

Groupe de travail : **Transports régionaux et horaires**

Contact : tobias.imobersteg@citrap-vaud.ch

Objet : **Prise de position officielle de la citrap-vaud sur l'horaire 2020**

Cadre 100 Lausanne - Saint-Maurice : EuroCity, gare de Bex, gare de Villeneuve et cadence à la demi-heure non-respectée

C'est avec plaisir que la citrap-vaud découvre l'instauration d'un véritable horaire cadencé en gare de Bex. De plus, la prolongation des RE jusqu'à Saint-Maurice est également un événement marquant.

Le RE qui s'arrête à Villeneuve est aussi une nouveauté, mais c'est désormais cette gare qui « hérite » de l'ancien horaire de Bex. En particulier l'absence du RE à 19h37 est absurde. Les voyageurs sur le quai verront le RE passer sans s'arrêter, tandis que ceux debout dans le train ne pourront pas descendre. Afin d'éviter tout nouveau scénario de ce type à l'avenir, la citrap-vaud propose que les EC sur la ligne Genève-Brigue utilisent toujours un sillon horaire d'un IR, comme cela se fait déjà entre Bâle et Brigue en direction de l'Italie ou entre Interlaken et Bâle en direction de l'Allemagne. Si la rame ETR n'a pas la capacité suffisante en nombre de sièges, alors un train « supplémentaire » peut être envisagé. À part cette exception, l'horaire parfaitement cadencé, qui est facile à mémoriser pour les voyageurs, est primordial.

La citrap-vaud propose d'appliquer un strict respect de la cadence à la demi-heure, dans les gares où elle existe déjà dans la Riviera, de 06h à 21h du lundi au vendredi et de 07h à 21h le samedi et le dimanche. En plus, elle propose l'extension de la cadence à la demi-heure dans toutes les gares entre Lausanne et Saint-Maurice. Elle est néanmoins consciente que cela n'est techniquement pas possible actuellement. Elle propose au Canton et aux CFF de réfléchir au développement à long terme des infrastructures nécessaires dans ce but.

La citrap-vaud propose également une cadence à l'heure sur cette ligne tous les soirs et dans toutes les gares du lundi au vendredi jusqu'à 00h et jusqu'à 01h le samedi et dimanche. À ce titre, la citrap-vaud désapprouve le « troc » entre S2 et S3 de l'arrêt Villette par rapport à l'horaire 2019 ; l'existence d'un train régional (ou d'un RER) se justifie aussi par la mobilité qu'il offre au sein d'une région située entre deux pôles urbains. Il faut donc au minimum un train qui s'arrête dans toutes les gares entre Lausanne et Vevey. L'horaire parfaitement cadencé, qui est facile à mémoriser pour les voyageurs, est primordial. De plus, l'avancé de 25' du dernier départ de Lausanne (S3 24391) par rapport à l'horaire 2019 représente une diminution de l'offre du soir, ce qui est regrettable. Pour finir, la dernière correspondance du soir doit toujours être garantie, en particulier en cas de retard d'un autre train.

La citrap-vaud et la CITraP Genève déplorent la « fusion » opérée entre les IR 1931 et 1731. Cette fusion correspond à un train de moins aux heures de pointe pour Genève-aéroport, Genève, Nyon, Morges, Lausanne, Vevey, Montreux, Aigle, Bex et jusqu'à Sion.

Cadre 111 Vevey - Puidoux : Correspondances à Puidoux, prolongation vers Palézieux, cadence à l'heure et à la demi-heure

La citrap-vaud salue la réintroduction toute la semaine de la correspondance entre la S7 et la S9 en gare de Puidoux. Elle espère que cette correspondance est définitivement maintenue et qu'elle sera améliorée à l'avenir. En même temps, la citrap-vaud regrette la perte de la prolongation de la S7 jusqu'à Palézieux.

La citrap-vaud propose d'appliquer au minimum une cadence à l'heure de 05h à 23h du lundi au vendredi matin, ainsi que jusqu'à 01h le vendredi et samedi soir, et à partir de 06h le samedi et dimanche. La dernière correspondance du soir doit toujours être garantie, en particulier en cas de retard d'un autre train. La citrap-vaud proposerait théoriquement aussi une cadence à la demi-heure de 06h à 21h du lundi au vendredi et de 07h à 21h le samedi et dimanche, mais elle est consciente que cela n'est techniquement pas possible actuellement. Elle propose au Canton et aux CFF de réfléchir au développement à long terme des infrastructures nécessaires dans ce but. La ligne Vevey-Puidoux est positionnée stratégiquement entre Berne, la Broye et le Chablais et devrait être mieux valorisée pour servir la Suisse romande, comme ce fût le cas du bypass de Bussigny par le passé, mais sous réserve de la stricte conservation des gares existantes sur la ligne et de leurs correspondances à destination de Lausanne.

Cadre 150 Genève-aéroport - Lausanne : IR, EC et TGV

La citrap-vaud propose que les EC sur la ligne Genève-Brigue reprenne toujours un sillon horaire d'un IR, comme cela se fait déjà entre Bâle et Brigue en direction de l'Italie ou entre Interlaken et Bâle en direction de l'Allemagne. Si la rame ETR n'a pas une capacité en sièges suffisante, alors un train « supplémentaire » peut être envisagé. À part cette exception, l'horaire parfaitement cadencé, qui est facile à mémoriser pour les voyageurs, est primordial.

La citrap-vaud et la CITraP Genève déplorent la « fusion » opérée entre les IR 1931 et 1731. Cette fusion correspond à un train de moins aux heures de pointe pour Genève, Nyon, Morges, Lausanne, Vevey, Montreux, Aigle, Bex et jusqu'à Sion. À l'image du Canton de Vaud, la citrap-vaud déplore par la même la disparition de la quatrième relation Lausanne-Paris via Vallorbe (départ à 6h23 de Lausanne) et propose le maintien du statu quo.

Cadre 151 Annemasse-Coppet : Un grand évènement, mais des craintes et un cycle horaire non-respecté

L'inauguration complète de l'infrastructure CEVA et du RER Léman Express est un moment historique, comparable à l'inauguration du RER zurichois en 1990. Il sera désormais possible de se déplacer en train depuis le Canton de Vaud jusqu'à Carouge GE, les HUG, les Eaux-Vives, Annemasse, le Val d'Arve et, enfin, Annecy. Toutes des destinations qui prendront lentement de l'importance pour les vaudois.

Néanmoins, cette réjouissance présente quelques zones ombres. La citrap-vaud craint pour la stabilité de l'horaire à cause de l'état de vétusté de l'infrastructure côté français, en particulier en direction de Saint-Gervais-Le-Fayet et en direction d'Annecy. Des problèmes techniques pourraient parfois rendre difficile le respect de l'horaire jusque dans le Canton de Vaud, en particulier en direction de Coppet. La citrap-vaud demande aux CFF d'être alerte.

En direction d'Evian, la citrap-vaud regrette que l'horaire qui combine la L1 et le TER se fait selon un cycle qui se répète toutes les deux heures, et non pas toutes les heures. La même remarque est valable en direction de Saint-Gervais-Le-Fayet. Un horaire parfaitement cadencé, que les voyageurs peuvent se mémoriser automatiquement, est pourtant primordial. De plus, un seul train direct pour Evian toutes les deux heures, c'est très insuffisant. Une cadence à la demi-heure serait plus normal. Est-ce que la société LEMANIS réfléchit à des scénarios différents ?

Cadre 200 Lausanne-Vallorbe : Cadence à la demi-heure, dernier train de Lausanne en direction de Vallorbe

La citrap-vaud propose d'introduire une cadence à la demi-heure sur cette ligne – dans toutes les gares – tous les jours de 06h à 21h du lundi au vendredi et de 07h à 21h le samedi et dimanche. Les capacités y sont présentes et devraient être utilisées.

Afin d'assurer la correspondance avec les trains en provenance du reste de la Suisse, la citrap-vaud propose de faire partir le dernier train à 0h27 au départ de Lausanne (au lieu de 0h01 actuellement). La dernière correspondance du soir doit toujours être garantie, en particulier en cas de retard d'un autre train.

La citrap-vaud déplore la disparition de la quatrième relation Lausanne-Paris via Vallorbe (départ à 6h23 de Lausanne) et propose le maintien du statu quo.

Cadre 201 Vallorbe-Le Brassus : respecter une cadence stricte à l'heure

La citrap-vaud propose d'appliquer le strict respect d'une cadence à l'heure de 05h à 23h du lundi au vendredi matin, ainsi que jusqu'à 01h le vendredi et samedi soir, et à partir de 06h le samedi et dimanche matin. L'horaire parfaitement cadencé, qui est facile à mémoriser pour les voyageurs, est primordial. L'existence d'un train régional (ou d'un RER) se justifie aussi par la mobilité qu'il offre au sein d'une région située entre deux pôles. Une cadence parfaite devrait être instaurée entre Le Brassus, Vallorbe et Lausanne. La dernière correspondance du soir doit toujours être garantie, en particulier en cas de retard d'un autre train.

Cadre 210 Yverdon-Lausanne : correspondances vers Genève

L'horaire offre des bonnes correspondances en gare de Renens entre S1 et S4 en direction d'Allaman lorsque l'on vient d'une localité entre Yverdon et Renens. La citrap-vaud propose d'y ajouter une correspondance entre la S1 et les RE en direction de Genève. Cela permettrait de mieux valoriser les capacités offertes par les transports publics et d'augmenter leur attractivité. En effet, le maintien de l'aller-retour obligatoire Renens-Lausanne-Renens pour aller à Genève (ou bien pour en revenir) donne un sentiment de transport inefficace auprès des voyageurs.

La dernière correspondance du soir doit toujours être garantie, en particulier en cas de retard d'un autre train.

Cadre 249 Lausanne - Palézieux : S7, S5 et gare de Palézieux

La citrap-vaud regrette la perte de la prolongation de la S7 jusqu'à Palézieux. Mais désormais, la gare de Palézieux disposerait de la capacité nécessaire pour accueillir la S5 toute la semaine, cette dernière ne circule actuellement que du lundi au vendredi. La citrap-vaud propose d'ajouter

une cadence à la demi-heure sur cette ligne de 7h à 21h le samedi et dimanche. La dernière correspondance du soir doit toujours être garantie, en particulier en cas de retard d'un autre train.

Cadre 251 Lausanne-Payerne : instaurer cadence à la demi-heure le weekend

La citrap-vaud propose d'ajouter une cadence à la demi-heure sur cette ligne de 7h à 21h le samedi et dimanche. La dernière correspondance du soir doit toujours être garantie, en particulier en cas de retard d'un autre train.

Cadre 252 Yverdon-Fribourg : respecter une cadence stricte à la demi-heure

La citrap-vaud propose à ce que la course S30 14512 circule également le samedi et dimanche. Elle propose d'appliquer un strict respect de la cadence à la demi-heure sur cette ligne – dans toutes les gares – de 06h à 21h du lundi au vendredi et également de 07h à 21h le samedi et dimanche. L'horaire parfaitement cadencé, qui est facile à mémoriser pour les voyageurs, est primordial. La dernière correspondance du soir doit toujours être garantie, en particulier en cas de retard d'un autre train.

Cadre 305 Payerne-Murten/Morat : instaurer une cadence à la demi-heure

La citrap-vaud propose d'instaurer une cadence à la demi-heure sur cette ligne – dans toutes les gares – tous les jours de 06h à 21h du lundi au vendredi et de 07h à 21h le samedi et dimanche.