé en 2014. Offre statu quo par rapport à 2013.

150/210 Relations Bienne – Genève-Aéroport (via bypass)	
Réintroduction de l'arrêt des trains ICN Genève-Aéroport – Bienne à Morges et Nyon chaque heure	<p>Les conditions qui ont régi la planification de l'horaire 2013 demeurent inchangées. Donc pour 2014, les CFF ne peuvent toujours pas accéder aux demandes de réintroduction des arrêts ICN à Morges et Nyon, pour les mêmes raisons que celles évoquées en 2013. Cependant les exceptions avec arrêts à Nyon et Morges sur les trains du matin et du soir sont reconduites en 2014.</p> <p>Pour rappel, la capacité libérée sur la ligne Lausanne – Genève suite à la suppression des arrêts des ICN à Nyon et Morges permet la circulation des RegioExpress (RE) toutes les 30 minutes, et la mise en place de trains accélérés supplémentaires en heures de pointe entre la région Riviera-Chablais et Genève.</p> <p>Afin de limiter l'impact de cette suppression pour les pendulaires et les étudiants des Hautes Ecoles basées à Yverdon-les-Bains, des arrêts ont été maintenus. Cette démarche est possible seulement si aucun train supplémentaire (Chablais – Genève ou Milan – Genève) ne circule entre Morges et Genève dans le même sens que les ICN faisant arrêt. De plus, elle implique une prolongation du temps de parcours des trains Genève – Bienne – Zürich/Bâle et Genève – Lausanne – Berne – Lucerne.</p>

200 Vallorbe – Lausanne	
Desserte de Vufflens-la-Ville par les trains du RER2 pour rétablir une desserte semi-horaire	<p>Arrêt techniquement pas faisable (conflit fret, correspondance au Day et intégration à Lausanne). Encore moins faisable aux heures de pointe, avec une marche encore plus serrée de l'ICN Yverdon-les-Bains – Genève avec arrêts supplémentaires à Morges et Nyon.</p> <p>Desserte à 30 minutes souhaitée dans la stratégie de développement du RER Vaud.</p>

210 Lausanne – Yverdon-les-Bains – Neuchâtel – Bienne	
<p>Retarder le départ de Lausanne de 10' des RER1 pour assurer une correspondance avec les IR 25XX (de Fribourg)</p> <p>Anticiper de 10' dans l'autre sens</p>	<p>Les très fortes contraintes suivantes rendent cet important décalage impossible :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Succession des trains entre Villeneuve et Lausanne • Traversée des nœuds de Lausanne et de Renens • Capacité du tronçon entre Lausanne et Renens (plus que 2 voies dès 2016 – travaux Lausanne) • Succession Renens – Yverdon (conflits fret de Lausanne-Triage) <p>De plus, la demande pour ce genre de parcours (Fribourg vers des petites haltes telles que Vufflens, Eclépens, Bavois, Essert-Pittet ou Ependes) est très faible.</p>

250 Lausanne – Fribourg	
<p>Réintroduction des arrêts IR à Palézieux</p>	<p>Après une réévaluation de ces thèmes par les CFF, les conclusions sont inchangées :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les décalages que nécessiteraient ces modifications se répercuteraient sur le reste du réseau et remettraient en cause l'horaire Romandie tel qu'il a été planifié et convenu avec nos partenaires. • Les exceptions des arrêts IR à Palézieux sont reconduites pour 2014 avec deux arrêts le matin et six arrêts le soir. <p>Cependant, les trains RE14311 depuis Bulle (06:52) et RE14711 depuis Palézieux (06:50) vers Berne (07:51) n'offrent pas suffisamment de places assises. Les CFF ont conclu que l'arrêt de l'IR 2515 à Palézieux pouvait améliorer cette situation. Cet arrêt est rendu possible par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le décadencement du train 2515 entre Genève et Lausanne, nécessité par les arrêts Morges et Nyon sur l'ICN 515. • L'anticipation d'une minute du départ du RE2605 dès Lausanne (nouveau 6h41). • La suppression du RE 14711 Palézieux – Berne (suppression de l'accroche à Romont, train 14311 Bulle – Berne en double traction depuis Bulle). <p>→ NOUVEL ARRÊT A PALEZIEUX du train IR2515 Genève – Lucerne qui circulera selon l'horaire suivant dès décembre 2013 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lausanne 06:47 – Palézieux 07:03 – Fribourg 07:34 – Berne 07:56 <p>Cette mesure est cependant limitée dans le temps et doit permettre aux CFF de trouver une solution aux problèmes de sous-capacité du RE Bulle-Berne du matin d'ici au plus tard à décembre 2015. Cette date verra en effet l'introduction de l'horaire Travaux Lausanne où les exceptions accordées sur les IR et les ICN ne seront vraisemblablement plus possibles.</p>

250 Lausanne – Fribourg	
Réintroduction des correspondances RE Berne – Palézieux avec le RER2 Palézieux – Lausanne – Vallorbe	<p>Les conditions cadres de l'horaire Romandie 2013 restent valables. Après réévaluation, les CFF confirment que cette correspondance n'est toujours pas possible.</p> <p>Cependant, avec l'arrêt de l'IR 2515 à Palézieux (voir ci-dessus), la correspondance avec le RER2 12213 (Palézieux, arrivée 06:52) est rétablie en direction de Berne (ar. 07:56).</p>
A Romont, assurer les correspondances entre le RE Genève – Romont et le RE Romont – Berne	<p>Les conditions cadres de l'horaire Romandie 2013 restent valables. Après réévaluation, les CFF confirment que cette correspondance n'est toujours pas possible.</p>
Arrêt des RE à Oron (RE Palézieux – Berne ou RE Romont – Genève)	<p>Il n'est pas prévu de faire d'arrêt supplémentaire de trains RE Grandes lignes à Oron en 2014, pour respecter la comptabilité avec les planifications futures.</p>
Arrêt du train 2506 à Palézieux et permutation des sillons IR2506 et IR1408 entre Lausanne et Genève	<p>Cette variante équivaut à avoir deux produits depuis le Chablais-Valais sans arrêt entre Lausanne et Genève, ce qui prêterait une clientèle importante à destination de Nyon et Morges en provenance du Chablais. La permutation des sillons 2506-1408 ne fonctionne de plus que jusqu'en décembre 2015. En effet, avec l'horaire travaux Lausanne, ce sillon d'heure de pointe Lausanne – Genève n'est plus possible (sillon occupé). Les CFF renoncent donc à cette mesure.</p>
Correspondances à Lausanne depuis Palézieux vers le Valais	<p>Il n'est pas possible de retarder le départ de l'IR en direction de Brigue. En effet, ce train doit assurer les correspondances à Viège en direction de Berne pour les clients de Sion, Sierre, Leuk.</p>
Précisions sur la fiabilité des coupe-accroche à Romont	<p>Les CFF reconnaissent que les conditions météorologiques de décembre 2012 ne leur ont pas facilité la tâche. La mise en route de l'horaire 2013 a été difficile et les CFF assument pleinement leur responsabilités. Ils peuvent cependant affirmer qu'ils maîtrisent beaucoup mieux les procédures techniques. Actuellement, il n'y a plus que 3 cas par mois en moyenne où la coupe-accroche pose problème. Des mesures sont encore prises pour améliorer le déroulement et la fiabilité de ces manœuvres.</p>

251 Lausanne – Palézieux – Payerne	
<p>Réduire le temps de parcours entre Payerne et Lausanne</p> <p>Deux trains par heure entre Lausanne et Payerne</p>	<p>Un des principaux objectifs du mandat de planification du RER Vaud (2012) était la réduction du temps de parcours entre Avenches, Payerne et Lausanne. Avec la réalisation d'infrastructures, planifiées pour l'horizon 2018, il sera possible de mettre en œuvre deux trains par heure entre Payerne et Lausanne (politique d'arrêt différente). Un RegioExpress (train accéléré) Morat – Payerne – Lausanne permettra de relier Lausanne de puis Avenches en 60' environ et Payerne en 48' environ.</p> <p>> Brochure des étapes de développement planifiées pour le RER Vaud</p>

251 Lausanne – Palézieux – Payerne	
Ajout d'un train quittant Lausanne à 22h24 pour combler la lacune	Après une analyse sommaire les CFF ont informé qu'une nouvelle liaison Lausanne – Payerne augmenterait les charges annuelles pour les collectivités d'environ CHF 200'000.— Vu les coûts importants, cette prestation ne sera pas mise en œuvre en regard de la faible demande à cette heure de la journée.
Problème de capacité des trains RE Payerne / Romont – Lausanne	Analyse en cours avec les CFF pour renforcer les trains venant de Romont avec des rames Domino3, offrant ainsi 60 places assises supplémentaires. Les rames de Payerne sont déjà à trois éléments. Depuis Palézieux, le convoi serait alors composé de six éléments.

252 Yverdon-les-Bains – Payerne – Fribourg	
Correspondances à Yverdon-les-Bains entre les trains régionaux de Payerne et les grandes lignes vers Lausanne ou Genève	Pas d'amélioration possible pour l'horaire 2014. Les correspondances de/vers Lausanne sont limitées aux IR de l'heure de pointe en semaine (départ 7:15 et 8:15 vers Lausanne et arrivée 17:40 et 18:40 de Lausanne). <i>Dès la mise en service de la 2^{ème} étape du RER Fribourg Freiburg en décembre 2014, une relation horaire Lausanne ⇔ Payerne sera possible les jours de semaine selon l'horaire suivant :</i> <ul style="list-style-type: none"> • Lausanne XX:55 – Yverdon XY:25 / Yverdon XY:32 – Payerne XY:59 • Payerne XX:01 – Yverdon XX:28 / Yverdon XX:34 – Lausanne XY:05

305 Payerne – Morat – Kerzers – Bern (S5) et Payerne – Morat (REG)	
Liaisons de Faoug vers Berne avec trop longue correspondance à Morat	Pas d'amélioration possible pour l'horaire 2014. Il faut changer fondamentalement la structure des horaires et réaliser de nouvelles infrastructures. Des études ont été conduites dans un groupe de travail intercantonal (BE, NE, FR, VD) concerné par les lignes du secteur Broye-Seeland. Des variantes d'offre sont définies pour l'horizon 2018-20, le délai de mise en place est conditionné par la réalisation d'importantes infrastructures, notamment en gare de Berne et sur la ligne Berne – Neuchâtel.
Liaisons de Faoug vers Lausanne avec trop longue correspondance à Payerne	Mise en place d'une liaison Morat – Payerne – Lausanne avec arrêt dans toutes les gares entre Morat et Payerne planifiée pour décembre 2017. > Brochure des étapes de développement planifiées pour le RER Vaud

Autres entreprises concessionnaires (ETC)

101 Lausanne – Echallens – Bercher (LEB)	
Demande d'arrêter les trains accélérés du matin aux trois gares de Prilly	<p>Pour garantir une stabilité de l'horaire suffisante et en regard aux contraintes de croisement, seul le train 8 pourra effectuer un arrêt à Prilly-Chasseur. La relation suivante sera possible (du lundi au vendredi):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prilly-Chasseur 06:56 – Lausanne-Flon 07:04
120 Montreux – Château-d'Oex – Zweisimmen (MOB)	
Arrêter les trains directs à Fontanivent	<p>Dans l'horaire, les temps de parcours Chernex – Montreux sont effectivement identiques entre les trains régionaux (avec arrêt à Fontanivent) et les trains directs (sans arrêt). Toutefois, l'entreprise MOB n'est pas favorable à cette demande pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Longueur de quai insuffisante à Fontanivent • Risque de généraliser les arrêts dans chaque autre petite halte • La navette Montreux – Fontanivent suit 5' après le direct • Ponctualité difficile à garantir, un arrêt supplémentaire à Fontanivent pourrait créer des ruptures de correspondances à Montreux.
Prolonger le train 2368 (dp Montreux 20:15) de Sonzier à Chamby voire aux Avants	<p><u>Prolongement Chamby :</u> Possible avec un retour à Montreux à 20:46 au lieu de 20:41 (aucune perte de correspondance). → Requête acceptée par le Service de la mobilité</p> <p><u>Prolongement Les Avants :</u> Implique la suppression du train descendant 2369 (Mx arr 20:41). Le train redescendrait à vide des Avants à Montreux, en doublure du train régulier 2233. Coût supplémentaire par an : CHF 25'000.- (heures mécaniciens, km supplémentaire et l'agent de manœuvre en gare de Montreux). Aucune recette supplémentaire. → Cette variante n'est pas souhaitée pour des raisons opérationnelles et de coûts.</p>
Avancer le départ des Avants de 5' du train 2309 pour les écoliers se rendant à Chernex	<p>Modification acceptée par l'entreprise MOB. Le départ des Avants sera avancé à 08:13 (au lieu de 08:18). Le temps de parcours en direction de Montreux pour les voyageurs au départ des Avants, Sendy-Sollard, Chamby et Sonzier sera augmenté de 5' par la même occasion.</p>

120 Montreux – Château-d'Oex – Zweisimmen (MOB)	
Faire à nouveau circuler les navettes entre Montreux et Fontanivent au-delà de 18h00	La fréquentation de ces trains supprimés était inférieure à 3 voyageurs/jour en moyenne. La réintroduction de ces trains contribuerait à faire encore baisser le taux de couverture puisque les recettes supplémentaires sont quasiment nulles. L'entreprise MOB n'est pas favorable à cette demande qui risque de mettre en péril le financement du déficit par l'Office fédéral des transports.
Assurer une correspondance à Montreux entre IR1432 de Brig (ar. 16:52) et le train 2350 vers Fontanivent	L'entreprise MOB n'est pas favorable aux exceptions de la cadence. Un changement à cette heure précise pourrait déclencher des demandes à d'autres heures. La priorité des correspondances est donnée de/vers Lausanne.

155 Nyon – St-Cergue – La Cure (NStCM)	
La course 180 de Nyon 23:22 à St-Cergue 23:56 est-elle supprimée ?	Problème informatique. La course avait disparu dans la version de l'horaire de la consultation. La course est effectivement maintenue.

201 Vallorbe – Le Pont – Le Brassus (travys)	
Demande d'ajout d'une course tôt le matin au départ du Brassus pour une arrivée à Lausanne avant 7h	Demande acceptée. Un nouveau train Le Brassus (05:20) – Vallorbe (06:00) circulera dès le 16 décembre 2013 du lundi au vendredi. Une correspondance à Vallorbe pour Lausanne est prévue sur le train accéléré (Vallorbe 06:08 – Lausanne 06:47)

212 Yverdon-les-Bains – Ste-Croix (travys)	
Cadence systématique jusqu'à minuit pour assurer des bonnes correspondances vers Sainte-Croix	Demande récurrente. Pas possible dans la situation actuelle pour respecter la Loi sur la durée du travail (LDT). En revanche, à l'horizon de décembre 2015, lorsque la cadence semi-horaire sera introduite en journée, la question de la systématique de la cadence en soirée sera réanalysée.

Transports routiers

CarPostal - Région Ouest

75 Mézières – Servion – Les Cullayes – Savigny – Lausanne-Sallaz (cadre 10.075)	
Liaison depuis Les Cullayes en direction de Palézieux	<p>La réorganisation des lignes de bus dans le Jorat qui entrera en vigueur en décembre prochain se base sur les études de demande. Les flux principaux sont sur les axes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pendulaires très majoritairement vers Lausanne et Mézières depuis les villages de Savigny, Les Cullayes, Servion et Forel (lignes tl65 et CarPostal 75) • Ecoliers de Savigny, Forel et Servion vers Mézières (lignes tl65 et CarPostal 75) à terme • Pendulaires de Servion et Oron vers Palézieux (ligne CarPostal 85) <p>Tenant compte de cette demande, et avec les contraintes d'horaires propres à chaque ligne (correspondances, transport des écoliers, ...), il n'est pas possible d'assurer toutes les liaisons.</p>
Retour à midi depuis Lausanne	<p>Depuis la consultation officielle en juin, les horaires de la ligne 75 ont été adaptés et un départ de la Sallaz sera proposé à 12:10 pour un retour à Lausanne à 13:35.</p>
Absence de desserte de Mollie-Margot le week-end et en soirée	<p>Une offre régulière sera introduite le week-end entre Lausanne-Sallaz et Mézières. Ainsi, les localités des Cullayes et Ferlens disposeront d'une offre régulière, à raison de 6 paires de courses les samedis et 4 les dimanches et jours fériés. La fréquentation de ces liaisons du week-end sera suivie attentivement par l'exploitant.</p> <p>La dernière course régulière de la ligne 75 au départ de La Sallaz est à 20:30 du lundi au vendredi, 20:02 les samedis et 18:02 les dimanches et jours fériés.</p> <p>Pour des retours plus tardifs, et sur demande auprès du conducteur, les bus de la ligne tl65 (Sallaz – Savigny – Servion) passeront par Mollie-Margot. Les départs de la Sallaz sont prévus tous les jours à 21h, 22h, 23h et 24h.</p>

85 Servion – Oron-la-Ville – Palézieux-gare (cadre 10.085)	
Ajouter des bus avant 6h et après 20h	<p>Une desserte de 05:30 à 20:30 est très satisfaisante en raison de la fréquentation enregistrée actuellement. Une amélioration ultérieure de l'offre sera possible avec une augmentation significative de la demande en regard aux critères d'adéquation offre-demande de l'Office fédéral des transports.</p>

85 Servion – Oron-la-Ville – Palézieux-gare (cadre 10.085)	
Assurer la correspondance à Palézieux en direction de Berne	<p>Pour assurer les correspondances de et vers Berne, le véhicule serait immobilisé presque 30 minutes à Palézieux-gare (arrivée à XX:45 pour le train RE de XX:50 et départ à XX:12 en relevant le train RE de XX:09). Un aller-retour Palézieux – Servion nécessite 45 minutes environ. De plus, les contraintes pour assurer le transport des écoliers sont très fortes sur cette ligne (plusieurs écoles en différents sites).</p> <p>Il est impossible d'établir une rotation horaire avec un seul véhicule en respectant ces contraintes. L'engagement d'un second véhicule pour une prestation horaire engendrerait des coûts supplémentaires très élevés qui ne peuvent pas être assumés par les pouvoirs publics.</p> <p><i>Le matin, une liaison vers Berne est possible, avec un arrêt de l'IR2515 à Palézieux (voir p.7) possible par une anticipation du départ de Lausanne (pas possible à d'autres heures de la journée):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bus 85 : Servion 06:31 – Oron 06:45 – Palézieux 06:53 • Train IR2515 : Palézieux 07:03 – Fribourg 07:33 – Berne 07:56 <p><i>A certaines heures les lignes de bus tpf 472 ou 473 Romont – Palézieux peuvent être une alternative via Palézieux ou Romont pour les Oronais.</i></p>
410 Cheseaux – Cossonay-gare (cadre 10.410)	
Trajet des élèves du secondaire de Bousens, Bournens et Sullens vers les écoles de Prilly (jusqu'en juillet 2015)	<p>Quelques adaptations ont pu être apportées pour le retour à midi et la fin des cours, malgré les contraintes très fortes de l'EPS Chamberonne (à Cheseaux)</p> <p><u>Fin des cours à la période 5:</u> Prilly-Chasseur (12:01) - Cheseaux (12:10) par le train direct Cheseaux (12:14) - Bousens (12:18) - Sullens (12:22) - Bournens (12:24)</p> <p><u>Retour pour période 8:</u> Bournens (13:25) - Sullens (13:27) - Bousens (13:31) - Cheseaux (13:37) Cheseaux (13:40) - Prilly-Chasseur (13:50)</p> <p><u>Fin des cours à la période 10 :</u> Prilly-Chasseur (16:25) - Cheseaux (16:35) Cheseaux (16:38) - Bousens (16:42) - Sullens (16:46) - Bournens (16:48) <i>ou Prilly-Chasseur (16:55) - Cheseaux (17:05)</i> <i>Cheseaux (17:14) - Bousens (17:18) - Sullens (17:22) - Bournens (17:24)</i></p>
Améliorer la desserte de Penthaz	<p>Toutes les courses circuleront désormais via Penthaz. Cette modification est possible avec l'introduction de la cadence 15' du LEB entre Lausanne et Cheseaux. Les correspondances à Cheseaux sont détendues de 5' à 9'.</p>
Clarifier la desserte des arrêts de Cheseaux, Martherey et Châtelard	<p>Certaines courses qui desservait Martherey en périodes scolaires (renvoi dans le cadre-horaire) seront indiquées dans l'horaire et desserviront les même arrêts que la ligne tl54 (Renens – Cheseaux) aux heures de pointe.</p>

410 Cheseaux – Cossonay-gare (cadre 10.410)	
Etendre la plage horaire le matin (renforcement de la cadence le matin)	Cette ligne offrira 18 paires de courses par jour ouvrable en 2014. Pour respecter les critères de financement de l'Office fédéral des transports, l'offre a été réduite de deux paires de courses (abandon cadence 30' à midi). En effet, l'horaire actuel (2013) est trop important en relation avec le nombre de voyageurs transportés. Une amélioration ultérieure de l'offre sera possible avec une augmentation significative de la demande.
440 Echallens – Moudon (cadre 10.440)	
La réduction du temps de parcours entre Moudon, gare et Hôpital signifie-t-elle que le collège de l'Ochette ne sera plus desservi ?	Ce n'est pas le cas, une adaptation des roulements a été faite par CarPostal pour coller au plus près avec la réalité. Il faut éviter de passer aux arrêts en avance. Une information sur le fonctionnement de l'horaire et les détails des minutes de passage à l'Ochette sera transmise aux écoles par CarPostal.
Ajustement de courses régulières le week-end	Actuellement, la demande ne le justifie pas. Des réflexions seront faites à terme lors du redéploiement du PubliCar le week-end.
445 Moudon – Lucens (cadre 10.445)	
Ajouter une course plus tôt le matin et une autre course plus tard le soir	L'ajout de ces prestations conduirait à une augmentation des amplitudes du service obligeant de créer deux tours de service (2 chauffeurs). Les coûts supplémentaires générés par ce respect de la Loi sur la durée du travail (LDT) sont trop importants et ne peuvent pas être assumés avec le budget 2014 du Service de la mobilité. De plus la fréquentation actuelle ne justifie pas l'introduction de prestations supplémentaires.
Indiquer l'arrêt Forel-sur-Lucens, village dans l'horaire	En attente d'une réponse de CarPostal.
531 Cudrefin – Ins (cadre 20.531)	
Augmentation du nombre de paires de courses	Avec les ressources disponibles (chauffeur, véhicule) et pour respecter la Loi sur la durée du travail (amplitude des tours de service), il est impossible d'ajouter des paires de courses. L'engagement de moyens supplémentaires (second véhicule, nouveau tour de service) ferait augmenter fortement les coûts de production. Ces coûts supplémentaires ne peuvent pas être assumés par le Service de la mobilité, qui n'a pas d'aide de la Confédération dans l'indemnisation de cette ligne vu le trafic insuffisant.

531 Cudrefin – Ins (cadre 20.531)	
Prolongement des courses dans le haut de la commune de Cudrefin, secteur Montet (Vully)	Requête acceptée, la ligne Ins-Cudrefin et prolongée/amorcée depuis Mur (VD) via Montet (Vully). Ainsi la surtaxe PubliCar facturée pour le tronçon Cudrefin, place de la Tour et Montet (Vully) disparaît (équité de traitement sur la commune de Cudrefin).
535 Avenches – Cudrefin (cadre 20.535)	
En regard à l'augmentation massive de la population, l'offre est lacunaire et insuffisante, trop de courses qu'en périodes scolaires	Une restructuration du réseau de bus dans le secteur d'Avenches est en cours pour une mise en service en décembre 2014. La COREB et les trois communes de Cudrefin, Vully-Les-Lacs et Avenches ont participé aux études menées par CarPostal et le Service de la mobilité. Les écoles ont été informées de la nouvelle situation planifiée.
560 Payerne – Chevroux (cadre 20.560)	
Renommer l'arrêt Grandcour, poste suite à la fermeture de l'office	Demande transmise à CarPostal. Interviendra au plus tard dans la mise en œuvre du nouveau réseau en décembre 2014.
561 Romont – Payerne (cadre 20.561)	
Demande de la commune de Valbroye de créer un nouvel arrêt vers une ferme isolée de Villars-Bramard	Comme déjà répondu dans les précédentes consultations d'horaires, par l'entrepreneur postal, cet arrêt n'est pas souhaité, vu les exigences de stabilité des horaires.
562 Payerne – Combremont-le-Petit – Thierrens (cadre 20.562)	
La commune de Treytorrens regrette le manque de courses à midi pour ses écoliers qui rentrent à domicile	L'entreprise CarPostal a déjà adressé un courrier à la commune pour expliquer le choix qui a été fait en décembre 2012 pour la desserte du tronçon Thierrens – Combremont-le-Petit. En effet, concernant le transport des écoliers, on relève une demande pour un départ de Thierrens à 12h (au moins 25 élèves de Denezzy) et un départ de 12h (moins de 10 élèves du secondaire de Payerne qui rentre à Champtauroz ou Treytorrens). Le Service de la mobilité ne peut financièrement pas assumer l'engagement d'un second véhicule sur cette ligne juste pour une course et a favorisé l'horaire avec la plus grande fréquentation.

620 Grandson – Novalles – Grandevent (cadre 10.620)	
Prolongement des courses au départ de Grandson à 8:31 et 15:31 de Novalles à Grandevent	En 2012, la municipalité de Grandevent a expressément écrit au Service de la mobilité pour demander de limiter à six passages par jour, la desserte de leur commune dès décembre 2012. Aucune modification n'est prévue pour l'horaire 2014.
Souhait de la commune d'être rattachée plus directement à Grandson (sans le détour par Vugelles)	Demande intégrée aux réflexions en cours pour le grand changement des horaires sur la ligne du Pied-du-Jura qui interviendra en décembre 2015, et qui concerne les trains ICN de Bienne vers Lausanne ou Genève. Ces modifications seront déclenchées par la mise en place de l'horaire travaux Lausanne (modernisation du noeud ferroviaire de Lausanne).
650 Yverdon-les-Bains – Yvonand – La Gaité (Champtauroz) (cadre 10.650)	
Courses plus directes entre Démoret, Molondin, Donneloye et Yverdon-les-Bains	En attente d'une réponse de CarPostal.
660 Yverdon-les-Bains – Thierrens – Moudon (cadre 10.660)	
Correspondances manquées pour quelques minutes à Yverdon-les-Bains pour les voyageurs de Mézery ou Donneloye vers Neuchâtel, Bienne, Basel ou Zürich	<p>Il n'est toujours pas possible d'améliorer la situation en 2014. Dans un premier temps, l'entreprise CarPostal demandait de gagner environ 8 minutes sur le trajet Moudon – Thierrens – Yverdon pour être en mesure d'assurer la correspondance à Yverdon-les-Bains avec l'ICN en direction de Neuchâtel et Bienne.</p> <p>Il n'est pas possible d'anticiper le départ de Moudon, car le bus attend les correspondance des trains (autour de la minute 00 à Moudon).</p> <p>Après avoir effectuer des essais, avec les problèmes de congestion en entrée de ville à Yverdon, il faudrait même réussir à diminuer le temps de parcours d'au moins 10-12 minutes entre Moudon et Yverdon, ce qui est impossible.</p> <p><i>Le Service de la mobilité et CarPostal analysent les effets de l'horaire travaux Lausanne (dès décembre 2015) dans la recherche de solutions pour rétablir ces correspondances. L'objectif est d'obtenir des correspondances inférieures à 10' sur l'axe Thierrens – Yverdon – Lausanne et d'environ 20' vers Neuchâtel. A noter que les trains vers Neuchâtel sont toujours décalés de 15' par rapport à ceux vers Lausanne, même au-delà de décembre 2015.</i></p>

660 Yverdon-les-Bains – Thierrens – Moudon (cadre 10.660)	
La réduction du temps de parcours entre Moudon, gare et Hôpital signifie-t-elle que le collège de l'Ochette ne sera plus desservi ?	<p>Ce n'est pas le cas, une adaptation des roulements a été faite par CarPostal pour coller au plus près avec la réalité. Il faut éviter de passer aux arrêts en avance.</p> <p>Une information sur le fonctionnement de l'horaire et les détails des minutes de passage à l'Ochette sera transmise aux écoles par CarPostal.</p>
662 Yverdon-les-Bains – Gossens – Bercher (cadre 10.662)	
Pas de correspondances à Yverdon avec les trains grandes lignes	<p>Sur la section Bercher – Orzens, cette ligne circule en décalage de 30' par rapport au bus de la ligne 665 (Yverdon – Ursins – Bercher). A Yverdon, les correspondances sont prévues vers Lausanne par le train régional accéléré (RER11). De plus, pour réduire les coûts de production, ces deux lignes sont couplées à l'exploitation pour limiter le nombre de bus engagés simultanément (3). Pas de modifications prévues pour 2014.</p>
675 Yverdon-les-Bains – Chavornay (cadre 10.675)	
Ajouter une course au départ d'Yverdon à 15:15	<p>En vue des contraintes d'exploitation actuelles (ligne 675 couplée à la 420 Echallens – Chavornay), il n'est pas possible d'ajouter une course à 15:15.</p> <p>En plus, la fréquentation actuelle (~180 voyageurs/jour) ne justifie pas l'ajout de courses pour respecter les critères d'adéquation offre-demande de l'OFT (la fréquentation actuelle justifie 10 paires de courses, or déjà 11 paires sont offertes sur cette ligne depuis 2012).</p>
Retarder le départ de la course de 5' à la minute XX:15 (au lieu de XX:10)	<p>Le bus de cette ligne continue ensuite (transit 1' à Chavornay) vers Echallens et donne une correspondance en 5' avec le LEB. Pas possible de retarder le départ de ce bus de 5' à Yverdon.</p>
720 Allaman – Aubonne – Gimel (cadre 10.720)	
Demande d'appliquer la trame de l'horaire du soir et du week-end (avec correspondance sur le RER3 vers Lausanne) aussi en journée	<p>La liaison qui donne correspondance avec le RER3 est assurée la journée par la ligne 725 Allaman – Aubonne – Gimel – Bière. Ce choix est fonction des besoins de transports pour les élèves de l'établissement scolaire d'Aubonne principalement acheminés par la ligne 725.</p>

720 Allaman – Aubonne – Gimel (cadre 10.720)	
Mettre à disposition un cadre horaire spécifique regroupant les trois lignes au départ d'Allaman (lisibilité de l'offre)	<p>CarPostal a répondu favorablement à cette demande, un nouveau cadre 10.729 a été créé, regroupant les tronçons Allaman - Gimel pour la 720 et 725 et Allaman – Aubonne pour la 721.</p> <p>Ce cadre est valable du lundi au vendredi puisque les week-ends, seule la ligne 720 circule.</p>
Comblent les lacunes de l'horaire (10h,16h) les samedis, dimanches et fêtes	<p>Les courses manquantes le week-end permettent de desservir Le Brassus à moindres coûts (même bus que la 720). Sinon, il faudrait un bus et un service supplémentaire, engendrant des coûts importants, risquant de mettre en péril le maintien de la ligne du col du Marchairuz (723).</p>
Ajouter des courses le week-end entre Gimel et St-George et vice-versa	<p>En plus des deux paires de courses suivantes circulant en été seulement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gimel 09:19 – St-George 09:28 – Le Brassus 09:58 • Gimel 15:19 – St-George 15:28 – Le Brassus 15:58 • Le Brassus 10:00 – St-George 10:30 – Gimel 10:38 • Le Brassus 16:00 – St-George 15:30 – Gimel 15:38 <p>et pour répondre à la demande, le Service de la mobilité accepte de prolonger vers St-George les six paires de courses suivantes les samedis, dimanches et jours fériés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gimel 07:19 – St-George 07:28 / 07:31 – Gimel 07:39 • Gimel 08:19 – St-George 08:28 / 08:31 – Gimel 08:39 • Gimel 12:19 – St-George 12:28 / 12:31 – Gimel 12:39 • Gimel 13:19 – St-George 13:28 / 13:31 – Gimel 13:39 • Gimel 17:19 – St-George 17:28 / 17:31 – Gimel 17:39 • Gimel 19:19 – St-George 19:28 / 19:31 – Gimel 19:39

730 Morges – Cottens – Cossonay-Ville (cadre 10.730)

Exploitation de la ligne transférée à l'entreprise MBC (voir p.20).

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

Exploitation de la ligne transférée à l'entreprise MBC (voir p. 20).

742 Bière – L'Isle (cadre 10.742)

Exploitation de la ligne transférée à l'entreprise MBC.

760 La Sarraz – L'Isle – Montricher (cadre 10.760)

Exploitation de la ligne transférée à l'entreprise MBC (voir p.20).

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

<p>Rétablir la correspondance à Eclépens vers Yverdon</p>	<p>Pour garantir ces correspondances, il faudrait mettre en service un second véhicule sur cette ligne. Cette modification engendrerait des coûts supplémentaires trop importants de l'ordre de CHF 140'000.— / an en regard à une faible demande.</p> <p>Le Service de la mobilité renonce à engager un second bus pour des raisons économiques. Une relation Yverdon-les-Bains – St-Loup est possible par Cossonay (RER1, RER2, bus 765).</p>
<p>Le bus n'attend pas toujours la correspondance avec le train en retard</p>	<p>L'horaire de cette ligne est très tendu (correspondances à La Sarraz vers Lausanne ou Vallorbe et à Eclépens vers Lausanne). Il n'est pas possible de modifier les horaires. Le Service de la mobilité a demandé à CarPostal de veiller à faire un maximum pour assurer les correspondances.</p>

830 Gland – Begnins – Bassins (cadre 10.830)

<p>Réintroduction de l'arrêt Begnins, Moulin du Creux</p>	<p>Le nombre de voyageurs à cet arrêt ne justifie pas la remise en place de cette halte. Toutefois, une réflexion est en cours à ce sujet menée par Région Nyon. La commune de Begnins et le canton y sont associés. Dans tous les cas, un aménagement piétonnier sera nécessaire.</p>
--	--

840 Rolle – Gimel (cadre 10.840)

<p>Manque de desserte les week-end</p>	<p>Les samedis, dimanches et jours fériés, la desserte des villages de la ligne est assurée par PubliCar. Des réflexions sont en cours pour un remplacement du PubliCar par des courses régulières à l'horizon 2015.</p>
<p>Le week-end, utiliser le bus de la ligne 720 pour desservir St-Oyens et Essertines (bus 20' en pause à Gimel)</p>	<p>Scénario plus possible systématiquement, car le bus 720 sera prolongé (six fois par jour) en direction de Saint-George.</p>

MBC : Transports de la ligne Morges-Bière-Cossonay

724 Morges – St-Prex – Etoy (cadre 10.724)	
Décalage de 15' des horaires de la ligne 724 pour ne pas concurrencer le train (RER3 et 4)	MBC a conscience du problème et cherchera à répondre à la requête de la Municipalité de St-Prex pour autant que l'adaptation souhaitée ne pré-terite pas la desserte du site de Marcelin (concordance avec les horaires du gymnase) pour l'horaire 2015 au plus tôt.
730 Morges – Cottens – Cossonay-Ville (cadre 10.730)	
Renforcer la cadence (30') le matin vers Morges	La ligne est reprise par l'entreprise MBC au changement d'horaire 2013. Le Service de la mobilité n'a pas souhaité de changement des prestations lors du transfert de la ligne. Cette demande sera analysée pour un prochain changement d'horaire.
735 Morges – Aclens – Cossonay-Ville (cadre 10.735)	
Dévier la ligne depuis Gollion vers Cossonay-Gare puis Cossonay-Ville	La ligne est reprise par l'entreprise MBC au changement d'horaire 2013. Le Service de la mobilité n'a pas souhaité de modifications des prestations lors du transfert de la ligne. Cette demande sera analysée pour un prochain changement d'horaire.
Prolongement vers la Sarraz	De plus, une réflexion concernant l'amélioration à moyen terme (2016) des transports publics dans ce secteur a été lancée, avec des représentants des communes dans le cadre de l'ARCAM.
Renforcer la cadence (30') le matin vers Morges	La ligne est reprise par l'entreprise MBC au changement d'horaire 2013. Le Service de la mobilité n'a pas souhaité de changement des prestations lors du transfert de la ligne. Cette demande sera analysée pour un prochain changement d'horaire.
760 La Sarraz – L'Isle – Montricher (cadre 10.760)	
Rétablir la course arrivant à la Sarraz pour le train de 7h06 vers Lausanne	La ligne est reprise par l'entreprise MBC au changement d'horaire 2013. Le Service de la mobilité n'a pas souhaité de changement des prestations lors du transfert de la ligne. Les comptages réalisés en 2012 font état d'une moyenne de seize pendulaires sur le premier bus (Montricher 05:57 – La Sarraz 06:23) qui donne correspondance sur le train accéléré Vallorbe – Lausanne (au départ de la Sarraz à 06:28), ce train est moins chargé que celui de 07:06 (places assises disponibles à la Sarraz) et permet une arrivée à Lausanne avant 7h du matin

TPF : Transports publics fribourgeois

475 Romont FR – Moudon (cadre 20.475)	
Cadencement de la course de 12:24 au lieu de 12:30 (au départ de Romont) ne convient pas aux besoins des écoles de Moudon	L'objectif était de rétablir la correspondance à Moudon avec les trains pour Lausanne et Payerne (manquée pour 5'). Les élèves transportés représentant une majorité de la clientèle à cette heure-ci, le Service de la mobilité a demandé aux TPF de retarder le départ de Romont à 12:30
Chavannes-sur-Moudon demande que le premier bus du matin vers Moudon et le dernier du soir de Moudon desservent la commune	Requête accordée par le Service de la mobilité, en espérant que la fréquentation moyenne de ces courses (3-4 voyageurs) augmente. Ce détour engendre de très légers surcoûts.
Intégration de cette ligne dans les communautés tarifaires de Mobilis ou Frimobil	Analyse en cours pour l'horizon de décembre 2014.
481 Palézieux – Attalens (cadre 20.481)	
Etendre la desserte de la ligne 481 en soirée en utilisant le bus de la ligne 473	Requête transmise au canton de Fribourg, commanditaire principal pour cette ligne. <i>Remarque du canton de Vaud:</i> <i>En regard aux critères d'adéquation offre-demande de l'Office fédéral des transports, cette ligne est déjà suffisamment fournie. Augmenter le nombre de courses sans augmentation significative de la demande pourrait conduire à une perte du financement fédéral.</i>
Introduction d'une desserte régulière le week-end	Requête transmise au canton de Fribourg, commanditaire principal pour cette ligne.
Améliorer la desserte de mi-journée (cadence 30') en réutilisant les moyens de production disponibles	Requête transmise au canton de Fribourg, commanditaire principal pour cette ligne. <i>Remarque du canton de Vaud:</i> <i>Pas possible de réengager le bus à midi. En effet, avant et après les courses 47118 et 47119, le véhicule réalise des transports pour l'école primaire d'Attalens. En milieu de journée, la ligne d'Attalens est en effet en correspondance optimale pour Fribourg et Bulle, au détriment de Lausanne (en 18 minutes). Ceci est dû à l'exploitation de la ligne, en provenance de Romont (voir remarques ci-dessus).</i>

544 Fribourg – Misery – Cournillens – Avenches – Domdidier (cadre 20.544)	
Ajout d'une course pour atteindre Fribourg avant 7h	Requête transmise au canton de Fribourg, commanditaire principal pour cette ligne.

550 Domdidier – Portalban/Missy – Domdidier (cadre 20.550)	
Ajout d'une course pour atteindre Fribourg avant 7h	Requête transmise au canton de Fribourg, commanditaire principal pour cette ligne.

tl : Transports publics de la région lausannoise

54 Renens VD – Cheseaux-sur-Lausanne (cadre 10.054)	
Demande d'ajouter des courses le matin et en fin d'après-midi	<p>Suite à une forte demande des employés des entreprises dans le secteur du Châtelard – Martherey (Cheseaux) et pour répondre à une bonne croissance de la fréquentation de la ligne, le Service de la mobilité financera les deux paires de courses suivantes dès le 16 décembre 2013:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Renens, gare 07:46 – Cheseaux, gare 08:04 • Cheseaux, gare 08:26 – Renens, gare 08:43 • Renens, gare 15:46 – Cheseaux, gare 16:04 • Cheseaux, gare 16:26 – Renens, gare 16:43

60 Lausanne – Cugy VD – Bottens – Froideville (cadre 10.060)	
Amélioration de l'offre le matin en semaine depuis Froideville et pas seulement Cugy	L'offre est renforcée au départ de Froideville. Cadence à quinze minutes de 05:45 à 7:30 puis cadence 30' toute la journée.
Première arrivée trop tardive le matin au Flon pour attraper les trains grandes lignes de 6:15	Techniquement possible, mais charges financières supplémentaires trop importantes en regard à la demande effective. Mesure non retenue pour l'horaire 2014.
Cadence à 15' entre 16h et 19h, vu l'affluence et les mauvaises correspondances avec les trains grandes lignes du noeud 15/45 de Lausanne	Horaire construit pour les correspondances à Cugy avec CarPostal (10.415). Il n'est pas possible de modifier la fréquence, car une cadence à 15' coûterait 2 véhicules supplémentaires en heure de pointe (coûts disproportionnés). De plus, selon les critères d'adéquation offre-demande de l'Office fédéral des transports, cette ligne est déjà suffisamment fournie. Augmenter le nombre de courses sans augmentation significative de la demande pourrait conduire à une perte du financement fédéral (OFT).

60 Lausanne – Cugy VD – Bottens – Froideville (cadre 10.060)	
Manque au moins une course entre 20:52 et 22:23 au départ de Lausanne-Flon	L'offre 2014 est déjà une amélioration de l'offre par rapport à la situation actuelle pour toutes les communes au-delà de Cugy. La fréquence semi-horaire est prolongée jusqu'à 20h, puis la cadence est à l'heure de 20h à 21h, puis à l'heure et demie. Dès 21h, l'offre est produite avec un seul véhicule. Il n'est pas prévu pour le moment d'engager un second véhicule au-delà de 21h pour des raisons financières.
62 Epalinges – Mézières VD – Moudon (cadre 10.062)	
Dès 2014, la ligne 62 sera produite indépendamment des autres lignes de bus circulant au départ des Croisettes. Pour répondre à une augmentation de la demande et dans une recherche d'optimisation de l'utilisation des moyens engagés, le Service de la mobilité a souhaité mettre en place une cadence semi-horaire intégrale en journée durant la semaine entre Epalinges, Croisettes et Moudon, gare. Une nette amélioration de la fréquentation est attendue pour pérenniser l'offre et satisfaire les critères de l'Office fédéral des transports.	
Augmenter le nombre de courses directes Avancer la course directe du soir (départ vers 17h00)	Dans le projet d'horaire soumis à consultation, il était prévu de détourner la course directe du matin par Carrouge et Mézières pour offrir une cadence à 15' à l'heure de pointe tandis que la course du soir était abandonnée, car elle nécessitait l'engagement d'un véhicule supplémentaire déterminant dans le dimensionnement de la flotte. Mais, sur demande des communes de Syens et Vucherens, les deux courses directes seront maintenues en 2014 (statu quo 2013). Le Service de la mobilité suivra attentivement l'évolution de la très faible fréquentation (max 10 voy/j.) des deux arrêts Vucherens, La Râpe et Syens, Clos du Château pour l'élaboration des horaires futurs.
65 Lausanne-Sallaz – Savigny – Forel – Servion – Mézières VD (cadre 10.065)	
Suppression de la desserte entre Mollie-Margot et Forel	L'horaire 2014 répond aux demandes du Service de la mobilité pour permettre de desservir Mézières, notamment les déplacements scolaires. D'autre part la route de Moille-Margot à Forel (RC 639d) ne sera plus praticable pour des autobus articulés en 2014.
Absence de desserte de Mollie-Margot le week-end	La desserte de Moille-Margot est confiée à Car Postal. Voir informations de la ligne 75 Mézières – Servion – Les Cullayes – Savigny – Lausanne-Sallaz (cadre 10.075) à la page 12.
Absence de desserte de Mollie-Margot en soirée	Pour des retours plus tardifs, et sur demande auprès du conducteur, les bus passeront par Mollie-Margot. Les départs de la Sallaz sont prévus tous les jours à 21h, 22h, 23h et 24h.

TPN : Transports publics nyonnais

813 Crassier – Coppet – Chavannes-des-Bois (cadre 10.813)	
Rendre possible une correspondance à Crassier entre les lignes 810 Nyon – La Rippe et 813 Coppet – Crassier	Lorsque les travaux de la jonction autoroutière de Coppet ainsi que ceux dans Nyon (rue de la Morâche, av. Alfred Cortot) seront terminés, les TPN devraient être en mesure d'assurer cette correspondance.
Demande de faire circuler la course Coppet (22:34) – Bogis-Bossey aussi les samedis	Aucune demande du Conseil régional et très faible potentiel selon les TPN. Cette course ne sera pas mise en place en 2014.
Rétablissement de la desserte de Chavannes-Centre	La desserte du centre commercial ne sera pas rétablie en 2014. Lors de la planification du réseau TPN 2013, cette desserte avait été abandonnée en raison de la faible utilisation (<8 voyageurs/jour) pour améliorer la régularité de l'offre entre Crassier et Coppet.
815 Nyon – Gingins (cadre 10.815)	
Retards endémiques constatés le matin à l'arrivée à Nyon	Le départ de Gingins sera anticipé d'une minute dès le 15 décembre 2013. D'autre part, lorsque les travaux dans Nyon (rue de la Morâche, av. Alfred Cortot) seront terminés, la stabilité de l'horaire sera nettement améliorée.
817 Nyon – Prangins – Gland (cadre 10.817)	
Retards fréquents des gymnasiens constatés le matin à l'arrivée à Nyon	Les TPN ont signalé quelques ruptures de correspondances à Nyon, qui se produisent quand les chauffeurs attendent à Gland les trains RE en retard en provenance de Lausanne.
Adapter l'horaire pour assurer la correspondance avec le bateau CGN pour Chens en semaine	Avec des contraintes de correspondances dans les gares de Nyon et de Gland, il est impossible d'assurer aussi des correspondances à Rive avec les bateaux de la CGN.

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

611 Yverdon-les-Bains – Chamblon – Champvent (cadre 10.611)	
Demande d'adaptation des horaires de certaines courses pour capter les écoliers qui vont à Yverdon dès la rentrée 2014	L'entreprise Travys a décalé la course de 11:15 (Yverdon – Chamblon) à 11:50 pour assurer le retour des écoliers à midi. Ce bus retourne sur Yverdon pour 12:12 (décalage de 35' par rapport à 2013). Le retour pour le début de l'après-midi est aussi retardé de quelques minutes pour une arrivée à Yverdon à 13:12.

VMCV: Transports Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve.

203 La Tour-de-Peilz, centre – Vassin – Crausaz – centre (cadre 10.203)	
Demande pour exploiter la ligne en bidirectionnel	<i>Transport urbain</i> La Municipalité de St-Légier a mandaté VMCV pour étudier une variante d'exploitation de la ligne 202 en desservant notamment la Route de St-Légier. La proposition de modifier la ligne 10.203 nécessite une refonte complète de l'exploitation et ceci avec l'accord de la Municipalité. VMCV prendra contact avec la Municipalité de La Tour-de-Peilz.

211 Vevey – Corsier-sur-Vevey – Corseaux (cadre 10.211)	
La Municipalité de Corseaux demande l'introduction d'une course au départ de Vevey à 21h48	<i>Transport urbain</i> Les communes et le canton ont donné leur accord pour le financement de cette prestation dont les charges annuelles s'élève à CHF 26'000.—

213 Vevey – Bossonnens / Châtel-St-Denis (cadre 10.213)	
Pas de correspondance en fin d'après-midi à Vevey (élèves de Burier) vers Bossonnens et Châtel-St-Denis	Les courses au départ de Vevey à 16h04/06 et 17h04/06 seront retardées de 4' resp. 6', départ 16h10 et 17h10 afin d'assurer la correspondance avec les trains en provenance de Burier.

213 Vevey – Bossonnens / Châtel-St-Denis (cadre 10.213)	
Absence de bus entre Vevey et les communes du haut en soirée entre 21:37 et 23:37	<p>Des augmentations de prestations ont été mises en service lors du changement d'horaire de décembre 2012. La fréquentation des courses de 21h37 et 23h37 sont de l'ordre de 10 personnes en moyenne du dimanche au jeudi et 20 à 30 pers. les vendredi et samedi. Une course supplémentaire quotidienne représente des charges annuelles supplémentaires de CHF 54'000.—</p> <p>Le Service de la mobilité ne peut financer cette prestation supplémentaire pour 2014.</p>
214 Clarens – Blonay (cadre 10.214)	
Aucune correspondance assurée entre le MOB et le bus Clarens – Blonay à l'arrêt Fontanivent ?	<p>Il y a très peu de demandes. Les correspondances principales sont effectuées en accord avec MOB. Assurer d'autres correspondances aurait pour effet d'en supprimer à Clarens, gare où le transbordement avec les trains RER1 et RER3 est important. Risque également de rupture de correspondances à Blonay, gare (MVR).</p>

Transports lacustres

CGN – Compagnie générale de navigation sur le Léman

Genève – Lausanne – Ouchy – St-Gingolph (cadre 3150)	
<i>Pour information :</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Le développement de l'offre transfrontalière doit être décidé en coordination avec l'autorité compétente française. Toutes les demandes concernant les fréquences, les temps de parcours ou la capacité des navires ont été transmises à la CGN.</i> • <i>Les prestations touristiques ne relèvent pas du transport régional de voyageurs (TRV) dans le cadre de l'offre financière. La consultation des horaires concernant le TRV, toutes les interventions enregistrées ont été transmises à la CGN.</i> 	
Décalage de l'horaire de départ entre les bateaux vers Thonon et Evian	Les horaires ont été établis pour tenir compte à la fois des contraintes de la Loi sur la durée du travail (LDT) ainsi que des vœux des clients.
Demande d'interdiction générale de fumer (y compris sur les ponts extérieurs) ou espaces fumeur aménagés (pont inférieur)	Proposition intéressante selon l'évaluation de la CGN, qui rappelle que pour le moment, la règle en Suisse, autorise de fumer sur les ponts extérieurs. La CGN examinera une évolution de cette règle.
Avancer de 10' le bateau Lausanne – Thonon (dp 18:30 au lieu de 18:40)	Le bateau assurant cette liaison provient du Haut-Lac et n'est pas disponible avant 18:40. Pas possible de tenir compte de la requête.

Réseau Express Régional Vaud.

Développements futurs.



Une option stratégique et une priorité absolue.

Première priorité pour tout le canton, le développement du RER Vaud a le vent en poupe et c'est une bonne chose! A ce rythme, il sera possible, dans un avenir pas trop éloigné, de proposer aux Vaudois une offre RER similaire à celle dont bénéficient les Zurichois ou encore les Bernois. En 2005, la part modale des transports publics était de 43% à Zurich, de 39% à Berne et de 22% à Lausanne. Cette différence se retrouvait aussi dans la part de la population qui possédait un abonnement, alors que le réseau des transports publics urbains (bus, métro, tram) n'était pas clairement meilleur à Berne ou même à Zurich, et les tarifs même plus avantageux à Lausanne.

Par contre, où il y avait une grande différence, c'est dans le nombre de liaisons permettant de se rendre en ville autrement qu'en voiture, à savoir l'offre RER ou S-Bahn. Ramené à la population, Zurich disposait alors de deux fois plus de trains régionaux et Berne quatre fois plus.

Depuis, grâce aux efforts conjoints du canton et des CFF, ce fossé est en train de se combler.

Et on ne peut que s'en réjouir! Cette dynamique se poursuivra si les usagers continuent, de plus en plus nombreux, à faire le choix d'une mobilité durable.

Merci et bravo!

*François Marthaler
Conseiller d'Etat
Chef du département des infrastructures*

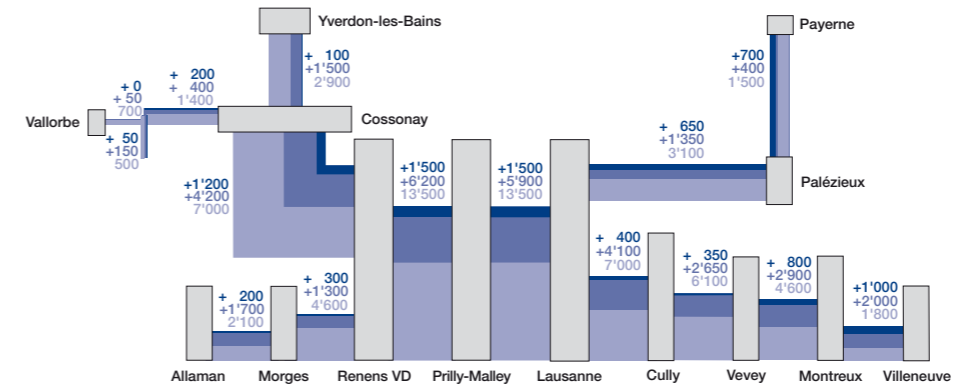
Le RER Vaud: un succès et un défi.

Le RER Vaud poursuit son évolution pour la grande satisfaction de notre clientèle qui nous le rend bien. La croissance de la demande dans le canton est en moyenne près du double de la croissance nationale! C'est un succès, mais c'est aussi un défi. Pour accompagner l'essor démographique et économique de ce canton, nous devons développer l'offre et les infrastructures ferroviaires. Le passage du REV à un véritable RER, indispensable aux besoins de mobilité croissants de la population vaudoise, se concrétise par étape. Ce fut d'abord le renouvellement complet de la flotte du trafic régional, achevé en 2011. En 2012, l'ouverture de la halte de Prilly-Malley va révolutionner les déplacements dans l'Ouest lausannois. Ce développement sera suivi, quelques années plus tard, par la mise en place de la cadence au quart d'heure au cœur du RER Vaud entre Cully et Cossonay. Dans l'intervalle, l'offre ne cessera de s'améliorer et de s'étoffer, en particulier dans le Nord vaudois, la Broye et la Vallée de Joux. Merci au canton de Vaud pour sa confiance et merci à notre clientèle pour sa fidélité, sans laquelle rien ne serait possible.

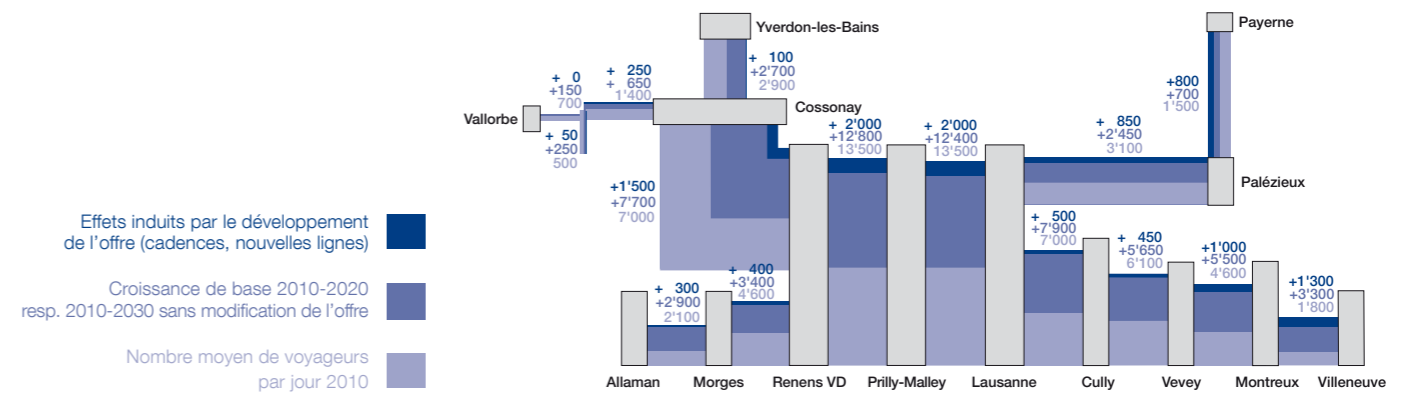
*François Gatabin
Chef du Trafic régional CFF
Région Romandie*



Voyageurs par jour en 2020



Voyageurs par jour en 2030



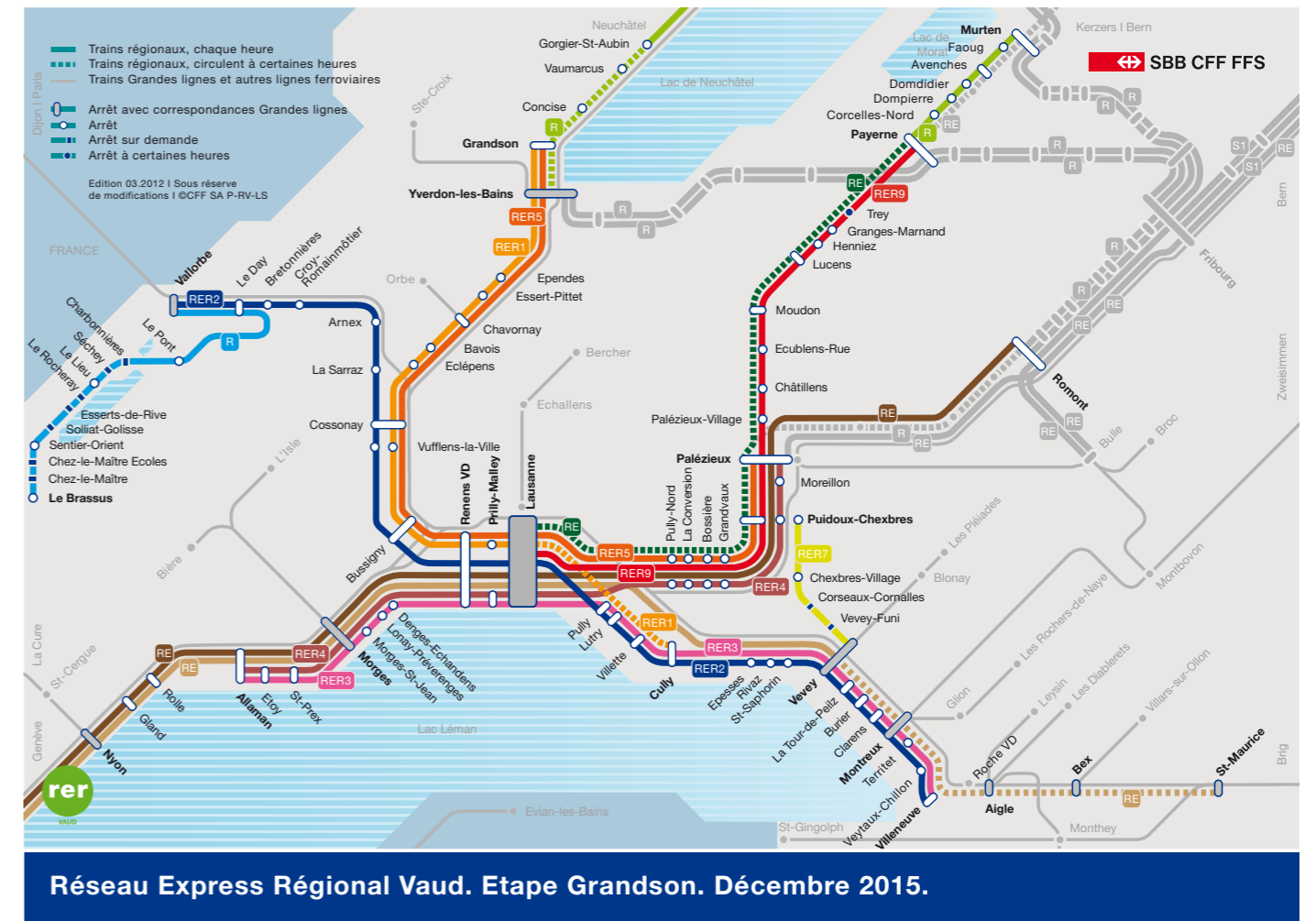
Une progression spectaculaire de la demande.

Durant la dernière décennie, la fréquentation du RER Vaud a connu une hausse considérable. Le nombre de voyageurs utilisant quotidiennement le réseau est passé par exemple de 8 900 000 clients en 2007 à 14 700 000 clients en 2011.

Les prévisions de fréquentation pour 2020 et 2030 montrent une progression conséquente du trafic sur l'ensemble des lignes avec une augmentation moyenne annuelle de 5%, variant selon les tronçons de +3% à +11% par an. Entre 2010 et 2030, le nombre de voyageurs augmentera de 63% en moyenne avec une pointe à +167% pour le tronçon Villeneuve-Montreux.

Ces projections justifient pleinement la stratégie d'investissement définie entre les CFF et le canton de Vaud, laquelle vise une qualité de desserte optimale:

- amélioration de l'offre par le renforcement plus systématique des compositions (2 rames sur les trains aux heures de pointe);
- densification de la desserte sur l'axe Cully-Cossonay, qui verra sa fréquentation atteindre près de 16 000 voyageurs par jour sur la totalité du tronçon en 2030.



Un réseau en constante évolution.

Ces dernières années, le RER Vaud a été amélioré en continu, tant au niveau des horaires et des cadences que de la flotte, ce afin de satisfaire au maximum à la demande en forte croissance.

Les derniers développements de l'offre.

En décembre 2010, la ligne Payerne–Murten/Morat a été intégrée au RER Vaud. Elle complète les lignes RER 21 et RegioExpress circulant entre Lausanne et Payerne.

En décembre 2011, la ligne RER 4, circulant auparavant entre Palézieux et Morges, a été prolongée jusqu'à Allaman avec arrêts à St-Prex et Etoy. En combinaison avec la ligne RER 3 Villeneuve—Allaman, cette région est désormais desservie toutes les 30 minutes du lundi au vendredi et toutes les heures le week-end.

Enfin, la halte de Prilly–Malley, située entre Lausanne et Renens VD, ouvrira le 30 juin 2012. Elle sera desservie trois fois par heure et par direction par les trains des lignes RER 1 (Yverdon-les-Bains—Villeneuve), 3 (Villeneuve—Allaman) et 4 (Palézieux—Allaman).

Des gares modernisées.

Une grande partie des gares régionales du réseau offrent aujourd'hui d'excellentes conditions d'accès aux trains. La modernisation des points d'arrêt se poursuivra ces prochaines années afin d'améliorer les structures d'accueil et de faciliter l'accès aux trains pour les personnes à mobilité réduite.

Une flotte renouvelée.

La flotte du RER Vaud a été entièrement renouvelée. Les voyageurs profitent de dix-neuf rames Flirt sur les lignes les plus fréquentées au cœur du réseau et de treize rames Domino sur les autres lignes. Ce matériel roulant de grand confort offre un plancher surbaissé facilitant l'accès aux personnes à mobilité réduite, des compartiments lumineux et spacieux, des zones multifonctions, une climatisation, un système de surveillance par vidéo, un système d'alarme ainsi que des écrans d'information intérieurs et extérieurs.

Etape Grandson en décembre 2015.

En décembre 2015, le RER Vaud sera prolongé jusqu'à Grandson. La cité du Nord vaudois sera à nouveau reliée au Réseau Express Régional à la cadence d'un train toutes les 30 minutes. Une interface bus performante sera en outre mise sur pied pour la desserte de la région.

Les autres lignes du réseau seront remaniées (sans modification du nombre d'arrêts par gare) afin de s'adapter au

cadencement à 30 minutes des trains Grandes lignes sur le Pied du Jura.

Les trains des heures de pointe seront renforcés afin d'offrir plus de places.

Infrastructures nécessaires	Autres développements
Modernisation du quai 1 à Grandson.	Modernisation de la gare de Renens VD. Nouvelles rames Grandes lignes à deux étages sur l'axe Ouest-Est.



Réseau Express Régional Vaud. Etape Broye / Vallée de Joux. Décembre 2017.

Etape Broye / Vallée de Joux en décembre 2017.

En décembre 2017, le RER Vaud desservira systématiquement et sans changement la Basse Broye et la Vallée de Joux.

La relation directe Le Brassus–Lausanne–Villeneuve offrira un confort supplémentaire aux pendulaires et aux excursionnistes en provenance ou à destination de la Vallée de Joux.

Avec la fusion du RegioExpress Lausanne–Payerne (circulant dorénavant toutes les heures) et du Regio Payerne–Murten/Morat, les voyageurs de la région d’Avenches pourront se rendre rapidement et sans changement jusqu’à Lausanne, ce une fois par heure.

La ligne RER 5 Grandson–Palézieux sera prolongée jusqu’à Payerne pour assurer la desserte régionale.

Infrastructures nécessaires	Autres développements
<ul style="list-style-type: none"> Nouvelle gare du Day. Ilot de double-voie permettant les croisements entre Lucens et Moudon. Adaptation de la gare de Châtillens pour permettre l’entrée simultanée des trains. 	<ul style="list-style-type: none"> Trains à deux étages Duplex Regio prolongés de Vevey en direction du Valais.



Réseau Express Régional Vaud. Etape Cully-Cossonay. Décembre 2018.

Etape Cully–Cossonay en décembre 2018.

En décembre 2018, l’offre sera densifiée dans le cœur du réseau et permettra d’atteindre la cadence d’un train toutes les quinze minutes entre Cully et Cossonay. La halte de Prilly-Malley sera desservie six fois par heure.

Aigle sera intégrée au RER Vaud et Roche VD desservie une fois par heure.

Ces développements seront rendus possibles par la construction d’infrastructures ferroviaires importantes

(voir ci-dessous). Leur financement est assuré (fonds de la Confédération et du canton de Vaud et préfinancement du canton de Vaud). Le calendrier de réalisation est en cours d’élaboration.

En outre, une relation directe entre Orbe et Lausanne est en cours d’étude. Cette analyse déterminera également les infrastructures nécessaires au lancement de cette nouvelle ligne.

Infrastructures nécessaires	Autres développements
<ul style="list-style-type: none"> Nouvelle aiguille à La Sarraz pour un rebroussement toutes les heures de la ligne RER 3. Voie de rebroussement centrale à Cully. 4^e voie entre Renens VD et Lausanne et saut-de-mouton entre Prilly-Malley et Renens VD. 	<ul style="list-style-type: none"> Modernisation de la gare de Lausanne.



Horizon 2025-2035.

La prochaine étape de développement planifiée pour le RER Vaud interviendra entre 2025 et 2035. Elle nécessitera la construction d'une 3^e voie entre Renens VD et Allaman, laquelle permettra une desserte de chacune des haltes

entre Renens VD et Allaman, ce toutes les 30 minutes. D'autre part, la réouverture de la halte de Tolochenaz est en cours d'étude.



Chemins de fer fédéraux suisses CFF

Division voyageurs
Trafic régional Région Romandie
Avenue de la Gare 44
1001 Lausanne
www.cff.ch

Pour les régions – Pour toute la Suisse.