



**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

201030\_ConsultationH21\_Réponses aux interventions\_V1.5.docx  
DIRH – DGMR – MT / JNe - MBd

Lausanne, le 30 octobre 2020

**Projet d'horaire 2021 : Consultation d'horaire**  
**Réponses aux interventions (version 1.5)**

SOUS RESERVE DE MODIFICATIONS

## Table des matières

<b>Préambule .....</b>	<b>4</b>
<b>Transports ferroviaires .....</b>	<b>5</b>
CFF – Chemins de fer fédéraux .....	5
100 Lausanne – Sion – Brig .....	5
111 Vevey – Puidoux.....	8
150 Annemasse / Genève-Aéroport – Genève – Nyon – Morges – Lausanne .....	9
151 Annemasse – Genève – Coppet .....	11
200 Vallorbe – Lausanne.....	11
200/201 Le Brassus – Vallorbe – Lausanne.....	12
202 Lausanne – Cossonay-Penthalaz (tous les trains) .....	12
210 Lausanne – Yverdon-les-Bains – Neuchâtel – Bienne .....	12
150/210 Relations Bienne – Genève-Aéroport (via bypass de Bussigny) .....	13
249 Lausanne - Puidoux- Palézieux - (tous les trains) .....	13
250 Lausanne – Fribourg.....	15
251 Lausanne – Palézieux – Payerne .....	15
252 Yverdon-les-Bains – Payerne – Fribourg .....	17
305 Neuchâtel / Payerne – Morat – Kerzers – Berne.....	17
TER Pontarlier – Frasnè – L’Abergement – Vallorbe .....	19
Autres entreprises concessionnaires (ETC).....	20
101 Lausanne – Echallens – Bercher (LEB).....	20
112 Vevey – Blonay – Les Pléiades (MVR) .....	21
120 Montreux – Château-d’Oex – Gstaad – Zweisimmen – Lenk im Simmental (GoldenPass) .....	21
121 Montreux – Glion – Caux – Rochers de Naye (MVR).....	23
124 Aigle – Le Sépey – Les Diablerets (TPC).....	24
125 Aigle – Leysin (TPC) .....	24
126 Aigle – Ollon – Monthey – Champéry (TPC).....	25
127 Bex – Villars (TPC) .....	25
128 Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye (TPC) .....	25
155 Nyon – St-Cergue – La Cure (NStCM) .....	26
156 Bière – Apples – Morges (MBC) .....	26
211 Orbe – Chavornay (Travys).....	27
212 Yverdon-les-Bains – Ste-Croix (Travys).....	27
253 Montbovon – Bulle – Châtel-St-Denis – Palézieux (tpf) .....	28
2003 Cossonay-Penthalaz – Cossonay-Ville (MBC) .....	29
2050 Vevey – Chardonne – Mont-Pèlerin (MVR).....	29
<b>Transports routiers .....</b>	<b>30</b>
CarPostal.....	30
56 Mex – Vufflens-la-Ville – Bussigny (cadre 10.056) .....	30
75 Mézières – Servion – Les Cullayes – Savigny – Lausanne-Sallaz (cadre 10.075) .....	31
120 Monthey – Vouvy – Villeneuve VD (cadre 12.120) .....	31
143 Aigle – Corbeyrier – (Luan) (cadre 12.143) .....	31
175 Château-d’Oex – Col-des-Mosses – Le Sépey – Leysin (cadre 12.175).....	32
180 Schönried – Gstaad – Col-du-Pillon, Glacier 3000 – Les Diablerets (cadre 12.180) .....	32
382 Cully – Chexbres – Puidoux – Palézieux (Ligne de Lavaux) (cadre 10.382) .....	32
383 Montpreveyres – Mézières – Carrouge – Vucherens – Syens (cadre 10.383).....	34
385 Servion – Oron-la-Ville – Palézieux – La Rogivue (cadre 10.385) .....	34
410 Cossonay-Penthalaz – Cheseaux (cadre 10.410).....	35
412 Cossonay-Penthalaz – Lussery-Villars (cadre 10.412) .....	35
414 Echallens – Bettens – Cossonay-Penthalaz (cadre 10.414) .....	36
435 Thierrens – Epalinges (cadre 10.435).....	36
440 Echallens – Moudon (cadre 10.440) .....	36
450 Oron-la-Ville – La Verrerie (cadre 20.450) .....	37

533 Aventibus (cadre 20.533).....	37
560 Payerne – Grandcour – Chevroux (cadre 20.560).....	37
571 Transport urbain de Payerne (cadre 20.571).....	38
620 Yverdon – Orges – Grandson – Grandevent – Vuiteboeuf (cadre 10.620).....	38
650 Yverdon-les-Bains – Yvonand – Démoret – Granges-près-Marnand (cadre 10.650).....	38
660 Yverdon-les-Bains – Thierrens – Moudon (cadre 10.660).....	38
670 Yverdon-les-Bains – Echallens (cadre 10.670).....	39
720 Allaman – Aubonne – Gimel – St-George (cadre 10.720).....	40
725 Allaman – Aubonne – Gimel (cadre 10.725).....	40
729 Allaman – Aubonne – Gimel (lignes 720, 721, 725) (cadre 10.729).....	40
765 Eclépens – La Sarraz – St-Loup (cadre 10.765).....	41
840 Rolle – Gimel (cadre 10.840).....	41
MBC : Transports de la région Morges-Bière-Cossonay.....	41
701 Morges – St-Sulpice VD – Ecublens VD – Lausanne (cadre 10.701).....	41
702 Tolochenaz – Morges – Lonay – Echandens – Bussigny VD (cadre 10.702).....	41
704 Echichens – Morges (cadre 10.704).....	42
735 Morges – Aclens – Cossonay-Ville (cadre 10.735).....	42
742 Bière – Montricher – L'Isle (cadre 10.742).....	42
760 La Sarraz – Cossonay-Ville (cadre 10.760).....	43
tl : Transports publics de la région lausannoise.....	44
9 Lutry – Paudex – Pully – Lausanne – Prilly (cadre 10.009).....	44
23 Lausanne Rouvraie – Entre-Bois – Le Mont-sur-Lausanne Maillefer (cadre 10.023).....	44
54 Renens VD – Cheseaux-sur-Lausanne – Le Mont-sur-Lausanne (cadre 10.054).....	45
65 Lausanne – Savigny – Forel (Lavaux) – Servion – Mézières (cadre 10.065).....	45
67 Pully – Belmont-sur-Lausanne – Grandvaux – Cully (cadre 10.067).....	46
TPN : Transports publics nyonnais.....	47
802 Nyon Terre-Bonne – Martavaux – gare – Petite Prairie (cadre 10.802).....	47
813 Crassier – Coppet – Chavannes-des-Bois (cadre 10.813).....	47
Travys : Transport Vallée de Joux, Yverdon-les-Bains, Ste-Croix.....	48
601 Yverdon-les-Bains – Cheseaux-Noréaz (cadre 10.601).....	48
602 Montagny-près-Yverdon – Yverdon-les-Bains gare – ch. De la Chèvre (cadre 10.602).....	48
603 Yverdon-les-Bains Blancherie – Bellevue (cadre 10.603).....	49
604 Yverdon-les-Bains Les Moulins – gare – Maison Blanche (cadre 10.604).....	50
605 Yverdon-les-Bains Prés du Lac – gare – Philosophes – avenue des Sciences (cadre 10.605).....	50
613 Vallorbe – Yverdon-les-Bains (cadre 10.613).....	51
615 L'Auberson – Ste-Croix – Les Rasses – Bullet – Mauborget (cadre 10.615).....	51
691 Orbe gare – hôpital – Plamont (Urbabus) (cadre 10.691).....	52
692 Orbe gare – Les Moulins – Taborneires (Urbabus) (cadre 10.692).....	52
VMCV: Transports Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve.....	52
201 Vevey – La Tour-de-Peilz – Montreux – Villeneuve VD – Rennaz (cadre 10.201).....	52
202 Vevey Pra – gare- Charmontey (cadre 10.202).....	52
203 La Tour-de-Peilz centre – Vassin – Crausaz (cadre 10.203).....	53
205 Montreux casino – gare – Rue de la gare – Le Taux (cadre 10.205).....	53
207 La Tour-de-Peilz – Chailly-Montreux – Blonay (cadre 10.207).....	53
209 La Tour-de-Peilz – Vevey (cadre 10.209).....	53
213 Vevey – Jongny – Monts-de-Corsier – Châtel-St-Denis (cadre 10.213).....	54
215 Vevey – St-Légier (cadre 10.215).....	54
216 Vevey – Jongny – Attalens – Bossonnens (cadre 10.216).....	54

## Préambule

La Division management des transports de la Direction générale de la mobilité et des routes (ci-après DGMR-MT) a l'avantage de porter à votre connaissance les réponses aux interventions formulées entre le 10 et le 28 juin 2020 relatives au projet d'horaire 2021 (horaires valables du 13 décembre 2020 au 11 décembre 2021) sur la plateforme Internet mise à disposition par la Confédération ([www.projet-horaire.ch](http://www.projet-horaire.ch)).

→ Environ 230 interventions concernant les lignes parcourant le territoire vaudois ont été enregistrées.

Les interventions concernant les CFF-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 leurs réponses 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 traitée par la DGMR-MT durant l'été 2020, 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.*

La DGMR-MT tient à attirer votre attention sur le fait que la période horaire 2020/2021 est actuellement en cours, les offres de transport régional ont été négociées avec l'Office fédéral des transports (OFT) et les entreprises de transport en 2019 pour une période biennale. Cela signifie que les projets d'horaire 2021 sont en principe une reconduction de l'horaire 2020, selon les directives de l'OFT. Certaines exceptions sont à noter :

- Pour des modifications concernant l'horaire 2021 anticipées en 2019, notamment lorsque ces modifications sont liées à la réalisation de nouvelles infrastructures ;
- Pour des ajustements mineurs des horaires compris dans les enveloppes budgétaires convenues ;
- Pour des prestations commandées entièrement par le Canton.

### HORAIRES DEFINITIFS 2021

Les horaires électroniques sont déjà en ligne sur le site des CFF : <http://www.cff.ch> (saisir une date ultérieure au 13 décembre 2020).

Les cadres horaires 2021 au format de l'indicateur officiel seront disponibles en ligne dès le 14 novembre 2020 au plus tard : <http://www.tableaux-horaires.ch> (avant cette date, les cadres 2020 sont encore en ligne).

## Transports ferroviaires

### CFF – Chemins de fer fédéraux

#### 100 Lausanne – Sion – Brig

##### Quelques informations importantes données pour rappel :

1) Lignes RER 2 Vallorbe – Lausanne – Villeneuve et RER5 Grandson – Lausanne prolongées jusqu'à Aigle :  
 Afin de permettre l'extension du RER Vaud à Aigle, avec la contrainte de circulation d'un RegioExpress par heure entre Vevey et St-Maurice (depuis décembre 2019), la politique d'arrêt sur la Riviera a dû être adaptée, en lien avec les capacités en ligne, afin d'avoir une ligne rapide (RER2) desservant les arrêts les plus fréquentés et une ligne plus lente (RER5) desservant tous les arrêts. De plus, la ligne RER5 desservira nouvellement Roche chaque heure.

Autrement, l'offre régionale (2 trains par heure) reste inchangée sur la ligne du Simplon, néanmoins la desserte des haltes de Villette, Rivaz et St-Saphorin sera transférée du RER2 au RER5 impliquant un décalage de 30' par rapport à la situation actuelle **et un changement des habitudes**. A certaines heures, des courses des lignes RER2 et RER5 sont prolongées vers Bex ou St-Maurice pour satisfaire les besoins de transport des gymnasiens de Burier ou pour des raisons d'exploitation (engagement de rames à deux étages sur la ligne 5 ou garage des rames à St-Maurice pour la nuit).

2) Impossibilité pour les CFF de produire les courses : 6058 St-Maurice 7h37 – Lausanne 8h29 et 6071 Lausanne 18h56 – St-Maurice 19h44 :

En raison de contraintes horaires en ligne et dans la gare de Lausanne, les CFF ne peuvent pas produire ces deux trains qui seront supprimés. En contrepartie, certains trains des lignes RER2 ou RER5 circuleront depuis/vers Bex ou Saint-Maurice au lieu d'Aigle afin d'assurer une reprise partielle des prestations supprimées.

<p><b>Pourquoi l'EuroCity Milan – Genève met 86' pour le trajet Lausanne – Brigue (contre 77' en 2016) ?</b></p>	<p>L'augmentation du temps de trajet de l'EuroCity Milan – Genève est liée aux nombreux chantiers sur la ligne Lausanne – Brigue (y compris dans le nœud de Lausanne) ainsi que dans la région de Berne et par conséquent les correspondances à Brigue. Le temps de parcours est donc allongé d'environ 3 à 4 minutes par rapport aux dernières années.</p>
<p><b>Est-ce prévu d'ajouter quelques trains supplémentaires EuroCity entre Genève et Milan?</b></p>	<p><b>Demande récurrente</b>        Une amélioration de l'offre EuroCity Genève – Milan a été examinée, elle est également dans l'intérêt des CFF. Malheureusement, actuellement, en raison de travaux de construction prévus ces prochaines années, une amélioration de l'offre ne sera pas possible.</p>
<p><b>Domestiquer les EuroCity Genève – Milan dans le sillon InterRegio pour éviter les «dégâts» causés en trafic suisse</b></p>	<p><b>Demande récurrente</b>        Les capacités offertes par les trains EuroCity Genève – Milan ne permettent pas de transporter tous les clients des InterRegio 90 et les clients internationaux. Le maintien d'un sillon spécifique EC permet également d'avoir des temps de parcours attractifs entre Genève et Milan soumis à la concurrence de l'aviation.</p>

<b>100 Lausanne – Sion – Brig</b>	
<b>Arrêter davantage de trains <i>InterRegio</i> à Bex pour améliorer les correspondances à Lausanne (vers le Plateau et le Pied-du-Jura) ainsi que St-Maurice (vers Sion).</b>	<b><i>Demande récurrente</i></b> Conformément aux plans d'utilisation du réseau ferroviaire et aux principes de desserte définis dans la concession de CFF-Grandes lignes, la desserte de Bex se fait en cadence horaire par les relations <i>RegioExpress</i> St-Maurice – Annemasse. Afin de garantir les correspondances entre les <i>InterRegios</i> 90 et 15 (Lucerne) à Lausanne, des arrêts supplémentaires sur la ligne du Simplon ne sont actuellement pas possibles (le temps de parcours ne permet pas d'arrêt supplémentaire et le maintien des correspondances à Lausanne et Viège). Le Canton regrette cette situation.
<b>Obligation de passer par Aigle pour aller en Valais depuis Bex (surcoûts)</b>	La tarification a été adaptée en janvier 2020 pour permettre aux passagers en direction du Valais au-delà de St-Maurice (p.ex. Sion) de bénéficier de billets au même tarif (Service Direct) avec un changement à Aigle ou à St-Maurice.
<b>Arrêter les IR 18XX pour obtenir une cadence 30' à Bex en complément de la desserte par les <i>RegioExpress</i></b>	<b><i>Demande récurrente</i></b> En raison du rétablissement des correspondances entre l'IR90 Genève-Aéroport – Brigue et de l'IR15 Genève-Aéroport – Lucerne à Lausanne depuis décembre 2019, il n'est plus possible de s'arrêter à Bex avec les IR90 (17XX ou 18XX).  <b><i>Remarque de la DGMR-MT :</i></b> <i>Les discussions se poursuivront entre le Canton et les CFF pour améliorer la situation des clients de Bex qui attendent une amélioration des correspondances à Lausanne et St-Maurice avec les autres trains du trafic grandes lignes.</i>
<b>Uniformiser les départs de Montreux à la minute 27 pour tous les trains <i>RegioExpress</i> 184xx St-Maurice – Annemasse</b>	La remarque a été prise en compte. Les CFF ont adapté la marche de ces trains.
<b>Comblent les 4 lacunes de desserte par sens de Villeneuve par les <i>RegioExpress</i> Annemasse – Lausanne – St-Maurice</b>	<b><i>Demande récurrente</i></b> Il y a 7 « trous » de desserte journaliers à Villeneuve liés à la circulation des <i>EuroCity</i> Genève – Milan. Afin d'éviter un rattrapage entre le RE et l'EC qui le suit, l'arrêt Villeneuve a dû être retiré pour conserver un distancement suffisant. Villeneuve bénéficie néanmoins d'une bonne desserte régionale par le RER Vaud (lignes RER2 et RER5).
<b>Serait-il possible de demander exceptionnellement l'arrêt de l'IR1708 à La Tour-de-Peilz en compensation de la suppression du RE6058 ?</b>	La suppression du <i>RegioExpress</i> 6058 est due aux capacités en ligne en lien avec les travaux de la gare de Lausanne. Malheureusement, l'arrêt de l'IR1708 à la Tour-de-Peilz n'est pas possible en raison de la longueur des quais de cette gare. En effet, les quais font 158m et 206m ce qui est insuffisant pour arrêter des compositions faisant généralement plus de 300m.

<b>100 Lausanne – Sion – Brig</b>	
<b>Serait-il possible de demander exceptionnellement l'arrêt de l'IR1831 et/ou l'IR1929 à La Tour-de-Peilz en compensation de la suppression du RE6071 ?</b>	La suppression du <i>RegioExpress</i> 6071 est une conséquence de la suppression du RE6058 (pas de matériel roulant disponible). Malheureusement, l'arrêt des IR 1831 et/ou 1929 à la Tour-de-Peilz n'est pas possible en raison de la longueur des quais de cette gare. En effet, les quais font 158m et 206m ce qui est insuffisant pour arrêter des compositions faisant généralement plus de 300m.
<b>L'InterRegio 1741 (départ de Lausanne à 23:21) doit rouler jusqu'à St-Maurice aussi les soirs du dimanche au jeudi</b>	L'offre IR90 n'est effectivement pas la même tous les jours en raison des travaux. Au final, l'IR1741 circulera uniquement le vendredi soir et le samedi soir, mais il est prévu que l'IR1841 circule jusqu'à Brigue les soirs du dimanche au jeudi. Une autre configuration n'est malheureusement pas possible en raison des nombreux travaux sur la ligne, particulièrement en soirée.
<b>Le <i>RegioExpress</i> 18469 pour St-Maurice doit partir à Bex à 13:51 chaque jour (au lieu de 13:49) pour assurer la correspondance du train 541 Villars-sur-Ollon – Bex (13:48)</b>	Le temps de rebroussement à St-Maurice doit être au minimum de 10'. Le week-end, les CFF admettent de réduire le temps de rebroussement à 8' pour desservir le Château de Chillon. Les CFF ne souhaitent pas décaler le train 18469 tous les jours.  <i>Remarque de la DGMR-MT :</i> <i>La course 541 arrivant à Bex à 13:48 a été désheurée pour les besoins des écoles de Villars-sur-Ollon. Le maintien de ce désheurement sera à nouveau analysé pour 2022.</i>
<b>Arrêter à Villeneuve les trains 3586 (vers 23:11) et 3591 (vers 0:20)</b>	<b><i>Demande récurrente</i></b> Le <i>RegioExpress</i> 3586 est suivi à 10 minutes environ par le <i>RegioExpress</i> 18486 qui dessert Villeneuve à 23:21. Tandis que le <i>RegioExpress</i> 3591 arrive à St-Maurice à 0:33 pour repartir à 0:39 (rebroussement en 6', RE3590), l'introduction d'un arrêt du 3591 à Villeneuve réduirait ce temps de rebroussement à 4 minutes, ce qui est insuffisant.
<b>Maintenir l'arrêt à Bex du train 1805 (départ 6:25) en direction du Valais</b>	Le temps nécessaire à la desserte de Bex obligerait une circulation anticipée du 1805 de 2 minutes dès Lausanne, comme actuellement (dp 5:45 au lieu de 5:47) ce qui créerait en revanche un conflit avec le RER5 (train 24509) entre Villeneuve et Aigle.
<b>La desserte de Villette par les trains du RER5 (au lieu du RER2) allonge de 30' les correspondances avec les TGV</b>	La politique d'arrêt sur la Riviera a dû être adaptée, en lien avec les capacités en ligne, afin d'avoir une ligne rapide desservant les arrêts les plus fréquentés (RER2) et une ligne plus lente desservant tous les arrêts (RER5). L'arrêt de Villette a basculé de ce fait sur la ligne RER5, décalant les horaires de trains d'environ 30min. La correspondance TGV est en effet allongée.

<b>100 Lausanne – Sion – Brig</b>	
<b>Pourquoi n’y a-t-il aucun train de Lausanne à St-Saphorin la semaine entre 22h30 et 0h45 ?</b>	En raison des nombreux travaux sur la ligne du Simplon, des restrictions de circulation sont nécessaires en soirée la semaine. En revanche, des bus de substitution circuleront entre Lausanne et Aigle (environ toutes les 30’) selon un horaire distinct communiqué ultérieurement par les CFF.
<b>Prolonger la ligne RER5 (voire aussi la ligne RER2) d’Aigle à Saint-Maurice toute la journée et tous les jours.</b>	Dès décembre 2020, le RER Vaud est prolongé de Villeneuve à Aigle, avec à certaines heures des prolongements jusqu’à Bex et/ou St-Maurice pour des besoins de transport d’élèves du gymnase de Burier ainsi que pour des questions d’exploitation.  A l’heure actuelle, aucune étude n’a été réalisée pour analyser la faisabilité d’un prolongement du RER Vaud jusqu’à Bex et/ou St-Maurice de manière cadencée. Ce sujet sera repris dans le cadre des discussions entre le Canton de Vaud et les CFF en vue de la période horaire 2022/2023 au plus tôt. Pour l’heure, il n’est pas garanti que la capacité de la ligne permette ce développement.
<b>La course 24522 (S5) est déjà doublée à deux rames aujourd’hui. Cela paraît insuffisant pour compenser la suppression du RE 6058 (horaire 2020).</b>	La suppression du <i>RegioExpress</i> 6058 est due aux capacités en ligne en lien avec les travaux de la gare de Lausanne. Le train 24522 est relativement chargé jusqu’à Burier mais, selon les prévisions des CFF, la capacité sera suffisante.  <i>Remarque de la DGMR-MT :</i> <i>La DGMR a demandé aux CFF de suivre attentivement l’évolution de la fréquentation des trains du RER Vaud sur la ligne du Simplon. Par ailleurs, la fréquentation moyenne du futur train 24522 (actuel 24322) est de 320 voyageurs au départ de Vevey (chiffres 2019). Le RegioExpress 6058 transporte 220 voyageurs en moyenne (chiffres 2019) au départ de Vevey. Même si tous les voyageurs du 6058 se reportent sur le 24522, il y aurait 540 voyageurs en moyenne à bord, alors que la capacité d’une rame Flirt en double traction totalise 640 places.</i>
<b>Décaler le départ du S5 24595 à 0:50 pour les nuits di/lu à je/ve pour correspondre avec le RE 18445 de Genève (arrivée 0:45)</b>	Requête acceptée. Le train RER5 24595 verra sa marche modifiée depuis Lausanne pour attendre la correspondance avec le RegioExpress en provenance de Genève (arrivée à 0:45) les nuits dimanche/lundi à jeudi/vendredi. Le RER quittera Lausanne à 0:50 pour atteindre St-Maurice à 1:45.

<b>111 Vevey – Puidoux</b>	
<b>Prolongement du RER7 de Puidoux à Palézieux en heures de pointe, voire du train pyjama</b>	Aujourd’hui, il est impossible de prolonger les trains du RER7 en semaine au-delà de Puidoux avec l’infrastructure actuelle (il manque une aiguille en gare de Puidoux et une voie à quai à Palézieux tant que le RER8 ne va pas jusqu’à Lausanne) ainsi que l’offre en place (conflits avec les trains du RER4 et 6).



<b>111 Vevey – Puidoux</b>	
<b>Introduction d'une cadence à 30 minutes en heures de pointe</b>	<b><i>Demande récurrente</i></b> Il est impossible de produire la cadence à 30' avec un seul train et il n'y a aucun point de croisement possible entre Vevey et Puidoux. Cela rend le développement des infrastructures obligatoire. De plus, la fréquentation actuelle (600 à 700 voyageurs en moyenne par jour ouvrable) est insuffisante pour introduire un service avec une cadence à 30' en regard des critères d'adéquation offre-demande de l'Office fédéral des transports. Il faudrait atteindre 1'000 voyageurs par jour ouvrable en moyenne pour continuer de bénéficier du financement de l'OFT (couvrant actuellement 47% du déficit).
<b>Réduction du temps de correspondance à Vevey en direction du Valais</b>	<b><i>Demande récurrente</i></b> Lors de la mise en place de l'horaire 2020, il a été décidé, en accord avec la Commune de Chexbres, de d'abord favoriser les correspondances à Puidoux vers Lausanne. Cela contraint l'horaire à Vevey où les correspondances vers Montreux et Villeneuve sont assurées avec la ligne RER5 en 7'. Les correspondances avec le trafic grandes lignes vers Sion sont du coup de l'ordre de 20'.
<b>Création d'une liaison directe Berne – Palézieux – Vevey</b>	Dans le cadre des travaux de la gare de Lausanne (Léman 2030), les CFF et le Canton de Vaud cherchent à limiter les désagréments des clients en correspondances à Lausanne durant le chantier. La création d'une liaison Plateau – Simplon permettrait de soulager la gare de Lausanne. Des études sont en cours, car l'adaptation de l'infrastructure de la gare de Puidoux est nécessaire. Le Canton de Vaud est favorable à la mise en place d'une liaison sans changement entre Berne et Vevey.

<b>150 Annemasse / Genève-Aéroport – Genève – Nyon – Morges – Lausanne</b>	
<b>Horaires Lausanne – Genève très peu lisibles en raison des nombreux renvois</b>  <b>« Plus de rigueur dans la description des restrictions de circulation »</b>	Le problème est connu et il en sera tenu compte, dans la mesure du possible, lors des développements du logiciel émettant ces cadres (QuoVadis). Sur cette ligne en particulier, il faut néanmoins s'attendre à avoir des périodes horaires partielles pour l'horaire de soirée pendant encore de nombreuses années, vu le nombre important de chantiers ayant chacun un impact différent sur l'offre.
<b>Offre en soirée très difficile à comprendre</b>	L'offre de soirée entre Lausanne et Genève prévoit un minimum de 2 RE + 1 IR dans chaque sens à partir de 20h du dimanche au jeudi afin de permettre une offre suffisamment dense et compatible avec les nombreux travaux en ligne et dans les gares. Les CFF s'efforcent d'uniformiser au maximum les horaires sur l'ensemble de l'année afin de rendre aussi lisible que possible l'offre ferroviaire.

<b>150 Annemasse / Genève-Aéroport – Genève – Nyon – Morges – Lausanne</b>	
<p><b>Domestiquer les EC sur leurs parcours Genève - Lausanne – Brigue</b></p>	<p>Domestiquer les EC n'est pas une solution retenue par les CFF, car la capacité du matériel n'est pas compatible avec l'occupation de l'IR 90. De plus, cela rendrait l'offre internationale Genève - Milan moins attractive (allongement du temps de parcours).</p>
<p><b>Correspondance à Lausanne entre RE – RER9 est à améliorer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b><u>Sens Genève – Payerne :</u> Arrivée systématique des RE sur la voie 1 (minute 09) pour RER9 voie 70, même quai (départ minute 13).</b></li> <li>• <b><u>En sens inverse :</u> RER9 arrivant à Lausanne à la minute 48 souvent retardé par le cisaillement de l'IR15 (dp. Lausanne à la minute 44). Pourquoi ne pas prioriser l'entrée du RER9 si IR15 en retard au départ vers Palézieux ?</b></li> <li>• <b>Pourquoi ne pas engager de FV-DOSTO sur la ligne IC1 afin d'atteindre plus tôt à Palézieux (depuis Berne) et d'arriver plus tôt à Lausanne ?</b></li> <li>• <b>Pourquoi ne pas faire partir le RER1 avant le RE en cas de retard ?</b></li> </ul>	<p>Le temps de correspondance en gare de Lausanne est de 5 minutes au minimum, donc la correspondance entre le RE et le RER9 ne peut pas être garantie.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En raison des travaux prévus en gare de Lausanne, il n'est pas possible de garantir systématiquement l'arrivée des RE sur voie 1. De plus, avec l'interdiction de 2 bordures de quai (à chaque étape des travaux), aucun autre quai n'est disponible pour accueillir les trains du RER9 à Lausanne. De plus, avec le rebroussement en 25 minutes, seule la voie 70 est disponible aussi longtemps, sans créer un besoin de manœuvre ou de garage.</li> <li>• La priorité est généralement donnée à l'IR15 sortant de Lausanne afin d'assurer une arrivée ponctuelle dans les gares suivantes garantissant ainsi les nombreuses correspondances, notamment à Berne.</li> <li>• Le déploiement du FV-Dosto sur l'IC1 ne permet pas un gain de temps de parcours significatif car cela nécessite des adaptations sur l'infrastructure. Les trains du RER9 ne peuvent donc pas partir plus tôt de Palézieux.</li> <li>• En raison de la capacité de la ligne, il est impossible de retarder le RE au départ de Lausanne en cas de retard du RER9 en provenance de Payerne tout en maintenant une robustesse du système.</li> </ul>
<p><b>Utilisation accrue du by-pass de Bussigny pour les trains du RER Vaud</b></p>	<p>Il n'est actuellement pas prévu une utilisation accrue du bypass par le RER Vaud. Rien n'est prévu en termes de capacité pour des sillons supplémentaires via le bypass de Bussigny jusqu'en 2035 (PRODES).</p>

<b>150 Annemasse / Genève-Aéroport – Genève – Nyon – Morges – Lausanne</b>	
<b>Assurer la correspondance entre le RE18445 arrivant à Renens à 0:38 la semaine (0:32 le week-end) et le RER24298 vers Cossonay</b>	<p>Il n'est pas possible de retarder le départ du 24298 de Lausanne à cause des contraintes d'infrastructure (une seule voie est en service entre Lausanne et Renens le soir pour cause de travaux) et de la succession des trains.</p> <p>En revanche, la DGMR-MT a demandé aux CFF d'analyser la faisabilité de retenir ce train à Renens. Les CFF ont admis de fixer le départ de Renens du 24298 à 0:38, ce qui résout le problème (arrivée du RE 18445 à Renens à 0:34 du dimanche au jeudi et à 0:31 les vendredis et samedis).</p>
<b>151 Annemasse – Genève – Coppet</b>	
<b>Améliorer les liaisons internationales vers Lyon, Chambéry-Grenoble et Annecy</b>	<p>L'offre TER Auvergne-Rhône Alpes a été améliorée en 2019 avec 2 AR supplémentaire de / vers Lyon. Cette offre est néanmoins financée par la Région AURA, le CFF ne sont pas décideurs en la matière. Les relations vers Annecy font partie intégrante de l'offre Léman Express mise en place à la cadence horaire en décembre 2019.</p>
<b>200 Vallorbe – Lausanne</b>	
<p><u>Renforcement de l'offre horaire de base (RER2) par la ligne RER22 entre Vallorbe et Lausanne / Renens :</u></p> <p>Une première étape de développement de l'offre entre Lausanne et Vallorbe est prévue. Trois paires de trains supplémentaires seront mises en œuvre entre Lausanne et Vallorbe les jours ouvrables (en semaine). En revanche, dès le moment où la voie 8 de la gare de Lausanne sera en travaux (début juillet 2021), le service de la ligne RER22 devra être interrompu entre Lausanne et Renens pour tous les trains, avec correspondance à Renens pour aller de/vers Lausanne.</p>	
<b>Ouverture des TGV au trafic interne entre Lausanne et Vallorbe</b>	<p>Les CFF ne souhaitent pas ouvrir les TGV Lausanne-Vallorbe à la vente au trafic interne pour des raisons de concurrence avec le trafic régional, ce dernier étant subventionné. De plus, les TGV ne sont pas financés par le Canton de Vaud, et l'offre en place est dédiée à la clientèle internationale et soumise à réservation obligatoire pour un meilleur confort. Cette demande sera néanmoins faite par le Canton dans le cadre du Comité de développement de la ligne Lausanne-Paris, via Vallorbe et le Jura.</p>
<b>Prolongement de la ligne RER22 jusqu'à Frasne et Pontarlier</b>	<p>A court terme, il n'est pas possible de prolonger les trains du RER22 au-delà de Vallorbe pour des raisons techniques (le matériel roulant devrait être équipé du système de signalisation français). Par ailleurs, une commande et un financement communs seraient nécessaires par le Canton de Vaud et la Région Bourgogne Franche-Comté. Pour le moment, aucun développement dans ce sens n'est privilégié par les autorités organisatrices.</p>

<b>200/201 Le Brassus – Vallorbe – Lausanne</b>	
<b>Les liaisons directes entre Le Brassus et Lausanne sont-elles maintenues à l'horaire 2021?</b>	Les liaisons directes entre Lausanne et le Brassus sont maintenues à l'horaire 2021 au moins jusqu'au 2 juillet 2021. Elles pourraient être limitées à Renens en fonction du démarrage des travaux de la gare de Lausanne. Donc les courses 24013 (arr. LS 6:35), 24017 (arr. LS 7:35), 24060 (dp. LS 16:34) et 24066 (dp. LS 17:34) circuleront de/vers Le Brassus, comme avec l'horaire actuel. L'information sera ajoutée dans la publication définitive.
<b>202 Lausanne – Cossonay-Penthalaz (tous les trains)</b>	
<b>Ajouter une arrivée à Lausanne vers 5:30 depuis Cossonay (ald 5:59)</b>	Pour l'horaire 2021, cette liaison n'est pas possible car elle demanderait une importante replanification de l'engagement du matériel roulant. De plus, au niveau financier, aucun budget n'a initialement été prévu pour la période horaire 2020-21. Le financement des prestations nouvelles sera analysé pour la période horaire 2022/2023.
<b>Pourquoi les trains RER22 sont en terminus/origine à Renens dès le 5 juillet 2021 ?</b>	En raison d'importants travaux qui démarrent en gare de Lausanne, il n'y a pas suffisamment de voies libres en gare pour accueillir les trains du RER22, qui devront rebrousser à Renens jusqu'en décembre 2022. Cela est conforme au PLUR ( <a href="#">plans d'utilisation du réseau</a> 2021 et 2022).
<b>Assurer la correspondance entre le RE18445 arrivant à Renens à 0:38 la semaine (0:32 le week-end) et le RER24298 vers Cossonay</b>	Il n'est pas possible de retarder le départ du 24298 de Lausanne à cause des contraintes d'infrastructure (une seule voie est en service entre Lausanne et Renens le soir pour cause de travaux) et de la succession des trains. En revanche, la DGMR-MT a demandé aux CFF d'analyser la faisabilité de retenir ce train à Renens. Les CFF ont admis de fixer le départ de Renens du 24298 à 0:38, ce qui résout le problème (arrivée du RE 18445 à Renens à 0:34 du dimanche au jeudi et à 0:31 les vendredis et samedis).
<b>210 Lausanne – Yverdon-les-Bains – Neuchâtel – Bienne</b>	
<b>Amélioration des relations nord-vaudois – La Côte par Renens avec une connexion entre RER1 et RE</b>	<b><i>Demande récurrente</i></b> Il n'est hélas pas possible d'offrir une correspondance RER1/RE en gare de Renens. Le RE est contraint aux nœuds de Lausanne et Genève et l'horaire ne peut pas être modifié. Les trains du RER1 depuis Yverdon ne peuvent pas être avancés car l'IC5 circule devant entre Grandson et Yverdon, idem dans l'autre sens.
<b>Introduction d'une liaison supplémentaire plus matinale entre Bienne et Lausanne</b>	<b><i>Demande récurrente</i></b> Pour le moment, les CFF ne planifient pas l'introduction d'une liaison plus matinale entre Bienne et Lausanne, en raison d'une faible demande estimée. Un départ de Bienne à 4:45 n'entre pas dans la stratégie de l'offre CFF (trop tôt).

<b>210 Lausanne – Yverdon-les-Bains – Neuchâtel – Bienne</b>	
<b>Relation directe Genève – Munich via Bienne en prolongeant les 6 EuroCity par jour Munich – Zurich</b>	Cette proposition nécessite des rames supplémentaires. Actuellement, les CFF ne disposent pas de rames en suffisance (ETR610) pour permettre le prolongement de la liaison Munich - Zürich à Genève.
<b>Réintroduction à long terme d'un train régional cadencé entre Yverdon et Neuchâtel</b>	Pour la desserte régionale entre Yverdon-les-Bains et Neuchâtel (tronçon Grandson – Gorgier-St-Aubin), il n'est pas prévu d'augmenter l'offre régionale à l'horaire 2021. Toutefois, les Cantons de Neuchâtel (commanditaire principal) et Vaud sont en discussion pour renforcer l'offre à moyen terme (2022/2023).

<b>150/210 Relations Bienne – Genève-Aéroport (via bypass de Bussigny)</b>	
<b>Réintroduire des liaisons IC5 Yverdon-les-Bains – Nyon (sans passer par Lausanne)</b>	<b><i>Demande récurrente</i></b> Il n'est pas possible de faire s'arrêter les IC5 à Nyon en raison de la succession des trains sur la ligne entre Genève et Bussigny. L'arrêt de l'IC5 à Morges est requis pour des raisons d'exploitation jusqu'à l'adaptation du RER Vaud. Les CFF ne souhaitent pas maintenir cet arrêt, contrairement au Canton.
<b>Création des liaisons régionales entre Morges et Cossonay-Penthalaz (par le bypass de Bussigny)</b>	Une étude de faisabilité d'une liaison Morges - Cossonay devrait être demandée par le canton de Vaud aux CFF. Il n'est actuellement pas prévu une utilisation accrue du bypass de Bussigny par le RER Vaud. En effet, rien n'est prévu en termes de capacité pour des sillons supplémentaires via le bypass de Bussigny jusqu'en 2035 (PRODES).

<b>249 Lausanne - Puidoux- Palézieux - (tous les trains)</b>	
<u>Réduction de la desserte ferroviaire à la halte de Bossière :</u>	
<p>Lors de la procédure de commande de l'offre aux CFF pour la période biennale 2020-2021, le Canton de Vaud avait demandé aux CFF de desservir la halte de Bossière toutes les 30 minutes. Avec l'horaire 2021, la desserte de Bossière commandée par le Canton devait se faire par les lignes RER4 Allaman – Lausanne – Palézieux (–Romont) et RER6 Lausanne – Palézieux. Or, en raison des travaux de modernisation de la gare de Lausanne en 2021, CFF Infrastructure a informé le Canton de son incapacité à fournir un sillon permettant de desservir Bossière avec les trains de la ligne RER4. Les CFF ont justifié cette incapacité de satisfaire la demande du Canton par un repositionnement du sillon fret système Valais – Lausanne-triage, conformément au plan d'utilisation du réseau 2021 (<a href="#">PLUR 2021</a>, schéma page 59). Ceci oblige à arriver une minute plus tôt à Lausanne avec le RER4. Un départ anticipé de Palézieux, permettant de conserver la desserte de Bossière, n'est pas possible en raison des successions à Palézieux des trains : IC Lucerne – Genève xx:25, RER9 Payerne – Lausanne à xx:29, IC Genève-St-Gall xx:33, puis RER4 qui quitte Palézieux à xx:34 en cisillant la voie 2. Le problème est identique dans le sens inverse.</p>	

<b>249 Lausanne - Puidoux- Palézieux - (tous les trains)</b>	
<b>Ajout d'un arrêt à Moreillon sur le RER6 et décaler l'arrêt sur la ligne RER4 de Moreillon à Bossière pour conserver la desserte actuelle de ces points d'arrêt</b>	Cette possibilité a été étudiée. Toutefois, entre Palézieux et Puidoux, le distancement est de 4 minutes. La suppression de l'arrêt Moreillon sur la ligne RER4 n'apporte pas de gain de temps pour ensuite assurer une desserte de Bossière (car la contrainte de distancement à 4 minutes entre Palézieux et Puidoux demeure avec le RER9 de Payerne précédant le RER4). De plus, l'horaire du RER4 est contraint à l'arrivée à Lausanne par un train de marchandises.
<b>Mesure compensatoire en réponse à la réduction d'offre ferroviaire à Bossière</b>	Le Canton de Vaud a étudié plusieurs mesures. En accord avec la Commune de Lutry et les TI, le parcours de la ligne 69 sera dévié entre les arrêts Lutry, Brélaz et Lutry, Savuit-place par le chemin des Tiolles et la route de Bossière. Un arrêt de bus proche de la gare, au bas du chemin des Tiolles sera créé. Le bus 69 circule quelques minutes avant le passage du RER4 et donne correspondance à Lutry sur le RER2, et offre ainsi une alternative à la réduction de desserte.
<b>Mise en service de rames Domino doubles (2x3 voitures) en heures de pointe sur le RER6</b>	Dès décembre 2020, la capacité des trains du RER6 sera augmentée avec des circulations en unités multiples. De plus, entre décembre 2020 et juin 2021, un engagement progressif de rames FLIRT sur la ligne RER6 est également prévu.
<b>Déplore la perte de la moitié des relations traversant Lausanne, sur l'axe Palézieux – Lausanne – Renens. Ne serait-il pas possible de tirer la S6 sur Renens ou Bussigny ?</b>	Le maintien du couplage des lignes RER3 et RER6 a été étudié. Malheureusement, suite aux travaux de la gare de Lausanne, il n'est pas possible de diamétraliser ces deux lignes (cisaillement en gare impossible à réaliser) au minimum durant les deux années d'horaires 2021 et 2022.  <i>Remarque de la DGMR-MT :</i> <i>Cet état de fait n'est pas une volonté de la DGMR-MT, mais une conséquence des travaux en gare de Lausanne. La DGMR-MT et CFF voyageurs souhaitent rétablir au plus vite des liaisons traversantes, mais cela ne sera pas possible avant l'horaire 2023 (décembre 2022).</i>
<b>Arrivée depuis Palézieux ou Grandvaux trop tardive le matin. Demande d'une Arrivée vers 6h à Lausanne</b>	La première arrivée à Lausanne depuis Palézieux en RER est effectivement à 6:27 (RER6). Aucune liaison supplémentaire n'est actuellement prévue au niveau technique et financier. Le financement de prestations nouvelles sera Cette demande sera analysée pour la période horaire 2022/2023.

<b>250 Lausanne – Fribourg</b>	
<b>Aucune correspondance depuis Palézieux avec l’EuroCity 35, départ de Lausanne à 6:18</b>	<b><i>Demande récurrente</i></b> Un départ anticipé de Berne peut être étudié, pour une arrivée à Lausanne avant 6:16. Mais cela romprait les correspondances à Romont et Palézieux avec 3 autres trains régionaux qui devraient également être décadencés (avancés). En collaboration avec les CFF, cette question sera étudiée pour la période horaire 2022/2023, soit en en faisant partir l’IR 2504 de Berne 3 minutes plus tôt, soit en introduisant une relation Palézieux / Fribourg – Lausanne plus tôt (avant 6:16), actuellement à l’étude aux CFF.
<b>Arrivée à l’Aéroport de Genève au plus tôt à 7:27 depuis Fribourg et Berne, ce qui est trop tard</b>	<b><i>Demande récurrente</i></b> Des études sont en cours auprès de CFF-Grandes lignes pour permettre des arrivées plus matinales à l’aéroport de Genève depuis Berne. Toutefois, l’ajout d’un train n’est pas possible dans la situation actuelle à cause des nombreux chantiers sur l’axe Berne – Genève qui ont lieu de nuit et qui contraindraient à supprimer régulièrement cette nouvelle offre.
<b>Amélioration à moyen terme de la desserte régionale entre Palézieux et Romont</b>	Des courses supplémentaires étaient envisagées, mais la garantie qu’elles puissent être maintenues dans le temps n’a pas pu être donnée par les CFF. Finalement, les Cantons de Vaud et Fribourg se sont entendus pour ré-analyser cette densification de l’offre pour la période horaire 2022/2023. En raison de la capacité en ligne, seulement deux arrêts sont possibles entre Palézieux et Romont. D’entente avec le Canton de Fribourg, il a été décidé de desservir Oron et Vauderens (haltes davantage fréquentées que Siviriez).
<b>Ajout d’un train RER4 Palézieux – Lausanne 5:56</b>	<b><i>Demande récurrente</i></b> L’introduction d’un train RER4 Palézieux 5:34 – Lausanne 5:56 nécessiterait un train de matériel vide supplémentaire pour acheminer le matériel roulant à Palézieux. Cela engendrerait des coûts supplémentaires disproportionnés.  Pour un horizon ultérieur, le Canton de Vaud entend mener des discussions avec le Canton de Fribourg afin d’introduire un train Romont 5:16 – Lausanne 5:56 et un retour supplémentaire le soir, étant donné qu’il est possible d’entreposer des rames à Romont. Des discussions sont prévues avec le Canton de Fribourg pour la période horaire 2022/2023.

<b>251 Lausanne – Palézieux – Payerne</b>	
<b>Remplacement des rames Domino en heures de pointe par des rames à 2 étages</b>	Effectivement, certains trains sont très chargés entre Palézieux et Lausanne sur la ligne RER9. Aujourd’hui, il est impossible de faire rouler des compositions à deux étages sur cette ligne en raison du profil d’espace libre non disponible (obstacle du pont routier à la sortie de Payerne côté Avenches). Par ailleurs, l’utilisation d’un train à 2 étages ne serait pas justifiée sur le reste de la journée.

<b>251 Lausanne – Palézieux – Payerne</b>	
<p><b>Dégradation des correspondances à Morat pour le flux Avenches – Morat – Neuchâtel</b></p> <p><b>Allongement du temps de parcours Avenches - Neuchâtel de 20 minutes</b></p> <p><b>Flux Faoug – Fribourg ou Faoug – Neuchâtel péjorés</b></p>	<p><b><i>Demande récurrente</i></b></p> <p>Le positionnement de la ligne RER9 Lausanne – Payerne – Kerzers et le décalage des horaires des trains sur la ligne Neuchâtel – Morat – Fribourg avec croisement de Münchenwiler-Courgevax et Pensier (en lieu et place de Morat) ont conduit à un allongement de la correspondance à Morat (+25 minutes) pour les voyageurs circulant entre Avenches et Neuchâtel.</p> <p>Une alternative est possible via Kerzers (+12 minutes), lorsque les trains S5 du RER Berne circulent entre Morat et Payerne/Avenches. En effet, les voyageurs peuvent emprunter les trains S5 Payerne – Kerzers (arrêt à Domdidier, Avenches, Faoug, Morat, Muntelier-Löwenberg et Galmiz) puis transborder sur le S5 en direction de Neuchâtel.</p>
<p><b>Prolongement de la ligne RER8 Payerne – Palézieux jusqu'à Vevey, idéalement avec une correspondance à Palézieux avec l'IR15</b></p>	<p>L'horaire est contraint dans la Broye à cause de la voie unique et des points de croisement. La capacité est limitée entre Palézieux et Puidoux, le prolongement du RER8 n'est pas possible justement en raison d'un conflit avec l'IR15. Pour éviter le conflit entre RER8 et RER15, il faudrait des voies supplémentaires à Palézieux pour assurer en même temps un croisement des IR15 (2 voies), des RER8 (2 voies) et du rebroussement du RER6 (1 voie).</p>
<p><b>Amélioration de la correspondance à Lausanne entre RE – RER9</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Pourquoi ne pas engager de FLIRT sur RER9 ?</b></li> <li>• <b>Pourquoi ne pas faire partir le RER1 avant le RE en cas de retard ?</b></li> <li>• <b>Avancer la descente du RER9 à Lausanne de 2 minutes, permet aussi de raccourcir l'attente depuis Chexbres (RER7) vers Lausanne</b></li> </ul>	<p>Le temps de correspondance en gare de Lausanne est de 5 minutes au minimum, donc la correspondance entre le RE et le RER9 ne peut pas être garantie.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Il n'est pas prévu d'équiper les lignes RER8 et 9 de matériel FLIRT l'année prochaine, ce matériel étant déjà utilisé sur les autres lignes du RER VD qui nécessitent du matériel à forte performance d'accélération/de freinage.</li> <li>• En raison de la capacité de la ligne, il est impossible de retarder le RE au départ de Lausanne en cas de retard du RER9 en provenance de Payerne tout en maintenant une robustesse du système.</li> <li>• Il est impossible d'avancer les trains du RER9 de 2 min dans le sens Kerzers – Lausanne, car d'une part il a une contrainte de croisement (RER9 avec RER8) à Ecublens-Rue (voie unique dans la Broye) et d'autre part l'IC1 passe devant le RER9 à partir de Palézieux (contrainte de succession).</li> </ul>



<b>252 Yverdon-les-Bains – Payerne – Fribourg</b>	
<b>Dégradation des correspondances pour le flux Neuchâtel – Yverdon – Payerne</b>	<p><b><i>Demande récurrente</i></b></p> <p>En décembre 2017, les horaires des trains de la Broye ont été décalés de 15 minutes par rapport à la situation antérieure. Les correspondances sont alors assurées à Yverdon sur les <i>InterCity</i> de/vers Lausanne et Genève, comme demandé depuis de nombreuses années par la COREB notamment. Il est dès lors impossible d'assurer en même temps des correspondances vers Neuchâtel (les trains vers Neuchâtel sont décalés de 15 minutes par rapport aux trains en direction de Lausanne ou Genève).</p> <p><u>Remarque de la DGMR-MT :</u>  <i>Deux variantes horaires sont possibles (00-30 ou 15-45 à Yverdon), le choix a été fait du nœud 15/45 pour les correspondances avec les ICN de/vers Lausanne/Genève, ainsi que pour la cadence 15' entre Givisiez et Fribourg.</i></p>
<b>Ajout d'un RegioExpress aux heures de pointe entre Yverdon et Payerne afin de désengorger la ligne S30 en heure de pointe</b>	<p>Les CFF ne disposent pas de matériel roulant pour de nouvelles prestations de type RE. Selon eux, la surcharge aux heures de pointe est assez faible : maximum 50 clients debout et jamais au-delà de Cheyres (depuis Yverdon), soit moins de 15 minutes debout.</p>
<b>Correspondance en 3 minutes pour le changement à Payerne trop difficile pour les personnes âgées</b>	<p>Il est impossible de faire des correspondances quai-à-quai à Payerne. En effet, les entrées sont obligatoirement sur voie 1 direction Fribourg car la succession est trop serrée avec les trains en provenance de Moudon (RER8 ou RER9). De plus, l'infrastructure (voies uniques) et la structure de l'offre dans la région ne permettent pas d'allonger les temps de correspondance à Payerne.</p>
<b>Suppression des trous de cadence entre Yverdon-les-Bains et Payerne</b>	<p>Les trous de cadence ne relèvent pas d'un choix, mais d'une obligation pour laisser passer les trains marchandises. Les sillons fret ont été négociés entre CFF-Voyageurs et CFF-Infrastructure pour qu'ils soient réservés aux heures avec le moins de demande ; ainsi, ils gênent le moins possible de clients. Dans le cadre de la définition des plans d'utilisation du réseau (PLUR), il n'y a, pour l'heure, aucun horizon défini dans lequel le trafic fret disposerait de son propre sillon.</p>

<b>305 Neuchâtel / Payerne – Morat – Kerzers – Berne</b>	
<b>Le tableau horaire 305 actuel est devenu illisible. Pourquoi ne pas le scinder en deux ?</b>	<p>Les CFF ont pris note de cette remarque pertinente et vont rechercher des pistes d'améliorations pour la prochaine période horaire 2022/2023.</p>

<b>305 Neuchâtel / Payerne – Morat – Kerzers – Berne</b>	
<p><b>La course 24959 (RER9) est surchargée les jours ouvrables entre Payerne (17:18) et Avenches</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourquoi 3 voitures sur 6 sont fermées ?</li> <li>• Pourquoi ne pas prolonger le RER8 Payerne (16:48) et Avenches ?</li> </ul>	<p>Les CFF suivront attentivement la fréquentation de ce train.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pour rappel, la fermeture des voitures est nécessaire en raison d'une longueur des quais insuffisante au-delà de Payerne.</li> <li>• Pas de sillons disponibles (conflit avec fret). La DGMR demandera aux CFF d'étudier cette piste dans le cas où la surcharge du train 24959 augmente à l'horaire 2022.</li> </ul>
<p><b>Rétablir les correspondances à Morat pour le flux Payerne – Morat – Neuchâtel</b></p>	<p><b><i>Demande récurrente</i></b></p> <p>Depuis décembre 2017, les trains de la ligne RER9 (249xx) sont prolongés sur Kerzers. Or, cette ligne est à voie unique avec croisements obligatoires à Palézieux, Ecublens-Rue, Lucens, Payerne et Avenches. De plus, la circulation des trains est en partage de capacité avec le Fret entre Payerne et Morat. La ligne Neuchâtel – Morat – Fribourg est à voie unique, donc aussi soumise à de fortes contraintes de croisement.</p> <p>La situation résultant de ces horaires très contraints ne permet pas de bonnes correspondances en gare de Morat, comme auparavant jusqu'en décembre 2017. Cette situation n'est pas satisfaisante, mais dans l'état actuel des planifications, les Cantons de Vaud et Fribourg n'ont pas réussi à trouver de solutions avec les CFF pour améliorer cette situation.</p> <p>Une alternative est possible via Kerzers, avec changement de train, du lundi au samedi avec les trains suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Payerne 6:00 – Kerzers 6:26 / 6:31 – Neuchâtel 6:56</li> <li>• Payerne 7:00 – Kerzers 7:26 / 7:31 – Neuchâtel 7:56</li> <li>• Payerne 18:02 – Kerzers 18:26 / 19:31 – Neuchâtel 18:56</li> <li>• Payerne 19:02 – Kerzers 18:26 / 19:31 – Neuchâtel 19:56</li> <li>• Neuchâtel 5:04 – Kerzers 5:26 / 5:32 – Payerne 5:57 (pas les samedis)</li> <li>• Neuchâtel 6:01 – Kerzers 6:24 / 6:34 – Payerne 6:57</li> <li>• Neuchâtel 17:01 – Kerzers 17:24 / 17:34 – Payerne 17:59</li> <li>• Neuchâtel 18:01 – Kerzers 18:24 / 18:34 – Payerne 18:59</li> </ul>
<p><b>Nouvelle course 24824 entre Avenches (8h07) et Payerne (8h15) appréciée, mais demande de l'avancer de 3' pour correspondances à Payerne et arrêt à Domdidier plutôt que Corcelles-Nord</b></p>	<p>Cette nouvelle offre répond à la demande du Canton de Fribourg pour offrir une relation ferroviaire pour les élèves du CO de Domdidier depuis Dompierre et Léchelles (course 24815).</p> <p>Vu la circulation d'un train marchandises, le retour (24824) peut soit desservir une halte au choix parmi les trois, soit offrir la correspondance avec la S30 à Payerne. En concertation avec les Cantons commanditaires, le choix s'est porté sur Corcelles-Nord, donc sans correspondance possible à Payerne.</p>

### 305 Neuchâtel / Payerne – Morat – Kerzers – Berne

**Prolongement systématique des trains de la ligne S5 (S-Bahn Bern) de Morat au moins jusqu'à Avenches**

La circulation des trains est en partage de capacité avec le trafic fret entre Payerne et Morat. Les prolongements actuels au-delà de Morat nécessitent des arbitrages en termes d'attribution des sillons. Offrir davantage de sillons n'est pas possible sans réaliser des travaux d'infrastructure en gare d'Avenches, pour permettre à la capacité de la ligne d'être portée (par heure) à deux sillons voyageurs ainsi qu'un sillon marchandises.

*Remarque de la DGMR-MT :*

*Le Canton de Vaud a mandaté les CFF pour définir précisément les besoins en infrastructure en gare d'Avenches ainsi que les coûts relatifs. Une fois ceux-ci connus, la DGMR-MT devra discuter du financement et de la réalisation avec les CFF et l'OFT en espérant une mise en service à l'horizon 2025.*

### TER Pontarlier – Frasne – L'Abergement – Vallorbe

**Demande d'arrêter tous les trains à l'Abergement-Sainte-Marie**

La demande a été transmise à la région Bourgogne – Franche-Comté comme objet de sa compétence.

## Autres entreprises concessionnaires (ETC)

<b>101 Lausanne – Echallens – Bercher (LEB)</b>	
<u>Mesure de stabilisation de l'exploitation indispensable :</u>	
L'entreprise LEB a proposé de suspendre la desserte de la halte du Lussex pour assurer une bonne stabilité de l'horaire (particulièrement critique entre Union-Prilly et Romanel). Les analyses sont en cours concernant une réouverture de ce point d'arrêt à moyen terme.	
<b>Quelles alternatives et compensations pour les usagers qui prennent le LEB au Lussex?</b>	<p>L'horaire ne permettait plus de maintenir la politique d'arrêt actuel. Après analyse de la fréquentation globale des arrêts et de la cohérence de l'horaire, la suppression de la halte du Lussex a dû être privilégiée, comme étant la moins mauvaise solution pour garantir la stabilité d'horaire pour toute la ligne.</p> <p>Le LEB présentera prochainement les mesures de compensations prévues pour les passagers directement touchés par la fermeture provisoire du Lussex.</p>
<b>Entre Lausanne-Flon et Lausanne-Gare, il faudrait compter 10 minutes pour assurer les correspondances. Il faut donc décaler l'horaire du LEB de quelques minutes</b>	Cette problématique a effectivement été identifiée, mais il n'est pas possible d'y apporter une solution actuellement. En effet, en concertation avec les commanditaires et les acteurs concernés, l'horaire a été basé sur le nœud de correspondance à Echallens et a dû être adapté pour assurer la stabilité et garantir une meilleure ponctualité sur la ligne ainsi que les correspondances tout au long du parcours avec les lignes de bus. Il est à noter qu'au vu des temps de changement, les correspondances du LEB pour les CFF devraient fonctionner comme à ce jour. Par contre, le risque est effectivement plus élevé dans le sens "retour", soit les correspondances depuis les CFF pour le LEB. C'est dans cette optique que l'horaire du dernier départ du Flon a été adapté à 0:34 (au lieu de 0:23) pour garantir les correspondances "grandes lignes" à Lausanne.
<b>Pourquoi tous les trains directs sont-ils supprimés aux heures de pointe ?</b>	En raison de travaux sur la ligne et de l'adaptation en cours des infrastructures, un horaire "fiable et durable" doit être introduit ; or la circulation des trains directs engendre une forte instabilité sur la ligne. Pour compenser la suppression de ces trains de renforts (trains directs), des lignes routières complémentaires seront mises en place le matin en périodes scolaires (10.050 : Romanel-sur-Lausanne – Prilly-Centre, 10.051 : Cheseaux-sur-Lausanne – Lausanne, Ecole de Commerce et 10.052 : Echallens – Lausanne-Beaulieu).

<b>112 Vevey – Blonay – Les Pléiades (MVR)</b>	
<b>La nouvelle halte Vevey-Vignerons n'est pas encore en service. La halte de Clies doit être ré-ouverte au plus vite</b>	La halte de Clies a dû être fermée pour des raisons de sécurité dès le 1 <sup>er</sup> juillet 2019 et ne sera plus desservie. Il est prévu que la nouvelle halte Vevey-Vignerons soit construite aux normes LHand et remplace Clies et Gilamont, cette dernière ne pouvant pas être mise aux normes LHand. Le projet de la halte Vevey-Vignerons est bloqué suite à des oppositions.
<b>Améliorer les correspondances avec le RER5 en provenance d'Aigle qui sont mauvaises le soir</b>	Requête acceptée, les MVR adapteront les trains en soirée dans la cadence. Cela permet une meilleure correspondance avec le RER5 venant d'Aigle ainsi que de l'IR de Genève en direction de Blonay. Dans le sens Blonay – Vevey, cette modification n'est pas possible pour le moment et sera ré-analysée pour la période 2022/2023.
<b>Le train devrait aller jusqu'à Lally au lieu des Chevaleyres jusque plus tard en soirée</b>	Le prolongement de service jusqu'à la gare de Lally sera étudié pour la période horaire 2022/2023 au plus tôt et sera proposé au Canton de Vaud. En effet, cela nécessite plus de ressources tant en matériel roulant qu'en personnel, ainsi qu'une validation au niveau du financement (OFT, DGMR).
<b>Temps de correspondance insuffisant à Vevey avec RE pour Lausanne – Genève – Annemasse (arrivées de Blonay aux 00/30, départs 03/33)</b>	Au vu des fréquentes ruptures de correspondance en 2019 et 2020, l'entreprise MVR a adapté le temps de parcours afin de garantir une meilleure stabilité de l'horaire (arrivées à Vevey à 01 et 31). Les correspondances sont garanties vers les trains RER des lignes 2 et 5 pour les trains en direction de Lausanne au départ de 06 (RER5) et 40 (RER2).
<b>Ouverture au service commercial du train de matériel vide 1693 (dp Vevey à 13:37)</b>	L'ouverture de la course de service en course commerciale est réalisable pour l'horaire 2021. MVR ne garantit toutefois pas la pérennité de ce train qui est mis en place suite à la demande de l'EPS de Blonay-Saint-Légier pour les trains des écoliers (courses 1687 / 1490 / 1342). MVR mettra à l'horaire une nouvelle course, départ de Vevey à 13h26 en semaine pour améliorer l'offre en heure de pointe de midi ainsi que pour optimiser le temps productif du personnel et le roulement des véhicules.

<b>120 Montreux – Château-d'Oex – Gstaad – Zweisimmen – Lenk im Simmental (GoldenPass)</b>
<p><u>Projet GoldenPassExpress (GPE) :</u></p> <p>Dans ce cadre, l'horaire a été entièrement restructuré sur toute la ligne Montreux – Zweisimmen. Ainsi, chaque heure un train reliera Montreux à Zweisimmen tous les jours de la semaine avec une desserte accélérée sur les Hauts de Montreux (desserte de Fontanivent, Chernex, Sonzier, Chamby et Les Avants). En complément, une navette régionale Montreux – Les Avants desservant toutes les haltes (y compris Sendy-Sollard) circulera tous les jours. Ainsi, une desserte à la demi-heure sera offerte du lundi au dimanche des haltes de Fontanivent, Chernex, Sonzier, Chamby et Les Avants.</p>

<b>120 Montreux – Château-d’Oex – Gstaad – Zweisimmen – Lenk im Simmental (GoldenPass)</b>	
<p><b>Pour les voyageurs entre Bulle et le Pays d’Enhaut, les temps d’attente en gare de Montbovon sont très élevés (environ 30')</b></p> <p><b>Afin de raccourcir les correspondances à Montbovon vers Bulle, les trains régionaux devraient se croiser aux Sciernes au lieu d’Allières</b></p> <p><b>Seul le train supplémentaire TPF de 7:18 permet d’assurer une correspondance acceptable</b></p>	<p>Le cadencement de la ligne du MOB, le nœud 00 à Château-d'Oex ont des conséquences sur les correspondances de la ligne, notamment à Montbovon qui devient un nœud 15/45. Dès lors, avec une cadence horaire, il n’est pas possible de donner les correspondances de Bulle vers Château d’Oex ainsi que vers Montreux. Les nouveaux sillons du GPE et la symétrie de l'horaire ne permettent pas de croiser aux Sciernes sans décaler l'ensemble de l'horaire.</p> <p><i>Remarque de la DGMR-MT :</i>  <i>Vaud et Fribourg ont demandé à l’OFT de financer des trains supplémentaires en semaine aux heures de pointe pour améliorer la situation des pendulaires. L’OFT a accepté la demande et les liaisons suivantes seront possibles :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Château d’Oex 6:25 – Montbovon 6:40/45 – Bulle 7:14 (nouveau)</li> <li>• Château d’Oex 7:00 – Montbovon 7:15/18 – Bulle 7:48 (maintenu)</li> <li>• Les Sciernes 7:10 – Montbovon 7:14/18 – Bulle 7:48 (nouveau)</li> <li>• Bulle 16:45 – Montbovon 17:13/17 – Château-d’Oex 17:32 (nouveau)</li> </ul> <p><i>Des réflexions complémentaires seront conduites avec l’OFT et le Canton de Fribourg pour la période horaire 2022/2023.</i></p>
<p><b>Cadence 30’ en heures de de pointe pour les arrêts situés entre Montreux et Fontanivent (Collège, Vuarennes, Belmont, Châtelard, Planchamp)</b></p> <p><b>Ajouter les arrêts (sur demande) à Montreux-Collège, Vuarennes, Belmont-sur-Montreux, Châtelard VD et Planchamp. Départs de Montreux à avancer à xx:46 et arrivées à retarder à xx:14</b></p>	<p>Les nouveaux sillons du GoldenPassExpress et le manque de voie à Fontanivent ne permettent pas d'ajouter des sillons supplémentaires. La demande initiale était d'offrir la cadence à 30’ à Fontanivent, Chernex, Sonzier, Chamby et Les Avants, justifiée par les fréquentations actuelles de ces points d'arrêt. Les trains régionaux Montreux – Zweisimmen doivent d’une part assurer les correspondances à Montreux avec les trains CFF et d’autre part ne peuvent pas s'arrêter aux gares ayant des longueurs de quai insuffisantes (quais trop courts). En avançant le départ de Montreux, les correspondances CFF depuis le Valais seraient rompues. L'arrivée retardée à xx:14 pourrait impliquer des ruptures de correspondance plus fréquentes pour les trains en direction de Lausanne.</p> <p><i>Remarque de la DGMR-MT :</i>  <i>Dans le cadre de l’étape d’aménagement 2035 (PRODES), une amélioration de la cadence de toutes les haltes entre Montreux et Les Avants est recherchée. De plus, afin de justifier une cadence à 30 minutes sur la journée, il doit y avoir une fréquentation d’au moins 2’000 voyageurs par jour sur ce tronçon de ligne, ce qui n’est pas du tout le cas aujourd’hui.</i></p>
<p><b>Privilégier la circulation par la voie 2 à Montbovon pour tous les trains du MOB (dans les 2 sens) afin d’assurer une correspondance quai à quai en 2’ avec les tpf</b></p>	<p>Les tpf garantissent des correspondances en 2 minutes à Montbovon, justement en utilisant la voie 2 pour réceptionner les trains MOB en provenance de Montreux et le train tpf en direction de Bulle attend sur la voie 3. Cela assurera donc une correspondance sur le sur le même quai. Idem dans l’autre sens.</p>

<b>120 Montreux – Château-d’Oex – Gstaad – Zweisimmen – Lenk im Simmental (GoldenPass)</b>	
<b>Prolonger tous les trains Montreux – Zweisimmen vers La Lenk</b>	Les longueurs de quais de la ligne Zweisimmen – La Lenk ne sont pas adaptées pour accueillir des trains de 120 mètres de long. La rotation du matériel roulant ne permet pas de relier les deux lignes avec les mêmes compositions de trains.
<b>Desserte de Sendy-Sollard par tous les trains</b>	Les trains régionaux Montreux - Zweisimmen (120m de long) ne peuvent pas s'arrêter aux gares ayant des longueurs de quai insuffisantes. De plus, la fréquentation actuelle de Sendy-Sollard ne justifie pas une cadence à la demi-heure.
<b>Correspondances de et vers le Valais trop serrées. Serait-il possible de réduire le temps d'arrêt aux Avants afin d'assurer la correspondance à Montreux ?</b>	Les correspondances entre les trains en provenance du Valais, arrivée à la minute 47 et les trains régionaux Montreux – Zweisimmen, départ à la minute 50 sont assurées. Le nœud 00 à Château-d'Oex, le cadencement strict et les navettes entre Montreux et Les Avants ne permettent pas de décaler l'horaire pour faire correspondre les trains R avec les trains en direction du Valais. Avancer le départ aux Avants ne change rien car les trains doivent se croiser à Chernex (minute 00). C'est le temps Montreux – Chernex – Montreux qui contraint les correspondances à Montreux et rend difficile la correspondance vers le Valais.
<b>Arrivée en provenance de Montreux à Gstaad à 8:23 trop tardive. Il faudrait maintenir l'horaire actuel pour la course R 2208 (arrivée à Gstaad à 08:03)</b>	L'offre a été élargie avec l'horaire 2021 en matinée avec un départ de Montreux à 4:50. Le cadencement strict privilégie l'arrêt à toutes les haltes depuis Les Avants. Avec une cadence stricte, tous les trains partent à la même minute toute la journée.
<b>Pourquoi les trains GPE (GoldenPass Expresss) s'arrêtent à Schönried et Saanenmöser alors qu'ils passeront tout droit à Rougemont et Saanen ?</b>	Le MOB nous a indiqué que l'arrêt du GPE à Schönried et Saanenmöser est une demande du Canton de Berne pour étoffer l'offre en heure de pointe entre Gstaad et Zweisimmen.
<b>Aucune correspondance pour Lausanne avec le dernier train en provenance de Zweisimmen (Mx 0:12)</b>	Le train à 1:00 est seulement mis en exploitation les nuits de vendredi à samedi et de samedi à dimanche. En semaine, le train arrivant à 0:12 n'a aucune correspondance pour Lausanne. Cette thématique sera reprise avec les CFF pour un horaire futur.

<b>121 Montreux – Glion – Caux – Rochers de Naye (MVR)</b>	
<b>Cadencement à la demi-heure Montreux – Glion – Caux/Haut-de-Caux</b>	La variante de cadencement à la demi-heure sera étudiée pour la période horaire 2022/2023 au plus tôt et sera proposée au Canton de Vaud. En effet, cela nécessite plus de ressources tant en matériel roulant qu'en personnel. De plus, pour obtenir un financement (OFT, DGMR), l'analyse de la demande devra être effectuée pour justifier une adéquation avec les critères de l'OFT.

<b>121 Montreux – Glion – Caux – Rochers de Naye (MVR)</b>	
<b>Rendre l'horaire de la ligne symétrique</b>	L'horaire de la ligne des Montreux - Les Rochers-de-Naye ne peut pas être identique à la montée et à la descente, car le temps de parcours est différent.  <i>Remarque de la DGMR-MT :</i> <i>Une symétrisation de l'horaire nécessiterait l'engagement de trois navettes au lieu de deux pour assurer une cadence horaire, avec plus de 30' d'attente à Montreux et aux Rochers de Naye. Ce n'est financièrement pas soutenable pour le Canton de Vaud.</i>
<b>Amélioration du matériel roulant.</b>	Le projet de renouvellement de la flotte du matériel roulant est prévu pour une mise en service début 2024 au plus tôt.

<b>124 Aigle – Le Sépey – Les Diablerets (TPC)</b>	
<u>Restructuration de l'horaire entre Aigle et Les Diablerets :</u> Cadence horaire systématique entre Aigle et Les Diablerets de 5h à 22h ainsi qu'entre Les Diablerets et Aigle de 8h à 22h, les trois premières descentes vers Aigle sont calées sur les besoins scolaires du Sépey (7h30, 8h15) et école professionnelle à Aigle (8h).	
<b>La commune d'Ormont-Dessus demande à intercaler un train entre ceux de 6:04 et 7:04 au départ des Diablerets pour les gymnasiens de Burier</b>	<b><i>Demande récurrente</i></b> Il n'est pas possible de répondre à ce souhait avec le matériel et le personnel actuels. Les départs des Diablerets à 6:04 (correspondances à Aigle 7:06 train 1706) et 7:04 (correspondances à Aigle 8:06 train 1708) qui amènent les élèves au centre scolaire du Sépey ne peuvent pas être modifiés. Pour répondre à ce souhait, les TPC devraient engager une troisième ligne de roulement et prévoir un tour de service supplémentaire, ce qui engendrerait des coûts disproportionnés.

<b>125 Aigle – Leysin (TPC)</b>	
<b>Comme les IR 17xx de Genève arrivent à Aigle toujours à xx:52, il faut aussi cadencer les départs pour Leysin</b>	<b><i>Demande récurrente</i></b> Comme la traversée d'Aigle en journée est parfois compliquée à cause du tronçon commun avec les voitures, les TPC ont privilégié un temps de correspondance minimum pour qu'en cas de difficulté en ville le train montant ne mette pas en retard le train croiseur. Les trains CFF arrivent sur le quai 1 et la correspondance est facile avec le quai de l'AL.



<b>126 Aigle – Ollon – Monthey – Champéry (TPC)</b>	
<b>Revoir complètement l'horaire pour assurer une vraie cadence 30' entre Aigle et Monthey pour aussi assurer des correspondances entre les lignes TPC à Aigle</b>	<p><b><i>Demande récurrente</i></b></p> <p>Actuellement il n'est pas possible de donner de bonnes correspondances dans les deux sens sur le nœud d'Aigle. Pour la liaison de plaine entre Aigle et Monthey, les TPC ont clairement privilégié le trafic pendulaire qui représente l'immense majorité de leur clientèle et ceci au détriment du trafic touristique qui est effectivement prétérité.</p> <p>L'entreprise ne souhaite pas remettre en question ce choix en attendant le nouveau tracé à Monthey (horizon 2022/2023) et les nouveaux points de croisement.</p>
<b>127 Bex – Villars (TPC)</b>	
<b>Remettre en cadence les trains 540/541, au moins le week-end</b>	<p><b><i>Demande récurrente</i></b></p> <p>Les trains 540 et 541 sont effectivement décadencés pour permettre aux élèves de les emprunter. Cet horaire a été mis en place pour les écoliers qui voyagent entre Gryon et Villars. A cette heure de la journée, la demande pour la correspondance n'est pas importante et les TPC souhaitent garder un bon service pour les écoliers. En revanche, les TPC favorisent un horaire identique tous les jours de la semaine. Aucune modification ne sera apportée sur les trains 540/541 à l'horaire 2021.</p>
<b>Correspondance entre le RE 18469 pour St-Maurice retardé à 13:51 et le train 541 Villars-sur-Ollon – Bex (13:48)</b>	<p>En raison du décadencement pour les besoins des écoliers de Villars, la correspondance pour St-Maurice sera uniquement garantie les week-ends en été. En effet, le <i>RegioExpress</i> 18469 quittera Bex à 13:51 (au lieu de 13:49) en raison de l'arrêt à Veytaux-Chillon. Les CFF ne souhaitent pas modifier la marche de ce train les autres jours en raison du temps de rebroussement minimal souhaité à St-Maurice.</p> <p><i>Remarque de la DGMR-MT :</i>  <i>A noter que la course 541 arrivant à Bex à 13:48 a été désheurée pour les besoins des écoles de Villars. Le maintien de ce désheurement sera réanalysé pour 2022.</i></p>
<b>Correspondances trop longues à Bex pour le flux Villars – Bex – Lausanne</b>	<p>Les TPC ont partagé le temps de correspondance entre les voyageurs qui arrivent et ceux qui partent en direction de Lausanne.</p>
<b>128 Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye (TPC)</b>	
<b>Demande d'assurer la correspondance entre le bus 144 Aigle – Villars et le train vers Bretaye</b>	<p>Les TPC tiennent compte de cette remarque et ont modifié l'horaire du train Villars – Bretaye (hors période d'hiver) pour proposer un départ de Villars au 08 et donner ainsi correspondance au bus de la ligne 12:144 qui arrive d'Aigle au 05.</p>

<b>155 Nyon – St-Cergue – La Cure (NStCM)</b>	
<b>Réhabilitation d'un point d'arrêt à la Bouriaz (La Cure)</b>	<p><b><i>Demande récurrente</i></b></p> <p><u>Faisabilité technique :</u>            Le trajet entre La Cure et Saint-Cergue aux heures de pointe du matin est produit avec un véhicule de type rame Be faisant des allers-retours. Avec deux dessertes par heure aux heures de pointe du matin et à midi, le temps de rebroussement à La Cure et à St-Cergue n'est que de 2 minutes. Dès lors, un arrêt à la Bouriaz ne permettrait plus d'avoir suffisamment de temps de rebroussement. La mise en place d'une nouvelle halte n'est techniquement pas faisable du point de vue de l'horaire.</p> <p><u>Pertinence :</u>            Le lieu-dit "La Bouriaz" se trouve à environ 500 m de la gare de la Cure. L'entreprise NStCM estime que par rapport à la demande (estimée à environ une vingtaine de ménages), les coûts de construction d'une halte (estimés à environ 400'000 francs) aussi près de la gare de la Cure sont disproportionnés au regard de la fréquentation. Pour information, le nombre de montées-descentes moyen à la Cure du lundi au vendredi est de 84 pax/par jour. La création d'une halte "La Bouriaz" n'est pas pertinente du point de vue de NStCM.</p>
<b>156 Bière – Apples – Morges (MBC)</b>	
<b>Faire circuler les trains Bière 05:19 – Morges 05:49 et Morges 06:11 – Bière 06:41 aussi les dimanches</b>	<p><b><i>Demande récurrente</i></b></p> <p>Cette demande sera analysée dans le cadre du développement à moyen/long terme du BAM.</p> <p><u>Remarque de la DGMR-MT :</u>  <i>La fréquentation actuelle de la ligne Bière – Morges le dimanche ne justifie pas la mise en service de ces trains en regard des critères d'adéquation offre-demande de l'OFT.</i></p>
<b>Cadence intégrale sur la ligne Apples – L'Isle pour supprimer les « trous » de cadence</b>  <b>Ajouter une course plus tôt le matin, première arrivée à Morges à 6:49 seulement</b>	<p><b><i>Demande récurrente</i></b></p> <p>La fréquentation enregistrée en 2019 (270 voyageurs / jour ouvrable) sur la ligne Apples – L'Isle ne suffit pas pour obtenir la participation de la Confédération (47%) au déficit de la ligne (minimum requis 500 voyageurs / jour ouvrable). Des courses supplémentaires ne sont donc financièrement pas possibles pour l'horaire 2021.</p> <p><u>Remarque de la DGMR-MT :</u>  <i>La fréquentation actuelle de la ligne Apples – L'Isle ne justifie pas la mise en service de ces trains en regard des critères d'adéquation offre-demande de l'OFT. Par ailleurs, le taux de couverture des charges par les recettes de cette ligne est inférieur à 12%, ce qui signifie que le Canton de Vaud doit financer seul le déficit de cette ligne.</i></p>

<b>211 Orbe – Chavornay (Travys)</b>	
<p><b>Service intégralement ferroviaire à réintroduire dès que possible, les alternances train/bus déroutent une partie des voyageurs.</b></p>	<p>L'alternance bus-train mise en place dépend des correspondances à assurer en gare de Chavornay. Le nœud actuel (07/22/37/52) ne permet en effet pas d'assurer toutes les correspondances de/vers Lausanne et de/vers Yverdon-les-Bains sur les trains du RER1 et RER5, d'où la mise en place d'un système complémentaire par bus au quart d'heure aux heures de pointe. Une desserte complète par train nécessiterait l'engagement d'une seconde rame (financement critique) et la création d'un point de croisement aux Granges, tant que le nœud de Chavornay ne devient pas 15/45 avec croisement des deux trains RER1 et 5 (pas avant l'horizon 2027-2030).</p> <p>La desserte intégrale par bus le matin est nécessaire pour des questions de trafic marchandise ; cette problématique sera vraisemblablement résolue avec la création de la boucle et de la modernisation de la ligne (horizon 2025).</p>

<b>212 Yverdon-les-Bains – Ste-Croix (Travys)</b>	
<p><b>La suppression de la halte de Trois-Ville est regrettable</b></p>	<p>Il est nécessaire de renouveler les installations de sécurité sur la partie supérieure de la ligne. La poursuite de la desserte voyageurs nécessiterait une nouvelle signalisation ferroviaire spécifique, le déplacement des accès aux trains et des installations d'accueil aux voyageurs. Outre le coût des installations supplémentaires estimé entre 700'000 et 1'000'000 francs, la difficulté de réaliser des aménagements sommaires est accentuée par la localisation de la gare en zone « S2 » de protection des eaux. Une nouvelle réglementation de la vitesse d'entrée et de sortie des trains s'ajouterait aux coûts financiers ci-dessus, amenant à une perte de temps d'env. 1 minute.</p> <p>A noter que la mise en conformité LHand n'est en effet pas jugée nécessaire et fait partie des exceptions OFT (coûts disproportionnés par rapport à la classification en tant que « gare pour randonneurs », ceci en rapport au nombre quotidien d'utilisateurs).</p> <p>De plus, les temps de parcours de la ligne sont si tendus que, pour éviter des ruptures de correspondances notamment, certains trains ne s'arrêtent plus provisoirement à la halte de William-Barbey. Cette perte de temps amènerait sans nul doute à d'autres mesures pénalisant la clientèle.</p> <p>Cette décision a été prise après consultation et aval des autorités cantonales (DGMR), communales et des représentants du tourisme pédestre vaudois (Vaud Rando).</p>

<b>253 Montbovon – Bulle – Châtel-St-Denis – Palézieux (tpf)</b>	
<p><b>Circulation étendue à tous les jours de la semaine des courses 14837 et 14838 (correspondances avec les 2 derniers IR 15 et RER S6)</b></p>	<p><b>Réponse du Canton de Fribourg, commanditaire majoritaire :</b>          Les tpf préavisent défavorablement cette demande de prestations supplémentaires en raison d'une faible augmentation de la fréquentation. Le coût de ces prestations, estimé à environ 150'000.- francs par an, est disproportionné en regard des seuls 10 nouveaux voyageurs par course estimés.</p>
<p><b>Ajout d'une paire de courses supplémentaire le samedi et deux le dimanche le matin entre Bulle et Montbovon</b></p>	<p><b>Réponse du Canton de Fribourg, commanditaire majoritaire :</b>          Les tpf préavisent défavorablement cette demande de prestations supplémentaires en raison d'un faible potentiel. Le coût de ces prestations, estimé à environ 80'000.- francs par an, est disproportionné en regard des seuls 5 nouveaux voyageurs par course estimés.</p>
<p><b>Pour les voyageurs entre Bulle et le Pays d'Enhaut, les temps d'attente en gare de Montbovon sont très élevés (environ 30')</b></p> <p><b>Seul le train supplémentaire TPF de 7:18 permet d'assurer une correspondance acceptable</b></p>	<p>A Montbovon, la priorité des correspondances est donnée sur la relation Bulle – Riviera. Avec une cadence horaire entre Bulle et Montbovon, il n'est pas possible de garantir des correspondances de qualité dans toutes les directions en raison des trains du MOB qui ne se croisent pas à Montbovon.</p> <p><u>Remarque de la DGMR-MT :</u>  <i>Vaud et Fribourg ont demandé à l'OFT de financer des trains supplémentaires en semaine en heures de pointe pour améliorer la situation des pendulaires. L'OFT a accepté la demande et les liaisons suivantes seront possibles :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Château d'Oex 6:25 – Montbovon 6:40/45 – Bulle 7:14 (nouveau)</li> <li>• Château d'Oex 7:00 – Montbovon 7:15/18 – Bulle 7:48 (maintenu)</li> <li>• Les Sciernes 7:10 – Montbovon 7:14/18 – Bulle 7:48 (nouveau)</li> <li>• Bulle 16:45 – Montbovon 17:13/17 – Château-d'Oex 17:32 (nouveau)</li> </ul> <p><i>Des réflexions complémentaires seront conduites avec l'OFT et le Canton de Fribourg pour la période horaire 2022/2023.</i></p>

<b>2003 Cossonay-Penthalaz – Cossonay-Ville (MBC)</b>	
<p><b>Plus de liaison Cossonay-Penthalaz – Cossonay-Ville pour rentrer depuis Lausanne avec le train 24298 (la semaine) et le train 24006 (le week-end)</b></p>	<p>Réclamation pertinente qui a déjà été traitée dans le cadre des réclamations courantes. Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2020, l'horaire du funiculaire en soirée a été ajusté afin de permettre les correspondances avec les derniers trains régionaux en provenance de Lausanne et Yverdon-les-Bains. Trois courses supplémentaires ont été ajoutées au funiculaire respectivement à 00h50, 1h00 et 01h10 en semaine et les weekends.</p> <p>Durant l'interruption due aux travaux de modernisation du funiculaire, les MBC continueront d'effectuer ces courses avec les bus de remplacement afin d'assurer les correspondances train – funiculaire en fin de soirée.</p> <p><i>Remarque de la DGMR-MT: Les chaînes de transport suivantes devraient être garanties (en cours de validation aux MBC) :</i></p> <p><i>Actuellement et jusqu'au 12 décembre 2020:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Train 24298 : Arrivée à Cossonay à 0:52 – Bus à 1:00</i></li> <li>• <i>Bus 4002 (en rempl. train 24002) : Arrivée à Cossonay à 1:56 – Bus à 2:05</i></li> </ul> <p><i>Dès le 13 décembre 2020 :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Train 24298 : Arrivée à Cossonay à 0:42 – Bus à 0:45</i></li> <li>• <i>Train 24002 : Arrivée à Cossonay à 1:44 – Bus à 1:55</i></li> </ul> <p><i>Dès la remise en service du funiculaire (dès le 6 septembre 2021) :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Train 24298 : Arrivée à Cossonay à 0:42 – Funi à 0:45</i></li> <li>• <i>Train 24002 : Arrivée à Cossonay à 1:44 – Funi à 1:55</i></li> </ul>

<b>2050 Vevey – Chardonne – Mont-Pèlerin (MVR)</b>	
<p><b>En heures creuses, le funiculaire est bien calé avec les bus de la ligne 201. Cela n'est pas du tout le cas en heures de pointe lorsque le funiculaire passe à une cadence 15'</b></p>	<p>La seule possibilité pour caler toutes les courses du funiculaire sur les bus 201 serait de réduire la cadence en passant d'une cadence 15 minutes à une cadence 20 minutes. Le niveau de fréquentation de certaines courses ne justifie pas une réduction de cadence à 20' (au lieu de 15') en heures de pointe pour la ligne Vevey - Chardonne - Mont-Pèlerin.</p>

## Transports routiers

### CarPostal

<b>56 Mex – Vufflens-la-Ville – Bussigny (cadre 10.056)</b>	
<b>Réintroduction de la desserte du quartier des Esserts (si nécessaire en supprimant la desserte de Bussigny)</b>	<p>Jusqu'au 14 décembre 2019, le quartier des Esserts de la Commune de Mex était desservi par la ligne locale 91 Bussigny – Villars-Ste-Croix – Mex, commandée par les trois Communes précitées. Les Communes de Mex et Villars-Ste-Croix ayant souhaité se retirer du financement de cette ligne urbaine (financement majoritairement communal avec subvention cantonale), la ligne 91 ne dessert plus que le territoire de la Commune de Bussigny depuis le 15 décembre 2019.</p> <p>L'horaire de la ligne régionale 56 Bussigny – Vufflens-la-Ville – Mex prévoit un temps de rebroussement à "Mex, village" de 2 minutes, ce qui est insuffisant pour la prolonger jusqu'aux Esserts. Des horaires alternatifs ont été étudiés afin de permettre cette desserte ; ils impliquent la rupture de certaines correspondances à Bussigny. Le potentiel de clientèle touché par une telle modification a été jugé supérieur à celui qui serait généré par le prolongement aux Esserts et ce dernier n'a pas été retenu par la DGMR.</p> <p>La variante proposée consistant à supprimer la desserte de Bussigny en introduisant un terminus à la zone industrielle de Vufflens-Aclens n'est pas favorable à la desserte de cette zone d'emplois qui ne bénéficierait pas de bonnes correspondances à la gare de Vufflens-la-Ville. Les correspondances pour la zone industrielle étant assurées à Bussigny.</p> <p>La demande de desserte du quartier des Esserts est actuellement traitée dans le cadre d'une étude de desserte par les transports publics du bassin de la Venoge. A ce stade, il apparaît que la desserte des Esserts nécessite la mise en place d'une nouvelle ligne.</p>
<b>Ajout de courses supplémentaires aux heures de pointe</b>	<p>La fréquentation observée de 55 voyageurs par jour sur le tronçon déterminant en 2019 correspond à une offre de 6 paires de courses par jour, pour une offre actuelle de 7 paires de courses du lundi au vendredi. La fréquentation de la ligne ne justifie pas aujourd'hui d'ajout de courses supplémentaires.</p>

<b>75 Mézières – Servion – Les Cullayes – Savigny – Lausanne-Sallaz (cadre 10.075)</b>	
<b>L'association La Branche demande d'adapter les horaires pour correspondre aux besoins de leurs 350 collaborateurs (ajout de courses et ajustement d'horaires)</b>	<p>Un projet de refonte des horaires des lignes 65 Mézières – Servion – Forel (Lavaux) – Savigny – Lausanne-Sallaz et 75 Mézières – Servion – Les Cullayes – Savigny – Lausanne-Sallaz est en cours d'étude pour la période horaire 2022/2023. La DGMR et l'exploitant prendront contact avec l'association La Branche en début d'année 2021 pour présenter les horaires planifiés. Les horaires des lignes de transport public ne peuvent toutefois pas être adaptés sur mesure aux besoins d'un seul acteur.</p> <p>Les horaires de la ligne 75 sont contraints par les moyens à disposition (nombre de véhicules), la recherche d'une complémentarité entre les horaires des lignes 75 et 65 sur leurs tronçons communs et les besoins scolaires du secteur qui ont déjà fait l'objet de nombreuses coordinations.</p>
<b>120 Monthey – Vouvry – Villeneuve VD (cadre 12.120)</b>	
<b>Ajout de courses entre Villeneuve et Chessel à 17:42 et 18:42 pour améliorer les correspondances avec le MOB à Montreux et les RegioExpress à Villeneuve</b>	<p>Cette demande a déjà été faite dans le cadre de l'horaire 2020. Une course supplémentaire Chessel 5:57 – Villeneuve 6:15 avait été ajoutée dès décembre 2019 pour améliorer cette connexion le matin. La fréquentation de la ligne 120 ne permettait pas d'ajouts supplémentaires de courses le soir. Le prochain changement d'horaire pour cette ligne sera pour 2022/2023.</p> <p>Un bilan de l'évolution de la fréquentation de la ligne sera effectué fin 2020 – début 2021 pour une adaptation des prestations commandées pour la prochaine période biennale 2022/2023, en cohérence avec la demande observée suite à l'ouverture de l'hôpital Riviera-Chablais.</p>
<b>143 Aigle – Corbeyrier – (Luan) (cadre 12.143)</b>	
<b>Ajout d'une course vers 9h afin de combler le trou de desserte entre 7:38 et 11:08 au départ de Corbeyrier</b>	<p>La fréquentation observée en 2019 sur la ligne permet d'ajouter une paire de courses tout en respectant les critères d'adéquation entre l'offre et la demande dictés par la Confédération. Une paire de courses supplémentaire Aigle, gare 8:57 – Corbeyrier, poste 9:20 – Corbeyrier, Café de Luan 9:30 puis Corbeyrier, Café de Luan 9:30 – Corbeyrier, poste 9:40 – Aigle, gare 10:03 a été ajoutée en semaine, pour un coût d'environ CHF 40'000.-/an à partir du 14 décembre 2020.</p>

<b>175 Château-d'Oex – Col-des-Mosses – Le Sépey – Leysin (cadre 12.175)</b>	
<b>Augmentation des cadences entre Château-d'Oex et La Lécherette et insertion des courses dans le prix du forfait pour favoriser la pratique du ski depuis la Lécherette, sans voiture</b>	L'offre de la nouvelle ligne 12.175 qui entrera en service en décembre 2020 comporte déjà une augmentation substantielle de l'offre (+ 50 % environ) par rapport aux prestations offertes en 2019 par les lignes 12.171, 12.173 et 12.174 desservant les mêmes tronçons. Un bilan de la fréquentation sera effectué après 3 à 4 années d'exploitation de la nouvelle offre pour envisager d'éventuels développements supplémentaires dans le cadre du transport régional de voyageurs. En attendant, des partenariats avec les services de tourisme locaux et les Communes pour anticiper des augmentations d'offre sont possibles.
<b>La CITRAP demande une bonne action de communication pour ce nouveau produit</b>	L'entreprise CarPostal prévoit une communication spécifique pour cette nouvelle offre.

<b>180 Schönried – Gstaad – Col-du-Pillon, Glacier 3000 – Les Diablerets (cadre 12.180)</b>	
<b>Poursuivre la desserte des Diablerets au-delà de 16h</b>	Cette demande sera étudiée dans le cadre des horaires 2022/2023.

<b>382 Cully – Chexbres – Puidoux – Palézieux (Ligne de Lavaux) (cadre 10.382)</b>	
<b>Attente de la RER4 à Puidoux à 18:20</b>	L'horaire de la ligne est contraint à Palézieux et Cully ainsi que par les écoles de Puidoux. A Puidoux, la correspondance est prévue en 4 minutes avec le train RER4. Une mesure d'exploitation va être mise en place par l'entreprise CarPostal pour attendre jusqu'à deux minutes supplémentaires l'arrivée des trains de Lausanne. Il s'agit de l'attente maximale pour ne pas compromettre la correspondance suivante à Cully.
<b>Meilleur respect des correspondances à Cully direction Vevey et à Puidoux direction Fribourg</b>	Des mesures ont été prises à l'horaire 2020 pour limiter les problèmes de rupture de correspondance en supprimant la desserte de la localité des Tavernes. Les temps de parcours vont être affinés en vue du projet d'horaire 2022/2023.  Par ailleurs, pour 2021, les correspondances pour Vevey à Cully ne pourront plus être données (départ des trains aux 40 au lieu de 44). La connexion est toutefois possible via Chexbres et le Train des vignes (par exemple : 382 Riex 6:19 – Chexbres-Village, gare 6:32 / RER7 Chexbres-Village 6:34 – Vevey 6:44 le matin, et RER7 Vevey 17:14 – Chexbres-Village 17:23 / 382 Chexbres-Village, gare 17:26 – Riex 17:38 le soir).



<b>382 Cully – Chexbres – Puidoux – Palézieux (Ligne de Lavaux) (cadre 10.382)</b>	
<b>Ajout de courses entre Chexbres et Puidoux pour une arrivée le matin à Lausanne entre 7:55 et 8:48 et un retour entre 17:34 et 18:23 via Puidoux</b>	L'horaire de la ligne a été complètement remanié en 2018 (changement d'horaire de décembre 2017). Un bilan de la fréquentation sera effectué en prévision de l'horaire 2022/2023, après 3 à 4 années d'exploitation de la nouvelle offre afin d'envisager d'éventuels développements de l'offre sur les différents tronçons de la ligne.
<b>Ajout d'une course Puidoux, gare 5:30 - Palézieux, gare 5:55 avec desserte de l'arrêt Tavernes, école</b>	
<b>Départ de la course 38204 de Palézieux-Gare à 6:02</b>	
<b>Départ de la course 38216 depuis Palézieux-Gare</b>	
<b>Prolongement de la course 38231 de Puidoux, gare à Palézieux-Gare</b>	
<b>Ajout de courses entre Cully – Chexbres – Puidoux</b>	
<b>Demande de la Commune de Chexbres de créer une nouvelle ligne Vevey – Chardonne – Puidoux pour favoriser les relations en direction de Lausanne ou Fribourg</b>	<p>Suite aux différentes demandes des Communes dans le secteur, la DGMR étudie plusieurs variantes de desserte.</p> <p>L'analyse d'une nouvelle ligne Vevey – Chardonne – Puidoux montre que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Relations Vevey – Lausanne : la desserte actuelle en train est bien plus rapide.</li> <li>- Relations Chardonne – Lausanne : la ligne pourrait proposer une alternative avec des temps de parcours équivalents, pour autant que les correspondances à Puidoux soient optimisées en direction de <u>Lausanne</u>.</li> <li>- Relations Vevey – Fribourg : la desserte actuelle en train est plus intéressante (1:08 aujourd'hui via Lausanne, contre environ 1:23 via Puidoux, pour autant que les correspondances à Puidoux soient optimisées en direction de <u>Fribourg</u>).</li> <li>- Relations Chardonne – Fribourg : la nouvelle ligne permettrait un gain de temps de parcours d'environ 10' par rapport à la desserte actuelle via Bossonnens et Palézieux, pour autant que les correspondances à Puidoux soient optimisées en direction de <u>Fribourg</u>.</li> <li>- Le potentiel d'habitants desservis entre Chardonne et Chexbres est faible.</li> </ul>

<b>382 Cully – Chexbres – Puidoux – Palézieux (Ligne de Lavaux) (cadre 10.382)</b>	
<b>Viser une complémentarité de la ligne 382 et du Train des vignes (ligne RER7) entre Puidoux et Chexbres</b>	En décembre 2017, la ligne 382 a été prolongée à la gare de Palézieux pour donner correspondance sur les trains "grandes lignes" en direction de Lausanne d'un côté et Berne de l'autre. Cette desserte n'a lieu qu'une fois par heure. Les contraintes de correspondance à Palézieux (nœud 00) et Cully, et de desserte scolaire à Puidoux ne permettent pas de modifier l'horaire de la ligne 382 pour assurer une complémentarité avec le Train des vignes sans remettre en question le concept actuel.

<b>383 Montpreveyres – Mézières – Carrouge – Vucherens – Syens (cadre 10.383)</b>	
<b>Demande de la Commune de Vucherens de réduire l'offre à travers son territoire le week-end et hors périodes scolaires</b>	Après discussion avec la Commune, le niveau d'offre est maintenu du lundi au dimanche comme en 2020. L'entreprise CarPostal s'est engagée à exploiter l'offre du week-end avec des minibus, comme initialement prévu, afin de limiter les nuisances en traversée de Vucherens.
<b>Prolongement des courses 38306 et 38316 jusqu'à Oron-la-Ville via Auboranges, anticipation des courses 38307, 38317 et 38319 à Oron-la-Ville</b>	La desserte d'Auboranges (FR) par cette ligne n'est pas prévue dans la planification vaudoise. La demande d'assurer une desserte de cette localité a toutefois été transmise au Canton de Fribourg. Tout prolongement nécessiterait l'engagement d'un véhicule supplémentaire. La demande de relier les Communes de la ligne 383 à Oron-la-Ville n'a pas été relevée lors de la restructuration du réseau de la Broye en décembre 2017. Cette étude comprenait le périmètre de la ligne 383 et a fait l'objet de multiples consultations auprès des Communes concernées.
<b>Ajout d'une course Mézières 5:20 – Oron-la-Ville 5:40</b>	Actuellement, la fréquentation observée sur cette ligne ne permet pas d'ajouter une course supplémentaire tout en respectant les critères d'adéquation entre l'offre et la demande de l'OFT.

<b>385 Servion – Oron-la-Ville – Palézieux – La Rogivue (cadre 10.385)</b>	
<b>Ajout d'une course le soir depuis Palézieux : départ 20:03 en direction de La Rogivue</b>	La fréquentation actuelle de la ligne 385 sur le tronçon Palézieux-gare – La Rogivue ne permet pas de justifier le financement d'une course supplémentaire selon la procédure de cofinancement de l'offre régionale de transport par la Confédération et le Canton.  En effet, la fréquentation observée de 202 voyageurs par jour sur le tronçon déterminant correspond à une offre de 11 paires de courses par jour, pour une offre 2021 planifiée à déjà 13,5 paires de courses par jour sur ce tronçon.

<b>385 Servion – Oron-la-Ville – Palézieux – La Rogivue (cadre 10.385)</b>	
<b>Ajout d'une course Servion 11:30 – Palézieux-gare 11:55</b>	<p>La fréquentation actuelle de la ligne 385 sur le tronçon Palézieux-gare – Servion ne permet pas de justifier le financement de courses supplémentaires selon la procédure de cofinancement de l'offre régionale de transport par la Confédération et le Canton.</p> <p>En effet, la fréquentation observée de 328 voyageurs par jour sur le tronçon déterminant correspond à une offre de 15 paires de courses par jour, pour une offre 2021 planifiée à déjà 16,5 paires de courses par jour sur ce tronçon.</p> <p>Le décalage de la course actuelle (départ de Servion à 12:00) est lié à des contraintes scolaires. Rajouter cette course nécessiterait un véhicule supplémentaire.</p>
<b>Adaptation des horaires du samedi et dimanche pour arriver à Maraçon ou La Rogivue autour de midi</b>	<p>L'offre actuelle du week-end a été mise en place en décembre 2019 et est encore en phase de test. Pour optimiser les moyens nécessaires pour exploiter cette offre, un seul véhicule assure la desserte du week-end des lignes 10.385 et 20.450, ce qui engendre des contraintes d'exploitation qui empêchent des décalages dans les horaires sans remettre en question l'horaire des deux lignes.</p> <p>Un bilan de la fréquentation sera effectué après 3 à 4 années d'exploitation de la nouvelle offre en vue d'un éventuel ajout de prestations supplémentaires.</p>
<b>410 Cossonay-Penthalaz – Cheseaux (cadre 10.410)</b>	
<b>Mention de Penthaz, Rio dans la liste des arrêts</b>	<p>L'arrêt manque effectivement à la liste des arrêts dans l'horaire soumis à la consultation publique. Ceci a été corrigé.</p>
<b>Ajout d'un arrêt Penthaz, Rio en direction de Cheseaux</b>	<p>Contact a été pris avec la Commune pour aménager un arrêt sécurisé. La Commune a confirmé son intention d'aménager cet arrêt. La date de réalisation n'est à ce jour pas connue.</p>
<b>Ajout d'une course Penthaz – Cossonay-Penthalaz plus tôt, à 6:30</b>	<p>Cette demande sera étudiée dans le cadre de réflexions en cours sur la desserte en transport public dans le bassin de la Venoge, menée conjointement avec les entreprises de transport, les Communes et le Canton. Ces prestations pourront être ajoutées au plus tôt en décembre 2021.</p>
<b>412 Cossonay-Penthalaz – Lussery-Villars (cadre 10.412)</b>	
<b>Développement de la ligne, en semaine et le week-end</b>	<p>Aujourd'hui cette ligne est financée entièrement par le Canton de Vaud, sans cofinancement fédéral, car elle ne répond pas aux critères minimaux de fréquentation et de taux de couverture des charges par les recettes.</p> <p>La Commune de Lussery-Villars est également desservie par le bus intercommunal gratuit PPD (Penthalaz – Penthaz – Daillens – Lussery-Villars).</p> <p>Une étude de réorganisation générale des transports publics est en cours dans le secteur du bassin de la Venoge. La desserte de Lussery-Villars est analysée dans ce cadre, visant une complémentarité entre les dessertes locales et régionales.</p>

<b>414 Echallens – Bettens – Cossonay-Penthalaz (cadre 10.414)</b>	
<b>Correspondance pour Yverdon le week-end</b>	La ligne 414 offre des correspondances sur les trains à Echallens et Cossonay-Penthalaz. Etant données les différentes contraintes d'exploitation et les horaires ferroviaires aux deux gares, il n'est pas possible d'offrir des correspondances dans les deux directions à Cossonay-Penthalaz. Les correspondances pour Lausanne ont été privilégiées.
<b>Amélioration des temps de correspondance à Echallens et Cossonay-Penthalaz</b>	En semaine, les temps de correspondance à Echallens sont de 6 minutes depuis Lausanne, 7 minutes depuis Bercher, 11 minutes vers Lausanne et 12 minutes vers Bercher, ce qui est jugé suffisant. Le week-end, l'horaire de la ligne est effectivement tendu avec des correspondances réduites au minimum mais l'engagement d'un véhicule supplémentaire ne serait pas économiquement supportable. Ces correspondances sont de 3 minutes depuis et vers Lausanne à Echallens ; l'horaire a été adapté pour 2021 de manière à offrir 3 minutes de correspondance vers Lausanne à Cossonay-Penthalaz ; les correspondances sont de 2 minutes depuis Cossonay-Penthalaz (quai 1, voie 1).
<b>435 Thierrens – Epalinges (cadre 10.435)</b>	
<b>Fréquence à la demi-heure entre 6h et 8h</b>	Une augmentation de la cadence à 30 minutes le matin nécessiterait l'engagement de deux véhicules supplémentaires. Dans un premier temps, la priorité est donnée à la mise en place d'une cadence horaire toute la journée. En décembre 2020, les courses supplémentaires suivantes sont introduites du lundi au vendredi : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Thierrens 8:35 – Croisettes 9:16</li> <li>- Croisettes 9:47 – Thierrens 10:26</li> <li>- Thierrens 11:05 – Croisettes 11:46</li> <li>- Croisettes 11:47 – Thierrens 12:26</li> <li>- Thierrens 20:35 – Croisettes 21:16</li> <li>- Croisettes 21:17 – Thierrens 21:56</li> </ul> Les statistiques de fréquentation 2019 de la ligne indiquent que le centile 95 de la charge maximale à bord de la ligne à l'heure de pointe du matin en direction des Croisettes atteignait au maximum 50 personnes, ce qui est bien inférieur à la capacité des bus (environ 75-80 places).
<b>440 Echallens – Moudon (cadre 10.440)</b>	
<b>Correspondances entre les lignes 440 et 435 pour offrir une liaison performante entre Hermenches et les Croisettes</b>	Cette possibilité sera étudiée pour l'horaire 2022, de manière coordonnée avec la requête suivante (voir ci-dessous).

<b>440 Echallens – Moudon (cadre 10.440)</b>	
<b>Desserte de Sottens par la ligne 440</b>	Le passage par Sottens nécessite environ 7 minutes de plus à l'horaire selon l'entreprise CarPostal. Le nouvel horaire du LEB et de la ligne de bus rendent ce temps de parcours supplémentaire globalement admissible pour autant que cela soit compatible avec les contraintes posées par les groupements scolaires de part et d'autre de la ligne (ASIRE et AISMLE). L'opportunité d'adapter le parcours de la ligne 440, en lien avec la demande potentielle apportée par la desserte de Sottens, sera étudiée pour l'horaire 2022.
<b>450 Oron-la-Ville – La Verrerie (cadre 20.450)</b>	
<b>Correspondance à Oron-le-Châtel, gare à 17:28</b>	<p>L'horaire de la ligne 20.450 est actuellement construit de manière à offrir des correspondances à La Verrerie ou à Oron-la-Ville centre mais pas à Oron-le-Châtel.</p> <p>Les Cantons de Vaud et Fribourg envisagent de remettre à plat l'horaire de cette ligne à l'horizon 2022/2023 ou 2024/2025. L'opportunité d'offrir des correspondances à Oron-le-Châtel sera évaluée dans ce cadre.</p> <p>A court terme, la course 45037 ne peut être retardée car cela allongerait les correspondances à La Verrerie dans le sens retour d'environ 15 minutes, ce qui n'est pas admissible.</p>
<b>533 Aventibus (cadre 20.533)</b>	
<b>Adaptation des horaires depuis Avenches, Joli-Val pour permettre les correspondances avec la S5 de/pour Berne</b>	<p><u>Réponse de l'entreprise</u></p> <p>S'agissant de transport local, c'est la Commune qui commande l'horaire. La requête lui a été transférée.</p>
<b>560 Payerne – Grandcour – Chevroux (cadre 20.560)</b>	
<b>Ajouter un bus plus tôt en semaine permettant une arrivée à Lausanne à 7:00</b>	Cette demande sera étudiée pour l'horaire 2022/2023.

<b>571 Transport urbain de Payerne (cadre 20.571)</b>	
<b>Amélioration de la desserte en soirée, ainsi que le samedi et dimanche avec une desserte au minimum jusqu'à 22h du lundi au samedi</b>	<u>Réponse de l'entreprise</u> S'agissant de transport local, c'est la Commune de Payerne qui commande l'horaire. La requête lui a été transférée.

<b>620 Yverdon – Orges – Grandson – Grandevent – Vuiteboeuf (cadre 10.620)</b>	
<b>Temps de transbordement insuffisant à Vuiteboeuf entre le train et le bus</b>	En direction d'Yverdon, les correspondances sont de 3 minutes à Vuiteboeuf. En pratique, le bus attend le train et part très souvent avec 1 minute de retard par rapport à l'horaire. En provenance d'Yverdon, les correspondances sont de 4 minutes, ce qui apparaît suffisant. CarPostal n'a pas connaissance de problèmes de rupture de correspondance mais va observer la situation attentivement.

<b>650 Yverdon-les-Bains – Yvonand – Démoret – Granges-près-Marnand (cadre 10.650)</b>	
<b>Prolongement de la course 65025 de Démoret à Combremont-le-Grand</b>	La desserte de Combremont-le-Grand par la course 65025 est très difficile dans la production actuelle, car le bus qui effectue cette course doit, juste après son arrivée à Démoret, se rendre en « haut-le-pied » (circulation à vide sans voyageur) à la gare de Granges-Marnand, de manière à pouvoir assurer un départ de cette gare à 16:33. L'entreprise ne peut entrer donc pas en matière sur cette demande à l'horaire 2021. Cette demande sera ré-analysée pour un prochain horaire en fonction de l'évolution de la production (modification des roulements et des services).

<b>660 Yverdon-les-Bains – Thierrens – Moudon (cadre 10.660)</b>	
<b>Suppression des 30 minutes d'attente à Thierrens pour les liaisons Yverdon – Thierrens – Moudon à 16h, 17h et 18h</b>	Les courses Moudon – Thierrens partant de Moudon à la minute 46 sont prévues pour le retour des gymnasiens de Neyruz-sur-Moudon et des hauts de Moudon en provenance du gymnase intercantonal de la Broye à Payerne. La cadence habituelle est maintenue pour le reste des courses entre Thierrens et Yverdon.

<b>670 Yverdon-les-Bains – Echallens (cadre 10.670)</b>	
<b>Ajout d'une course plus tôt entre Yverdon et Echallens</b>	<p>La fréquentation actuelle de la ligne 670 ne permet pas le financement de courses supplémentaires selon la procédure de cofinancement de l'offre régionale de transport par la Confédération et le Canton.</p> <p>En effet, la fréquentation observée de 512 voyageurs par jour sur le tronçon déterminant correspond à une offre de 18 paires de courses par jour. Or, il y a déjà 24 paires de courses prévues pour la période horaire 2020/2021, tablant sur une forte augmentation de la fréquentation (nouvelle organisation scolaire ASIRE secteur Echallens – Villars-le-Terroir – Vuarrens). Cette demande sera ré-évaluée dans le cadre de l'élaboration des horaires 2022/2023.</p>
<b>Assurer les correspondances avec l'ICN de et vers Neuchâtel à Yverdon</b>	<p>En août 2019, toutes les lignes en rabattement sur la gare d'Echallens ont vu leur horaire réactualisé, en coordination avec le nouvel horaire du LEB et des différentes écoles primaires et secondaires du secteur (ASIRE). Concernant la ligne 670 spécifiquement, celle-ci doit répondre à des contraintes d'horaires ferroviaires à Echallens et Yverdon-les-Bains ainsi qu'à des contraintes scolaires à Villars-le-Terroir et Echallens. C'est la prise en compte de ces différentes contraintes qui a mené au choix d'horaire qui offre des correspondances à Yverdon-les-Bains privilégiant la direction Lausanne.</p>
<b>Ajout de marge à l'horaire pour les courses 67053 et 67055</b>	<p>De manière générale, l'horaire des lignes de bus régionales est construit pour que toutes les courses présentent les mêmes minutes de passage. La marge est ajoutée en bout de ligne. Ainsi, en heures creuses, un bus ne peut pas passer en avance à un arrêt ; il arrivera par contre en avance à son terminus. En heures de pointe, le bus peut prendre du retard par rapport aux horaires théoriques des arrêts intermédiaires. L'objectif reste cependant qu'il puisse assurer les correspondances à la gare de rabattement.</p> <p>Concernant spécifiquement la ligne 670, plusieurs courses présentent des retards récurrents aux heures de pointe. La course 67053 présente effectivement un retard moyen de 5,6 minutes à son arrivée à Echallens ; pour la course 67055, le retard moyen est inférieur à 1 minute.</p> <p>Pour le changement d'horaire, le minutage de la course 67053 va être adapté de manière à annoncer de manière transparente que les correspondances sur les trains de 17:53 et 17:54 à Echallens ne peuvent pas être garanties.</p> <p>Un travail de fond est en cours pour chercher des solutions permettant d'améliorer la tenue de l'horaire de la ligne aux heures de pointe, par exemple par la recherche d'itinéraires alternatifs dans Yverdon-les-Bains. D'éventuelles adaptations plus profondes des horaires de la ligne seront mises en œuvre à l'horaire 2022.</p>

<b>720 Allaman – Aubonne – Gimel – St-George (cadre 10.720)</b>	
<b>Desserte quotidienne par le col du Marchairuz afin de réduire le temps de parcours entre la Vallée de Joux et l'ouest vaudois</b>	Cette relation est à l'étude. Il s'agit d'un développement d'offre conséquent dont l'opportunité et son horizon de mise en œuvre doivent encore être confirmés pour un potentiel de voyageurs restant à confirmer.
<b>725 Allaman – Aubonne – Gimel (cadre 10.725)</b>	
<b>Compléments de la cadence horaire pour permettre une cadence semi-horaire continue entre Allaman et Aubonne</b>	<p>Les trous de desserte de la ligne 725 sont comblés au changement d'horaire de décembre 2020, assurant ainsi une desserte semi-horaire sur l'axe Allaman – Aubonne – Gimel de 5h à 20h du lundi au vendredi :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Départs supplémentaires d'Allaman à 9:56, 10:56 et 14:56</li> <li>- Départs supplémentaires de Gimel à 9:36, 10:36 et 15:36</li> </ul> <p>Par ailleurs, une paire de courses supplémentaires est ajoutée le soir Gimel 20:36 – Allaman 21:01, Allaman 21:56 – Gimel 22:22.</p> <p>En outre, la ligne 725 circulera désormais les samedis et dimanches à cadence horaire entre 8h et 19h.</p>
<b>729 Allaman – Aubonne – Gimel (lignes 720, 721, 725) (cadre 10.729)</b>	
<b>La Commune d'Aubonne demande d'assurer des correspondances avec les trains de 10:10 et 11:10 en direction de Genève et 10:06 et 11:06 en direction Lausanne ainsi que 9:48, 10:48 et 14:48 depuis Genève et 9:52, 10:52 et 14:52 de Lausanne</b>	Requête admise. La ligne 725 circulera désormais toutes les heures la semaine entre 6h et 20h ainsi que les samedis, dimanches et jours fériés de 8h à 18h, ce qui permettra de donner correspondance à tous les <i>RegioExpress</i> en direction de Genève ainsi que tous les RER en direction de Lausanne dans ces plages horaires.
<b>Cadence au quart d'heure entre Allaman et Aubonne</b>	<p>Quelques renforts seront ajoutés entre Allaman, gare et Aubonne, gare aux heures de pointe pour offrir une cadence partielle au quart d'heure (voir horaire de la ligne 721) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Départs d'Aubonne à 6:37, 7:37, 8:37, 17:37, et 18:37</li> <li>- Départs d'Allaman à 16:15, 17:45, 18:45 et 19:45</li> </ul>



<b>765 Eclépens – La Sarraz – St-Loup (cadre 10.765)</b>	
<b>Maintien de l'horaire en vigueur</b>	L'horaire soumis à la consultation comprenait des erreurs. L'horaire 2021 de la ligne 765 est bien une reconduction de l'horaire 2020.

<b>840 Rolle – Gimel (cadre 10.840)</b>	
<b>Développement de l'offre le week-end, en particulier en soirée</b>	Une réflexion sera menée à l'horizon de la prochaine période horaire 2022/2023 pour étoffer l'offre le week-end sur cette ligne.

### ***MBC : Transports de la région Morges-Bière-Cossonay***

<b>701 Morges – St-Sulpice VD – Ecublens VD – Lausanne (cadre 10.701)</b>	
<b>Lors de la cadence 30 minutes, arrivée des bus aux 15/45 et départs aux 13/43 de la gare de Morges pour correspondance de/à Lausanne et Genève en maximum 20 minutes d'attente</b>	<u>Réponse de l'entreprise</u> S'agissant du réseau urbain, cette demande sera analysée avec les TPM.

<b>702 Tolochenaz – Morges – Lonay – Echandens – Bussigny VD (cadre 10.702)</b>	
<b>Lors de la cadence 30 minutes, arrivée des bus aux 15/45 et départs aux 13/43 de la gare de Morges pour correspondance de/à Lausanne et Genève en maximum 20 minutes d'attente</b>	<u>Réponse de l'entreprise</u> S'agissant du réseau urbain, cette demande sera analysée avec les TPM.

<b>704 Echichens – Morges (cadre 10.704)</b>	
<b>Lors de la cadence 30 minutes, arrivée des bus aux 15/45 et départs aux 13/43 de la gare de Morges pour correspondance de/à Lausanne et Genève en maximum 20 minutes d'attente</b>	<u>Réponse de l'entreprise</u> S'agissant du réseau urbain, cette demande sera analysée avec les TPM.

<b>728 Morges – Cottens – Cossonay-Ville – Cossonay-Penthalaz – Gollion (cadre 10.728)</b>	
<b>Adapter l'horaire pour rétablir les correspondances vers le <i>RegioExpress</i> (dp. xx:55) et depuis le <i>RegioExpress</i> (arr. xx:03). Cette correspondance est indispensable pour Renens et la liaison avec l'IC5 à Lausanne</b>	Les MBC ne sont pas favorables à cette modification, il y a seulement 4 minutes de battement à Apples. La mise en place de cette mesure doit être étudiée et nécessiterait l'engagement d'un véhicule supplémentaire et au minimum 3 chauffeurs supplémentaires.

<b>735 Morges – Aclens – Cossonay-Ville (cadre 10.735)</b>	
<b>Prolongement de la ligne 735 de Cossonay à La Sarraz</b>	Ce prolongement a été évoqué dans le groupe de travail de l'étude de développement du réseau de bus du secteur du bassin de la Venoge (ARCAM, Communes) et est à l'étude pour une éventuelle mise en service à moyen terme.

<b>742 Bière – Montricher – L'Isle (cadre 10.742)</b>	
<b>Remettre un arrêt pour toutes les courses à Montricher à l'arrêt Champet et Grand-Faubourg. Sinon de très nombreux écoliers ne pourront plus rentrer à midi et rentreront encore plus tard après l'école</b>	Réclamation pertinente concernant la ligne 742 ; l'arrêt Champet n'a pas été supprimé et est bien maintenu pour l'horaire 2021. <a href="#">Le parcours dans Montricher de la ligne 742 a été modifié depuis la rentrée scolaire d'août 2020</a> afin de permettre un parcours plus lisible pour les clients et favoriser un temps de pause allongé pour les scolaires de Montricher le midi.

<b>742 Bière – Montricher – L'Isle (cadre 10.742)</b>	
<b>Ajouter une course plus tôt depuis Montricher, village pour une arrivée plus tôt à Morges que 6:49</b>	<p>La fréquentation enregistrée en 2019 (270 voyageurs / jour ouvrable) sur la ligne Apples – L'Isle ne suffit toujours pas pour obtenir la participation de la Confédération (47%) au déficit de la ligne (minimum requis 500 voyageurs / jour ouvrable). Une course supplémentaire n'est donc financièrement pas possible pour l'horaire 2021.</p> <p><i>Remarque de la DGMR-MT :</i>  <i>Il n'est pas pertinent d'ajouter une course supplémentaire sur la ligne de bus 742, car il n'est pas possible d'ajouter une course supplémentaire sur la ligne de train. En effet, la fréquentation actuelle de la ligne Apples – L'Isle ne justifie pas la mise en place de courses supplémentaires en regard des critères d'adéquation offre-demande de l'OFT, d'autant plus que le taux de couverture des charges par les recettes de cette ligne est inférieur à 12% et est donc aussi insuffisant pour l'OFT (cible : taux supérieur à 20%).</i></p>
<b>760 La Sarraz – Cossonay-Ville (cadre 10.760)</b>	
<b>Maintien de la course 7606 à 8:12 au lieu de 8:02 pour assurer les correspondances à La Sarraz en provenance de Vallorbe</b>	<p>Les deux demandes de la Commune de Ferreyres appellent les remarques suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pour reprendre les voyageurs en provenance de Vallorbe à La Sarraz (RER2 arrivant à 8:08), le bus devrait partir au plus tôt à 8:11 ou 8:12. Dans ce cas, l'arrivée à Cossonay-Penthalaz gare ne serait pas possible avant 8:41, empêchant d'assurer la correspondance sur le train de 8:39 (RER2) pour Lausanne, mais permettant d'assurer celle sur le train de 8:47 (RER1).</li> <li>- Pour assurer la correspondance à Cossonay-Penthalaz sur le RER2 de 8:39, le bus 760 devrait partir au plus tard à 8:07 de La Sarraz, ce qui empêcherait de relever le RER22. Un départ à 8:02 permet de garantir les correspondances de manière plus fiable.</li> </ul>
<b>Décalage de la course 7606 à 8:07 avec prolongement à Cossonay-Penthalaz, gare pour correspondance sur le train de 8:39 ou 8:47</b>	<p>Dans ce cadre, les MBC et la DGMR ont décidé de conserver la cadence entre les courses de 6h, 7h et 8h avec un départ à 8:02 de La Sarraz, qui ne permet pas de relever le RER22 de Vallorbe (flux très faibles), mais garantit la correspondance sur le RER2 à Cossonay-Penthalaz.</p>
<b>Décaler le départ de la course 7619 à 19:00 de manière à garantir la correspondance avec le train RER 22</b>	<p>Cette remarque est judicieuse et l'horaire a été adapté tant pour la course 7619 à 19:00 que pour les deux courses précédentes (7615 à 17:00 et 7617 à 18:00).</p>

<b>760 La Sarraz – Cossonay-Ville (cadre 10.760)</b>	
<b>Prolongement de la ligne 760 à la gare de Cossonay-Penthalaz le matin</b>	Le prolongement systématique de la ligne 760 à la gare de Cossonay-Penthalaz nécessiterait l'engagement d'un véhicule supplémentaire. Ceci n'est pas prévu pour l'horaire 2021 mais sera reconsidéré en fonction des synergies qui pourraient être identifiées avec d'autres lignes du secteur.

### ***tl : Transports publics de la région lausannoise***

<b>9 Lutry – Paudex – Pully – Lausanne – Prilly (cadre 10.009)</b>	
<b>Mauvais signalement des correspondances en gare de Pully-Nord et Pully dans les bus et sur le terrain ; renommer l'arrêt "Montillier" en "Pully, gare" ou "Pully, gare nord"</b>	<u>Réponse de l'entreprise</u> Dans le cadre de reprise des lignes précédemment exploitées par le sous-traitant des tl, la signalétique a été revue pour le secteur Pully gare - centre - Clergère. La gare est équipée d'un panneau avec le pictogramme bus, mais effectivement, l'inverse n'est pas vrai. A noter que les relations sont plus rapides via Perraudettaz que via Montillier.

<b>23 Lausanne Rouvraie – Entre-Bois – Le Mont-sur-Lausanne Maillefer (cadre 10.023)</b>	
<b>Créer un arrêt "Rionzi" sur la boucle entre "Entre-Bois" et "Maillefer"</b>	<u>Réponse de l'entreprise</u> En préambule, l'existence de la ligne 23 est liée à la future extension de la ligne de trolleybus n° 3 jusqu'à Maillefer à l'horizon 2023. Dans l'intervalle et pour permettre la desserte des habitants du nouveau quartier, la ligne 23 a été mise en place pour proposer une offre de transport public, avant l'extension de la ligne 3 qui nécessite des travaux d'infrastructures plus conséquents. Initialement exploitée par minibus, la ligne 23 a été dotée d'un autobus moyen permettant de faire face à la forte demande. Dès lors, son tracé a dû être modifié pour permettre le rebroussement des autobus, en attendant la réalisation du giratoire de Maillefer. Le passage par le chemin du Rionzi est à caractère temporaire, la mise en service futur du giratoire de Maillefer permettra d'éviter le détour actuel, raison pour laquelle à ce jour, aucun arrêt n'est proposé sur le chemin du Rionzi. Par ailleurs, des réflexions sont en cours pour la desserte par bus du nord du Rionzi dans le cadre des développements à venir sur la commune du Mont-sur-Lausanne.

<b>54 Renens VD – Cheseaux-sur-Lausanne – Le Mont-sur-Lausanne (cadre 10.054)</b>	
<b>Ajout de courses le matin entre 6h et 10h et le soir entre 16h30 et 19h (aux heures de bureau)</b>	<p>La ligne 54 a fait l'objet de récents développements. En 2019, la ligne 54 Renens VD – Cheseaux-sur-Lausanne comptabilisait 11 paires de courses par jour du lundi au vendredi. En 2020, elle a été prolongée au Mont-sur-Lausanne, à raison de 13 paires de courses par jour du lundi au vendredi et 7 paires de courses par jour les samedis.</p> <p>La fréquentation actuelle de la ligne 54 ne permet pas le financement de courses supplémentaires selon la procédure de cofinancement de l'offre régionale de transport par la Confédération et le Canton.</p> <p>En effet, la fréquentation observée en 2019 de 248 voyageurs par jour sur le tronçon déterminant correspond à l'offre en place, soit 13 paires de courses par jour en semaine.</p> <p>S'agissant d'une offre récente, l'évolution de la fréquentation de la ligne est suivie de très près et l'offre sera étoffée en fonction de ces résultats.</p>

<b>65 Lausanne – Savigny – Forel (Lavaux) – Servion – Mézières (cadre 10.065)</b>	
<b>Ajout de courses le matin entre 6h et 10h et le soir entre 16h30 et 19h (aux heures de bureau)</b>	<p>La ligne 65 a été identifiée comme une ligne à développer à l'horizon 2022/2023 par le Canton de Vaud.</p> <p>En effet, la fréquentation observée en 2019 de 825 voyageurs par jour sur le tronçon déterminant correspond à une offre de 23 paires de courses par jour du lundi au vendredi selon la procédure de cofinancement de l'offre régionale de transport par la Confédération et le Canton, pour une offre actuelle de 20 paires de courses par jour. Ce développement nécessite l'engagement de véhicules supplémentaires et un besoin en indemnités conséquent. Il est donc planifié pour la période biennale 2022/2023.</p>
<b>Création d'une ligne entre Servion – Forel et Puidoux pour faciliter les liaisons entre le Jorat et la Riviera et desservir le lac de Bret</b>	<p>Une telle liaison n'est actuellement pas dans les intentions de planification du Canton de Vaud mais sera intégrée aux réflexions de développement futur des deux secteurs concernés.</p>

<b>67 Pully – Belmont-sur-Lausanne – Grandvaux – Cully (cadre 10.067)</b>	
<b>Rétablissement d'une cadence horaire</b>	<p>La ligne 67 Pully, Val-Vert – Belmont-sur-Lausanne – La Croix-sur-Lutry – Grandvaux – Cully a été mise en service en 2016, exploitée par un véhicule de petite capacité.</p> <p>La Commune de Bourg-en-Lavaux, les tl et la DGMR sont en discussion depuis 2015 pour la planification de cette ligne et des aménagements qui permettraient l'engagement de véhicules de plus grande capacité et le transport par cette ligne d'un nombre plus important d'élèves de Cully et Riex se rendant au collège de Puidoux. Ce dossier ayant pris du retard, la fréquentation espérée sur la ligne pour justifier le volume de prestations offert n'est pas atteinte.</p> <p>En effet, la ligne 67 comptait, en 2019, 14 paires de courses journalières du lundi au vendredi. La charge sur le tronçon déterminant (Lutry, Landar – Lutry, Echerins) s'élevait en 2018 à 106 voyageurs par jour, ce qui correspond à une offre de 8 paires de courses par jour selon les barèmes d'adéquation entre l'offre et la demande de la Confédération.</p> <p>L'OFT a émis une réserve quant au financement de la suroffre constatée sur la ligne pour la période 2018-2019 déjà. Afin de ne pas perdre de cofinancement fédéral sur les paires de courses surnuméraires, la DGMR a été contrainte d'adapter l'offre de la ligne 67 pour la période horaire 2020/2021 déjà. L'offre a été réduite à 11 paires de courses du lundi au vendredi et 9 paires de courses les samedis et dimanches. Ceci situe l'offre à la limite de ce que peut tolérer l'OFT selon les critères d'adéquation offre-demande qu'il a instauré.</p> <p>En outre, des réflexions sont en cours sur un éventuel prolongement de la ligne 47, ligne urbaine commandée par les Communes, ceci depuis Lutry, Landar à Grandvaux, Pra Grana. Si ce projet se concrétise, la ligne 67 sera revue en conséquence.</p>

## TPN : Transports publics nyonnais

<b>802 Nyon Terre-Bonne – Martavaux – gare – Petite Prairie (cadre 10.802)</b>	
<b>Départ de Nyon gare à xx:05 pour correspondance avec la ligne 811 venant de Colovray</b>	<p>Il s'agit d'une ligne urbaine : la compétence décisionnelle revient aux communes. Toutefois, voici la réponse de l'entreprise :</p> <p><u>Faisabilité technique :</u>          L'horaire de la 10.802 le dimanche, dans le sens Terre-Bonne - Petite Prairie arrive bien à xx:57 en gare de Nyon (arrêt de passage, il ne s'agit pas d'un terminus), cela permet de donner correspondance de la ligne 811 arrivant au même moment de Colovray et de donner correspondance à cette même ligne en partance pour Coppet et inversement.          Si nous décalons l'heure de départ de Terre Bonne (10.802) la correspondance ne se fait plus à Nyon dans le sens 10.802 → 10.811          Il est malheureusement impossible de faire "attendre" la 10.802 à Nyon car il s'agit d'un arrêt de passage et il existe un réel problème de capacité d'accueil des véhicules sur cette place, qui mesure 50m de long et ne peut pas accueillir plus de trois bus simultanément. De plus, le dépassement d'un bus stationné par un second bus arrivé plus tard n'est pas aisé.          Par ailleurs, décaler les horaires de la ligne 10.811 est techniquement faisable mais cela romprait les correspondances sur les CFF aux 2 terminus (Nyon et Coppet)</p> <p><u>Pertinence :</u>          Au vu des contraintes techniques et des désavantages, notamment des correspondances dans le sens 10.802 → 10.811 qu'entraînerait un changement de l'horaire de la ligne 802, les TPN recommandent de ne pas changer l'horaire actuellement en place.</p>

<b>813 Crassier – Coppet – Chavannes-des-Bois (cadre 10.813)</b>	
<b>Ajout de courses aux heures de pointe (6h-9h et 15h-19h) entre Crassier et Coppet</b>	<p>La fréquence de la ligne 813 est déjà de 30 minutes aux heures de pointe entre Coppet et Crassier. Une partie de ces prestations est financée par les Communes et la Région car les critères fixés par la Confédération permettant de bénéficier d'un cofinancement fédéral pour l'entier de l'offre ne sont pas remplis. En outre, l'entreprise a estimé les éléments suivants. Un passage à une cadence de 15 minutes est techniquement faisable, cela représente 2 paires de courses supplémentaires par heure donc 14 paires de courses par jour. Le coût d'une telle prestation se monterait à environ 600'000 CHF/an. Avec une moyenne journalière en semaine de 60 à 65 clients sur les courses les plus chargées du matin (entre Châtaignieriaz et Rojalet) ce supplément d'offre pourrait attirer 5 à 6 clients supplémentaires par course.          Au vu de ces différents éléments, l'ajout de courses à une cadence au quart d'heure sur la ligne 813 n'est pas jugé pertinent à court terme.</p>

<b>813 Crassier – Coppet – Chavannes-des-Bois (cadre 10.813)</b>	
<b>Exploitation de la ligne avec des autobus articulés</b>	Une doublure renforce la capacité de la ligne lorsque c'est nécessaire, soit au départ de Crassier à 7:30 en période scolaire. Les TPN ne possèdent pas aujourd'hui suffisamment de véhicules articulés pour en mettre en circulation sur cette ligne. La DGMR-MT a toutefois demandé à l'entreprise d'étudier une évolution du matériel roulant. L'analyse en cours porte sur la faisabilité technique (et les éventuelles incidences sur les aménagements routiers), la justification du point de vue de la fréquentation et du point de vue économique.

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

<b>601 Yverdon-les-Bains – Cheseaux-Noréaz (cadre 10.601)</b>	
<b>Ajout d'une course les soirs de semaine à 21:04 au départ d'Yverdon et 21:30 au départ de Cheseaux-Noréaz</b>	<u>Réponse de l'entreprise</u> Le réseau urbain est principalement financé par les Communes (ajout de courses, cadence, parcours des lignes, arrêt, type de bus) ; remarques transmises. La ligne 601 est déjà desservie dès 21h00 par déviation de la ligne 603 (départ gare 20h55, 21h35 ; départ Cheseaux 21h36). Financement supplémentaire nécessaire de la part des Communes.
<b>Cadence 30 minutes le samedi et prolongation du service de 19h à 21h samedi et dimanche</b>	<u>Réponse de l'entreprise</u> Le réseau urbain est principalement financé par les Communes (ajout de courses, cadence, parcours des lignes, arrêt, type de bus) ; remarques transmises. La desserte de la ligne 601 est déjà complétée par la déviation de la ligne 603. Desserte des arrêts de la ligne 3x par heure. Le soir, la desserte est assurée par la ligne 603. Assurer un service supplémentaire sur la ligne 601 nécessite un financement de la part des Communes.

<b>602 Montagny-près-Yverdon – Yverdon-les-Bains gare – ch. De la Chèvre (cadre 10.602)</b>	
<b>Prolongation du service de 20h à 22h Fréquence 15 minutes le samedi</b>	<u>Réponse de l'entreprise</u> Le réseau urbain est principalement financé par les Communes (ajout de courses, cadence, parcours des lignes, arrêt, type de bus) ; remarques transmises. Assurer un service supplémentaire sur la ligne 602 nécessite un financement de la part des Communes.
<b>Mise en place d'autobus articulés sur la ligne</b>	<u>Réponse de l'entreprise</u> La fréquentation ne permet pas de justifier l'acquisition de quatre autobus articulés qui circulent sur l'ensemble de la journée.



<b>602 Montagny-près-Yverdon – Yverdon-les-Bains gare – ch. De la Chèvre (cadre 10.602)</b>	
<b>Prolongement d'une course sur deux à Ependes via Gressy et Belmont-sur-Yverdon, en assurant des correspondances avec le RER Vaud</b>	<p><u>Réponse de l'entreprise</u>            Belmont-sur-Yverdon et Ependes ne sont pas sur le territoire urbain (nécessite une extension de la concession et l'intégration des Communes dans la convention de prestations) et sont déjà desservis par la ligne régionale CarPostal 675 Yverdon – Chavornay, au même titre que Gressy. Le parcours est trop important et nécessite un bus de plus dans le système.</p>
<b>Prolongement de la ligne de Montagny Clos Lucens à Valeyres-sous-Montagny village</b>	<p><u>Réponse de l'entreprise</u>            Valeyres-sous-Montagny n'est pas sur le territoire urbain (nécessite une extension de la concession et l'intégration de la Commune dans la convention de prestation). La Commune est déjà desservie par le train et une ligne de bus régionale CarPostal 620.</p> <p>Le parcours est peu pertinent : une prolongation depuis Montagny n'est pas possible sans revenir en arrière via La Brinaz. La mesure nécessite un bus supplémentaire dans le système.</p>

<b>603 Yverdon-les-Bains Blancherie – Bellevue (cadre 10.603)</b>	
<b>Prolongement de Bellevue à Chevressy et Pomy</b>	<p><u>Réponse de l'entreprise</u>            La Commune de Pomy n'est pas sur le territoire urbain (nécessite une extension de la concession et l'intégration de la Commune dans la convention de prestation). Le prolongement de la ligne 603 n'est pas possible en l'état depuis Bellevue (desserte en boucle de Riants-Fleurs - Bellevue).</p>
<b>Suppression de la desserte partielle Blancherie &gt; gare via Cheminet et 24 janvier pour un parcours unique du lundi au dimanche</b>	<p><u>Réponse de l'entreprise</u>            Le réseau urbain est principalement financé par les Communes (ajout de courses, cadence, parcours des lignes, arrêt, type de bus) ; remarques transmises.</p> <p>Cette mesure nécessite une desserte complète de la ligne 602 les soirs et week-end, afin de desservir au minimum l'axe Rue de Chamblon – Cheminet. Un financement supplémentaire de la Commune est nécessaire (un bus supplémentaire dans le système).</p>

<b>604 Yverdon-les-Bains Les Moulins – gare – Maison Blanche (cadre 10.604)</b>	
<b>Prolongement de Maison blanche jusqu'au centre Orif</b>	<p><u>Réponse de l'entreprise</u>            Le réseau urbain est principalement financé par les Communes (ajout de courses, cadence, parcours des lignes, arrêt, type de bus) ; remarques transmises.</p> <p>Ce prolongement a déjà été évoqué et est en cours d'étude par les collectivités. Il nécessite un bus supplémentaire dans le système et doit être financé par les Communes d'Yverdon-les-Bains et Pomy. De plus, la commune de Pomy n'est pas sur le territoire urbain, ce qui nécessite une extension de la concession et l'intégration de la commune dans la convention de prestation.</p>
<b>Desserte dans les deux sens de l'arrêt Centre Thermal</b>	<p><u>Réponse de l'entreprise</u>            Le réseau urbain est principalement financé par les Communes (ajout de courses, cadence, parcours des lignes, arrêt, type de bus) ; remarques transmises.</p> <p>Cette mesure nécessite l'adaptation du parcours de la ligne 604 (par exemple plus de desserte de Champs-Lovats). Avec les temps de parcours actuel, il n'est pas possible de répondre à cette demande, sans l'engagement d'un véhicule supplémentaire.</p>

<b>605 Yverdon-les-Bains Prés du Lac – gare – Philosophes – avenue des Sciences (cadre 10.605)</b>	
<b>Mise en place d'autobus articulés aux heures de pointe la semaine en période scolaire et les samedis et dimanches en été (mai-octobre)</b>	<p><u>Réponse de l'entreprise</u>            Le réseau urbain est principalement financé par les Communes (ajout de courses, cadence, parcours des lignes, arrêt, type de bus) ; remarques transmises.</p>
<b>Prolongement de Prés du Lac à la Rue des Foulques pour une desserte de la zone industrielle et de Polyval</b>	<p><u>Réponse de l'entreprise</u>            Le réseau urbain est principalement financé par les Communes (ajout de courses, cadence, parcours des lignes, arrêt, type de bus) ; remarques transmises.</p> <p>Aménagement nécessaire d'un rebroussement et besoin de repenser le parcours de la ligne (plus de desserte en boucle de Prés-du-Lac). Un financement supplémentaire de la Commune est nécessaire (un bus supplémentaire dans le système).</p>

<b>613 Vallorbe – Yverdon-les-Bains (cadre 10.613)</b>	
<i>Pour la période horaire 2020-2021, seules des modifications mineures peuvent être apportées à l'horaire de la ligne 613. Une refonte globale de ce secteur est prévue à l'horizon de l'horaire 2022 en lien avec les développements du RER Vaud.</i>	
<b>Ajout d'une course Vallorbe 5:30 – Yverdon 6:19 via Ballaigues et Orbe</b>	La ligne 613 ne dessert pas Ballaigues et Orbe durant la semaine. La desserte de Ballaigues et Orbe la semaine est assurée par la ligne 685 Vallorbe - Orbe. La demande constitue un développement important (modification d'itinéraire et ajout de prestations supplémentaires). Elle est en cours d'analyse dans le cadre de la refonte globale du secteur à l'horizon de l'horaire 2022.
<b>Création d'une offre nocturne via Orbe et Ballaigues les vendredis et samedis soirs</b>	Cette demande est en cours d'analyse dans le cadre de la refonte globale du secteur à l'horizon de l'horaire 2022.
<b>Desserte de Montcherand le week-end</b>	Cette requête est acceptée. La ligne 613 est déviée par Ballaigues et Lignerolle le week-end, car la ligne 685 qui dessert ces communes ne circule pas le week-end. Un détour supplémentaire par Montcherand, qui ne bénéficie pas de desserte fixe le week-end jusqu'ici, est admissible moyennant une augmentation de temps de parcours d'une minute. L'entreprise a profité de cette occasion pour adapter les temps de parcours de la ligne qui souffre de nombreux retards le week-end. Ceci supprime les correspondances en direction de Neuchâtel avec l'IC 5 à Yverdon, correspondances qui ne pouvaient souvent pas être tenues avec les horaires trop tendus. La Commune de Montcherand est rendue attentive au fait que cette offre n'est garantie que jusqu'en 2022.

<b>615 L'Auberson – Ste-Croix – Les Rasses – Bullet – Mauborget (cadre 10.615)</b>	
<b>Décalage du départ de L'Auberson de 15:45 à 15:35 pour limiter l'attente des élèves</b>	Le problème est connu mais une solution peut difficilement être apportée. En effet, ce départ ne peut être avancé en raison de la disponibilité du matériel roulant (2 bus actuellement engagés sur la ligne) et du personnel de conduite. Le véhicule provient de la course 542 au départ de Ste-Croix à 15:33 et arrivant à L'Auberson à 15:44. Cette dernière est nécessaire et peut difficilement être avancée afin d'assurer la sortie des cours à Ste-Croix gare de 15:25 et à Ste-Croix Poste / Métiers de 15:28. Le deuxième véhicule est engagé pour la course 541 au départ de Ste-Croix à 15:33 en direction de Bullet, assurant également la sortie des cours à Ste-Croix. Une optimisation des horaires de la ligne, tant pour les élèves que pour les pendulaires, ne peut se faire qu'avec un remaniement complet des horaires des écoles afin de mieux les caler sur des horaires cadencés.

<b>691 Orbe gare – hôpital – Plamont (Urbabus) (cadre 10.691)</b>	
<b>Mise en place de courses plus tôt (5h30) et jusqu'à 20h30 au minimum du lundi au vendredi</b>	<p><u>Réponse de l'entreprise</u>            Le réseau urbain est principalement financé par les Communes (ajout de courses, cadence, parcours des lignes, arrêt, type de bus) ; remarques transmises.            Cette mesure est possible mais nécessite un financement supplémentaire et une volonté politique de la Commune d'Orbe.</p>

<b>692 Orbe gare – Les Moulins – Taborneires (Urbabus) (cadre 10.692)</b>	
<b>Cadence 30 minutes de 5h30 à 20h</b>	<p><u>Réponse de l'entreprise</u>            Le réseau urbain est principalement financé par les Communes (ajout de courses, cadence, parcours des lignes, arrêt, type de bus) ; remarques transmises.            Cette mesure n'est pas possible en l'état : un seul bus circule dans le système horaire Urbabus (691 2x/h, 692 1x/h et 693 1x/h). Une desserte de la ligne 692 à 30 minutes nécessite un bus et un conducteur supplémentaire, ce qui implique des coûts disproportionnés. De plus, le parcours de la ligne 692 (Orbe, gare - Les Granges / excepté Taborneires) est déjà desservi dans l'autre demi-heure par la ligne 693 et desservi en partie par la ligne de train OC.</p>

### **VMCV: Transports Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve**

<b>201 Vevey – La Tour-de-Peilz – Montreux – Villeneuve VD – Rennaz (cadre 10.201)</b>	
<b>Horaires non tenus, prendre des mesures de priorisation des bus pris dans le trafic et informer les voyageurs des horaires de passage effectifs aux arrêts</b>	<p><u>Réponse de l'entreprise</u>            VMCV a toujours rendu attentif les commanditaires (Communes) sur les aménagements de couloirs bus ainsi que de feux priorisant le passage des véhicules. La mise en place des mesures ne dépend pas de l'entreprise VMCV. Le temps réel est disponible à chaque arrêt via le code QR figurant en bas de chaque affiche.            Exemple Vevey, gare direction Rennaz, village : <a href="#">lien</a>.            Un projet de bornes d'information voyageurs aux arrêts sera mis à l'étude en 2021 pour une mise en service éventuelle ultérieure.</p>

<b>202 Vevey Pra – gare- Charmontey (cadre 10.202)</b>	
<b>Amélioration des cadences aux heures creuses</b>	<p><u>Réponse de l'entreprise</u>            La demande a été transmise aux commanditaires communaux afin d'en étudier la faisabilité pour 2022.</p>

<b>203 La Tour-de-Peilz centre – Vassin – Crausaz (cadre 10.203)</b>	
<b>Ajout d'une course partant de La Tour-de-Peilz centre à 19:54 le samedi et à 20:19 la semaine, si nécessaire sur demande uniquement</b>	<p><u>Réponse de l'entreprise</u>            La réduction de l'offre a été commandée par la Commune de La Tour-de-Peilz afin de ne pas augmenter les charges liées à la déviation de la ligne en raison de travaux.</p>
<b>205 Montreux casino – gare – Rue de la gare – Le Taux (cadre 10.205)</b>	
<b>Prolongation du service jusqu'à 22h avec une cadence 30 minutes</b>	<p><u>Réponse de l'entreprise</u>            VMCV a proposé une offre de soirée sur les lignes 205 et 206 pour l'horaire 2021 mais la Commune de Montreux souhaite reprendre ce point pour l'horaire 2022.</p>
<b>207 La Tour-de-Peilz – Chailly-Montreux – Blonay (cadre 10.207)</b>	
<b>Retarder la course 7219 de 30 minutes afin de permettre le déplacement des élèves du bas de la commune de Blonay</b>	<p><u>Réponse de l'entreprise</u>            Vu que la fréquence en heures creuses est de 60 min. avec un bus, le décalage de 30 min nécessite la modification de l'horaire toute la journée, ce qui engendrerait un doublon de la ligne 208. Une autre solution serait de supprimer une paire de courses mais impliquerait deux intervalles de 90 min entre deux courses, ce qui n'est pas du tout attractif pour la clientèle. L'engagement d'un bus supplémentaire pour répondre à cette demande a déjà été proposé à la Commune et refusé pour des raisons financières. La possibilité de répondre à cette demande sera étudiée pour un horaire ultérieur.</p>
<b>Créer un tableau horaire pour le tronçon commun des lignes 207 et 208</b>	<p><u>Réponse de l'entreprise</u>            VMCV prend le point afin d'améliorer le tableau horaire avec l'entreprise Stämpfli qui met en forme les tableaux horaires.</p>
<b>209 La Tour-de-Peilz – Vevey (cadre 10.209)</b>	
<b>Afin de compenser la suppression du RE 6058, utiliser le véhicule de la course 3014 (ligne 10.203) terminant son service à 8:09 à La Tour-de-Peilz centre pour rejoindre la ligne 209 à Bel-Air et assurer une course jusqu'à Vevey</b>	<p><u>Réponse de l'entreprise</u>            L'offre de la ligne 203 n'étant prévue que pour une année, VMCV ne pourrait pas pérenniser une course sur la ligne 209 à cet horaire dans les années futures en fonction des évolutions de l'offre. La correspondance La Tour-de-Peilz - Lausanne est assurée par le RER5 à 08:02.</p>

<b>213 Vevey – Jongny – Monts-de-Corsier – Châtel-St-Denis (cadre 10.213)</b>	
<b>Correspondance à l'arrêt Vevey-Funi entre la ligne 213 et le train des Vignes</b>	L'horaire de la ligne 213 est très contraint pour assurer des correspondances à la fois à Vevey et à Châtel-St-Denis. La modification demandée, de l'ordre de 2 minutes, suffirait à rompre la correspondance pour Palézieux à Châtel-St-Denis, ce qui n'est pas admissible.
<b>Modification de la desserte en soirée : départs de Châtel à 20:47, 21:47 et 22:47 ; départs de Vevey à 21:38, 22:38 et 23:38</b>	L'horaire actuel en soirée annoncé permet d'assurer les prestations avec un seul autobus et un seul chauffeur. L'horaire demandé nécessite l'engagement d'un 2 <sup>e</sup> véhicule, ce qui n'est pas planifié dans le cadre des offres liant les VMCV et leurs commanditaires pour la période horaire 2020/2021.
<b>Exploitation continue par autobus articulé du lundi au samedi entre 7h et 18h</b>	La fréquentation en heures creuses ne justifie pas aujourd'hui l'engagement d'autobus articulés. La fréquentation de la ligne sera suivie de manière attentive pour adapter les véhicules en conséquence.

<b>215 Vevey – St-Légier (cadre 10.215)</b>	
<b>Amélioration des correspondances à Vevey pour St-Légier depuis Montreux le soir</b>	<u>Réponse de l'entreprise</u> Le RER5 arrive à 19:06 et la ligne 215 part de Vevey à 19:20. L'IR de 19:54 a une correspondance à 20:00. Et le <i>RegioExpress</i> arrive à 20:32 pour un dernier départ à 20:40. Il y a donc des correspondances acceptables depuis Montreux.

<b>216 Vevey – Jongny – Attalens – Bossonnens (cadre 10.216)</b>	
<b>Meilleur respect des correspondances entre trains et bus à Bossonnens, La Chaux et Vevey</b>	Les correspondances annoncées sont en principe assurées. Le cas échéant, le voyageur est invité à signaler la rupture de correspondance au service clientèle des VMCV.
<b>Retarder le bus au départ de Vevey pour limiter l'attente avec le train pour Palézieux à Bossonnens</b>	Des améliorations pour les correspondances entre Vevey, Jongny, Attalens et Palézieux sont à l'étude pour l'horaire 2022.