



**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

211011\_ConsultationH22\_Réponses aux interventions\_Vfin.docx  
DIRH – DGMR – MT / JNe - MBd

Lausanne, le 13 octobre 2021

**Projet d'horaire 2022 : Consultation d'horaire**  
**Réponses aux interventions (version 211013\_0808)**

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 (RER Vaud / lignes S2, S5).....	5
111 Vevey – Puidoux   Train des Vignes (RER Vaud / ligne S7) .....	6
150 Genève-Aéroport – Genève – Nyon – Morges – Lausanne (RER Vaud / lignes S3, S4) .....	7
152 Bellegarde (Ain) – La Plaine – Genève (Léman Express / lignes L5, L6).....	8
200 Vallorbe – Lausanne (RER Vaud / ligne S2) .....	9
201 Vallorbe – Le Brassus (RER Vaud).....	9
202 Lausanne – Renens VD – Cossonay-Penthalaz (tous les trains) .....	10
210 Lausanne – Yverdon-les-Bains – Neuchâtel – Biel/Bienne (RER Vaud / lignes S1, S5) .....	10
250 Lausanne – Romont – Fribourg – Berne (RER Vaud / ligne S4, RER Fribourg Freiburg / lignes S20, S21) .....	10
251 Lausanne – Palézieux – Payerne (RER Vaud / lignes S8, S9).....	12
252 Yverdon-les-Bains – Payerne – Fribourg/Freiburg (RER Fribourg   Freiburg / ligne S30) .....	13
355 Payerne – Murten/Morat – Kerzers – Berne (S-Bahn Bern / Linien S5, S51, S52).....	13
Autres entreprises concessionnaires (ETC).....	14
101 Lausanne-Flon – Echallens – Bercher (cadre 101).....	14
112 Vevey – Blonay – Les Pléiades (Blonay - Les Pléiades à crémaillère) (cadre 112) .....	14
120 Montreux – Château-d'Oex – Gstaad – Zweisimmen – Lenk im Simmental (cadre 120) .....	15
124 Aigle – Le Sépey – Les Diablerets (cadre 124) .....	16
126 Aigle – Ollon – Monthey – Champéry (cadre 126).....	16
127 Bex – Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye (cadre 127).....	16
156 Bière – Apples – Morges (cadre 156) .....	17
253 Montbovon – Bulle – Châtel-St-Denis – Palézieux (RER Fribourg Freiburg / S50, S51) .....	17
355 Payerne – Murten/Morat – Kerzers – Berne (S-Bahn Bern / Linien S5, S51, S52).....	18
<b>Transports routiers</b> .....	<b>19</b>
ALSA.....	19
814 Coppet – Divonne-les-Bains – Gex – Versonnex – Maconnex (cadre 10.814) .....	19
CarPostal.....	20
65 Lausanne – Savigny – Forel – Mézières – Moudon .....	20
120 Bex – Monthey – Vouvy – Villeneuve VD (cadre 12.120) .....	20
142 Aigle – Vionnaz – Torgon (cadre 12.142) .....	21
382 Cully – Chexbres – Puidoux – Palézieux (cadre 10.382) .....	21
385 Servin – Oron-la-Ville – Palézieux – La Rogivue (cadre 10.385) .....	21
410 Cossonay-Penthalaz – Cheseaux (cadre 10.410).....	21
414 Echallens – Bettens – Cossonay-Penthalaz (cadre 10.414) .....	22
428 Echallens – Thierrens (cadre 10.428) .....	22
475 Moudon – Chesalles – Lucens (cadre 10.475).....	23
533 Aventibus (cadre 20.533).....	23
670 Yverdon-les-Bains – Echallens (cadre 10.670) .....	23
681 Yverdon – Orbe – Arnex (cadre 10.681).....	24
720 Allaman – Aubonne – Gimel – St-George – Le Marchairuz – Le Brassus (cadre 10.720).....	24
722 Etoy – Lavigny – Aubonne – St-Livres (cadre 10.722) .....	24
725 Allaman – Aubonne – Gimel (cadre 10.725) .....	25
765 Eclépens – La Sarraz – St-Loup (cadre 10.765).....	25
820 Nyon – Begnins – St-George (cadre 10.820) .....	25
840 Rolle – Gimel (cadre 10.840).....	26
846 Rolle – Perroy – Allaman (cadre 10.846).....	26
MBC : Transports de la région Morges-Bière-Cossonay .....	27
702 Tolochenaz – Morges – Lonay – Echandens – Bussigny VD (cadre 10.702) .....	27
730 Morges – Cottens – Cossonay-Ville – Cossonay-Penthalaz – Gollion (cadre 10.730).....	27
750 Cossonay-Penthalaz – L'Isle – Le Pont (cadre 10.750) .....	27
760 La Sarraz – Cossonay-Ville (cadre 10.760) .....	28

tl : Transports publics de la région lausannoise.....	29
1 Lausanne Maladière – gare- St-François – Stade Olympique – Blécherette (cadre 10.001) .....	29
4 Pully gare – Lausanne Montchoisi – Prilly Mont-Goulin – Coudraie (cadre 10.004) .....	29
21 Lausanne gare – Beaulieu – Bergières – Grattapaille – Blécherette (cadre 10.021) .....	29
33 St-Sulpice VD – Ecublens VD – Renens VD – Prilly (cadre 10.033) .....	29
47 Pully – Belmont-sur-Lausanne – Grandvaux (cadre 10.047) .....	30
54 Renens VD – Cheseaux-sur-Lausanne – Le Mont-sur-Lausanne (cadre 10.054) .....	30
56 Bussigny VD – Vufflens VD – Mex VD (cadre 10.056) .....	30
58 Bussigny VD – Cossonay-Penthalaz (cadre 10.058).....	31
60 Lausanne – Cugy VD – Bottens – Froideville (cadre 10.060).....	31
TPC : Transports publics du Chablais .....	31
143 Aigle – Corbeyrier – Luan (cadre 12.143).....	31
144 Aigle – Ollon – Villars-sur-Ollon (cadre 12.144) .....	32
151 Le Châtel – Bex – Monthey (cadre 12.151) .....	32
152 Bex – Les Plans-sur-Bex (cadre 12.152) et 153 Bex – Fenalet-sur-Bex (cadre 12.153).....	32
TPF : Transports publics fribourgeois .....	33
478 Romont – Lucens (cadre 20.478) .....	33
TPN : Transports publics nyonnais.....	33
804 Nyon gare – chemin de Bourgogne – Bel Automne – Chantemerle (cadre 10.804) .....	33
813 Crassier – Coppet – Chavannes-des-Bois (cadre 10.813) .....	33
891 Coppet – Chavannes-des-Bois – Bogis-Bossey – Founex – Coppet (cadre 10.891) .....	34
Travys : Transport Vallée de Joux, Yverdon-les-Bains, Ste-Croix .....	34
601 Yverdon-les-Bains – Cheseaux-Noréaz (cadre 10.601) .....	34
611 Yverdon-les-Bains – Chamblon – Champvent (cadre 10.611) .....	35
613 Vallorbe – Yverdon-les-Bains (cadre 10.613) .....	35
686 Orbe – Baulmes (cadre 10.686) .....	35
VMCV: Transports Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve .....	35
201 Vevey – La Tour-de-Peilz – Montreux – Villeneuve VD – Rennaz (cadre 10.201) .....	35
203 La Tour-de-Peilz centre – Vassin – Crausaz (cadre 10.203).....	36
204 Montreux – Clarens – Tavel VD – Baugy – Chailly-Montreux (cadre 10.204) .....	36
207 La Tour-de-Peilz – Chailly-Montreux – Blonay (cadre 10.207) .....	37
209 La Tour-de-Peilz – Vevey (cadre 10.209).....	37
211 Vevey – Corsier-sur-Vevey – Corseaux (cadre 10.211) .....	37
213 Vevey – Jongny – Monts-de-Corsier – Châtel-St-Denis (cadre 10.213) .....	37
278 La Tour-de-Peilz – Chailly – Montreux – Novalles - Blonay (ligne 207) et La Tour-de-Peilz – Chailly – Montreux – Fontanivent – Blonay (ligne 208) (cadre 10.278) .....	38
<b>Transports lacustres .....</b>	<b>39</b>
CGN : Compagnie générale de navigation sur le Léman .....	39
3100 Lausanne-Ouchy - St-Gingolph (cadre 3100) .....	39
3150 Lausanne-Ouchy - Genève (Lac Léman) .....	40

## 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 26 mai et le 14 juin 2021 relatives au projet d'horaire 2022 (horaires valables du 12 décembre 2021 au 10 décembre 2022) sur la plateforme Internet mise à disposition par la Confédération ([www.projet-horaire.ch](http://www.projet-horaire.ch)).

→ Environ 250 interventions concernant les lignes parcourant le territoire vaudois ont été enregistrées, dont environ 150 concernant l'offre ferroviaire et une centaine concernant les lignes de bus.

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 2021, 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.*

Dans les réponses aux interventions concernant l'offre de transport public routière, il est fait mention régulièrement du Plan climat vaudois et de sa mesure de renforcement de l'offre de bus régionaux.

Le 11 mars 2021, le Conseil d'Etat a communiqué sur sa demande d'un crédit de 50 millions de francs au Grand Conseil pour financer le développement sur 4 ans des lignes de bus régionales dans le canton. Cette mesure phare du Plan climat vaudois vise des cadences à la demi-heure, voire au quart d'heure sur 20 lignes principales, et des renforcements ciblés sur d'autres lignes, notamment touristiques.

→ [Lien vers le communiqué de presse](#)

→ [Lien vers l'exposé des motifs et projet de décret soumis au Grand Conseil](#)

Le décret a été accepté par le Grand Conseil le 8 juin 2021.

### HORAIRES DEFINITIFS 2022

Les horaires électroniques sont en ligne depuis le 8 octobre 2021 sur le site des CFF : <http://www.cff.ch> (saisir une date ultérieure au 11 décembre 2021).

Les cadres horaires 2022 au format de l'indicateur officiel seront disponibles en ligne dès le 20 novembre 2021 au plus tard : <http://www.tableaux-horaires.ch> (avant cette date, les cadres 2021 sont encore en ligne).

## Transports ferroviaires

### CFF – Chemins de fer fédéraux

<b>100 Lausanne – Sion – Brig (RER Vaud / lignes S2, S5)</b>	
<b>Arrêt du RE 18461 à Cully les jours de semaine</b>	Demande non retenue, car pas faisable sans conséquences. La longueur des quais à Cully le permettrait, mais une modification de la politique d'arrêt des RE se fait automatiquement au détriment d'un autre arrêt. L'arrêt à Cully est seulement possible si un autre est supprimé et l'heure d'arrivée du RE à St Maurice devrait impérativement être à 09h53 pour ne pas impacter le trafic régional RegionAlps.
<b>Maintenir un coût du billet identique pour Bex en direction du Valais, même avec un trajet via Aigle</b>	Les CFF <b>confirment</b> que le principe de tarification reste en place pour permettre aux passagers de Bex voyageant pour le Valais au-delà de St-Maurice de bénéficier de billets sans surcoût via Aigle (tarification Service Direct). Dès décembre 2022, une ligne du RER Vaud sera prolongé vers St-Maurice pour donner la correspondance à l'IR90 s'y arrêtant (vers la minute 30 dans les deux sens).
<b>Augmenter des liaisons vers l'Italie</b>	Les CFF ne prévoient pas d'augmenter l'offre entre la Suisse Romande et l'Italie. Avec l'introduction du nouveau train EC 53 (Brigue Départ 12h44 / Milan Arrivée 14h40) et EC 54 (Milan Départ 15h20 / Brigue Arrivée 17h16), il existe une correspondance supplémentaire vers la Suisse Romande.
<b>A quel horizon la cadence au quart d'heure sera-t-elle mise en place à Pully, Lutry et Cully, comme annoncée en 2012 dans la plaquette du RER Vaud ?</b>	A partir du 11 décembre 2022, il y aura une desserte 4 fois par heure de ces gares. La mise en service du quart d'heure strict entre Cully et Cossonay dépend des travaux en gare de Lausanne. Les CFF et le Canton de Vaud travaillent sur l'amélioration de l'offre pour les prochaines années, en fonction de l'avancée des travaux de Lausanne.
<b>A quel horizon la cadence à la demi-heure sera-t-elle mise en place à Villette, Epresses, Rivaz et St-Saphorin, comme annoncée en 2012 dans la plaquette du RER Vaud ?</b>	La desserte à 30 minutes et une volonté du Canton, relayée depuis de nombreuses années aux CFF. Toutefois, les plans d'utilisation du réseau ferroviaire (PLUR) ne planifient plus d'offrir une cadence à la demi-heure à Villette, Epresses, Rivaz et St-Saphorin. L'horaire régional étant contraint dans les nœuds de Lausanne et d'Aigle, les CFF n'admettent pas de desservir mieux les petites haltes sans adapter l'infrastructure.
<b>Prolonger tous les S5 d'Aigle vers Bex et St-Maurice</b>	En 2022, tous les trains de la ligne S5 Grandson – Lausanne – Aigle seront prolongés du lundi au vendredi en direction de Bex (à l'exception de 9h30 et 10h30 en raison de conflits fret). En 2023, les trains de la ligne S3 Vallorbe – Lausanne – Aigle seront prolongés vers Bex et St-Maurice du lundi au dimanche.
<b>Maintenir le prolongement du 24517 de Bex à St-Maurice</b>	Les CFF ont pris note de la demande du Canton de Vaud de prolonger le 24517 de Bex à St-Maurice en 2022. Malheureusement, ce prolongement ne peut plus être offert en 2022 pour des raisons de stabilité de l'horaire dans le nœud de St-Maurice. Les clients de Bex souhaitant se rendre à St-Maurice et au-delà sont invités à emprunter le RE Leman. En revanche, en 2023, les trains de la ligne S3 Vallorbe – Lausanne – Aigle seront prolongés vers Bex et St-Maurice du lundi au dimanche.

<b>100 Lausanne – Sion – Brig (RER Vaud / lignes S2, S5)</b>	
<b>Assurer correspondance à Lausanne entre les trains RER Aigle – Lausanne et Lausanne – Allaman</b>	Il n'est pas possible d'améliorer les correspondances entre ces branches du RER à Lausanne à cause de la structure de l'horaire. Toutefois, avec les 4 trains par heure entre Cully et Cossonay-Penthalaz, les correspondances seront de facto améliorées entre les trains RER Allaman – Lausanne et les haltes entre Lausanne et Cully. Pour des relations entre Allaman – Lausanne et les villes de Vevey, Montreux ou Aigle, les CFF invitent les voyageurs à prendre des correspondances RER / Grandes Lignes à Lausanne.
<b>Demande de la Commune de rétablir les arrêts à Roche pour les trains RE3556 et RE 3569</b>	L'arrêt Roche sera maintenu sur le 3556 (départ de Roche à 7h27). En revanche, il n'est plus possible de desservir Roche sur le RE 3569. Ceci est dû au changement du matériel roulant (qui implique une hausse du temps d'arrêt dans les autres haltes) et l'impossibilité d'arriver plus tard dans le nœud de St-Maurice (conflit avec un train RegionAlps). Au lieu du RE3569 Lausanne 17.26 – Roche 18.00, les clients peuvent emprunter le 24565 (trains à deux niveaux) Lausanne 17.30 – Roche 18.09 (léger allongement de temps de parcours de 5').
<b>Prévoir une cadence semi-horaire depuis Aigle jusqu'à Lausanne et Prilly-Malley et Renens</b>	Dès décembre 2021, le RER VD offrira une cadence semi-horaire depuis Aigle jusqu'à Lausanne et Renens avec la S2 et la S5. Seule la S2 dessert Prilly-Malley. La S5 ne peut pas desservir Prilly-Malley à cause des contraintes horaires au nœud de Lausanne et d'Aigle et ceci jusqu'à 2028 au minimum selon le phasage actuel des travaux de la gare de Lausanne.
<b>Réduire la correspondance des petites gares régionales entre Lausanne et Vevey vers les TGV Lausanne – Vallorbe – Paris à moins de 50 minutes</b>	La politique d'arrêt sur la Riviera, structurée en fonction des capacités en ligne, est construite dans le but d'avoir une ligne rapide desservant les arrêts les plus fréquentés et une ligne plus lente desservant tous les arrêts. Les arrêts desservis uniquement avec la S5 n'ont en effet pas de bonnes correspondances TGV à Lausanne avec les TGV directs via Vallorbe (correspondance de 55 min). Le choix de la demi-heure dans laquelle les trains peuvent s'arrêter dans toutes les gares est définie par la capacité en ligne, et il n'est pas possible de la modifier.

<b>111 Vevey – Puidoux   Train des Vignes (RER Vaud / ligne S7)</b>	
<b>Retarder les départs de Puidoux de la S7 de 7' afin d'avoir la correspondance avec la S9 en provenance de Kerzers (et Payerne) ?</b>	La ligne S7 est contrainte autant à Vevey qu'à Puidoux. D'entente avec le Canton et la Commune de Chexbres, il a été convenu en 2019 de privilégier la correspondance à Puidoux pour le flux Lausanne – Chexbres ce qui correspond au flux de voyageurs le plus important, après celui pour Vevey.
<b>Réduire le temps de parcours Lausanne – Chexbres par Puidoux</b>	La ligne S7 offre des correspondances de/vers Lausanne à Puidoux avec la S9. Il n'est pas possible de réduire le temps de parcours Lausanne – Chexbres sans changer les lignes en correspondance. Un repositionnement des sillons RER9 (croisement des trains vers Puidoux), permettrait d'améliorer simultanément les liaisons Broye – Riviera et Lausanne – Chexbres mais cela n'est pas possible dans l'état actuel de l'infrastructure dans la Broye. Des études sont en cours pour rechercher des pistes d'amélioration à l'horizon 2027-28.

<b>111 Vevey – Puidoux   Train des Vignes (RER Vaud / ligne S7)</b>	
<b>Introduire des renforts à la demi-heure aux heures de pointe</b>	Le temps de parcours avec une seule rame est trop tendu pour faire deux allers-retours par heure entre Vevey et Puidoux. La mise en place d'une cadence demi-heure nécessiterait une seconde rame, ainsi qu'un point de croisement à construire à Chexbres.
<b>150 Genève-Aéroport – Genève – Nyon – Morges – Lausanne (RER Vaud / lignes S3, S4)</b>	
<b>ICN 536 termine sa course commerciale à Morges à 22h16. Les voyageurs pour Genève sont débarqués puis le train repart... à vide, 5 minutes après (22h21 train 28100)</b>	Pour la réalisation des nombreux projets d'infrastructure entre Lausanne et Genève, l'offre a été réduite aux heures creuses depuis 2018, y compris le train 536 du dimanche au jeudi. Le fait qu'il se termine commercialement à Morges et continue ensuite à Genève comme course à vide est dû au fait que la rame est nécessaire à Genève le lendemain matin. La planification en tant que course à vide permet d'adapter le sillon en fonction des besoins des différents chantiers au cours de l'année et offre ainsi la flexibilité nécessaire à la mise en œuvre en temps voulu des projets de construction. Comme ce sillon change en fonction de la phase de construction, trois situations différentes sont actuellement prévues pour ces courses à vide dans l'horaire 2022. En fonction de la phase, le train attend jusqu'à 10 minutes à Morges et le trajet dure jusqu'à 45 minutes. Les clarifications ont également montré qu'il n'existe pas de sillon stable raisonnable. Parce qu'ils ne considèrent pas qu'il soit judicieux de modifier la situation plusieurs fois par an, les CFF ont opté pour cette solution.
<b>Réduire la correspondance à Allaman entre les RER et les RE</b>	Les 2 lignes de RER desservant Allaman sont contraintes par le nœud de Lausanne. Il n'est donc pas possible de modifier l'horaire du RER afin de réduire les correspondances à Allaman. Il n'est pas prévu dans les prochaines années sur le plan d'utilisation du réseau (PLUR) publié par l'Office fédéral des transports d'assurer la correspondance RE / RER à Allaman. Cette amélioration figure dans l'ébauche d'offre de l'étape d'aménagement 2035 (PRODES).
<b>Desserte à la cadence à 30 minutes de Denges-Echandens ou Lonay-Préverenges</b>	Les plans d'utilisation du réseau ferroviaire (PLUR) ne permettent pas d'offrir une cadence à la demi-heure à Denges-Echandens ou Lonay-Préverenges. La difficulté d'ajouter un arrêt provient de la densité du trafic sur ce tronçon à proximité de la gare de Lausanne-triage. Des études sont en cours afin de pouvoir, à l'avenir, développer une telle offre.
<b>Assurer correspondance à Lausanne entre les trains RER Aigle – Lausanne et Lausanne – Allaman</b>	Il n'est pas possible d'améliorer les correspondances entre ces branches du RER à Lausanne à cause de la structure de l'horaire. Toutefois, dès 2023 avec l'introduction des quatre trains par heure entre Cully et Cossonay-Penthalaz, les correspondances seront de facto améliorées entre les trains RER Allaman – Lausanne et les haltes entre Lausanne et Cully. Pour des relations entre Allaman – Lausanne et les villes de Vevey, Montreux ou Aigle, les CFF invitent les voyageurs à prendre des correspondances RER / Grandes Lignes à Lausanne.

<b>152 Bellegarde (Ain) – La Plaine – Genève (Léman Express / lignes L5, L6)</b>	
<p><b>Le battement minimum pour correspondances de 10 minutes en gare de Genève de et vers la France (trains des voies 7 et 8) est insuffisant. La nouvelle règle SNCF de la fermeture des portes 2 minutes avant le départ, le renforcement des contrôles douaniers et les travaux provoquent beaucoup de ruptures de correspondances. Prévoir un minimum de 15 minutes afin que les horaires en ligne soient adaptés à la réalité</b></p>	<p><b><i>Demande récurrente</i></b>          D'une manière générale, les temps de battement sont techniquement définis en fonction de la catégorie de train et non pas de la voie de départ ou de réception. Cela signifie que les temps de battement sont définis en fonction des catégories de train (TGV, TER, RER) indépendamment de la voie planifiée. Si un TER est planifié voie A6 à Genève, celui-ci aura le même temps de battement que celui planifié voie A7 ou A8. Inversement, un RER « dévoyé » voie 7 aura le même temps qu'un RER voie 5. Certaines exceptions sont envisageables, car le système permet d'interdire manuellement des correspondances. Les CFF pourraient imaginer interdire les correspondances &lt;10min pour les RER planifiés sur les voies A7/A8 ou autoriser les correspondances en 4min des TER planifiés sur la voie A6 par exemple. Cependant, cela demande un important travail de corrections manuelles, ne permet pas de réactivité opérationnelle et cela pose le problème de la périodicité de circulation des trains, notamment SNCF (planifications différentes en fonction des jours de la semaine côté SNCF). Les différences de traitement d'un jour à l'autre seraient difficilement compréhensibles et acceptables pour les clients. La règle des 10min est un bon compromis entre « exploitation » et « offre ». Expériences faites et avis croisés (hors cas sporadiques de contrôle renforcé par les douanes type « état d'urgence »), il est possible de « passer » d'un TGV sur un IR/IC en 4-5min. Dans le sens Suisse &gt; France, la valeur de 10min permet à 95% des voyageurs de changer de train dans ce laps de temps. Les voyageurs « chargés » ont tendance à anticiper leurs déplacements pour avoir un temps de changement plus confortable. Augmenter le temps de battement à 15min voire 20min ne suffira pas forcément et péjorera inutilement la majorité des clients ainsi que l'offre (temps de parcours global ; concurrence avec l'aérien etc...). Dans le sens France&gt;Suisse, le délai de correspondance est de 10'. Une modification n'apportera pas d'amélioration et créerait de la confusion et des délais d'attente inutiles dans leur grande majorité compte tenu de l'horaire cadencé offrant suffisamment d'alternatives.</p>
<p><b>Rétablissement du train direct « Le Rhodanien » entre Genève et Marseille via Grenoble, Valence et Avignon Centre moyennant une coopération CFF – SNCF</b></p>	<p>Il existe aujourd'hui un TGV Genève-Marseille circulant sur la période estivale juillet-août. Des réflexions ont lieu pour rétablir cette relation TGV sur l'ensemble de l'année à moyen terme dans le cadre de la coopération CFF-SNCF portée par la marque TGV Lyria.          Un rétablissement de la relation par la ligne "classique" via Grenoble ne rentre pas dans le cadre de la coopération CFF-SNCF. Cela demeure sous la responsabilité de la SNCF et de l'autorité organisatrice régionale Auvergne-Rhône-Alpes. Il existe néanmoins 2 relations quotidiennes directes Genève – Valence via Grenoble ainsi que 3 relations directes Genève – Grenoble offrant de bonnes correspondances vers Marseille.</p>

<b>200 Vallorbe – Lausanne (RER Vaud / ligne S2)</b>	
<b>Rétablir le train 24063 Vallorbe (16.47) – Lausanne</b>	La S22 était initialement planifiée en 2022 entre Renens à Vallorbe uniquement. Suite à la possibilité de rouler de/vers Lausanne, une rame supplémentaire par rapport à ce qui était planifié et nécessaire pour assurer uniquement le 24063. Les CFF n'ont pas de rame supplémentaire disponible en heures de pointe car elles sont déjà toutes engagées sur le réseau. Cette lacune sera comblée en 2023, avec la restructuration du RER Vaud. La DGMR a privilégié la circulation des trains S22 entre Lausanne et Vallorbe (et vice versa) à la circulation du 24063.
<b>Cadence 30' entre Vallorbe et Lausanne, au minimum aux heures de pointe</b>	En 2022, la S22 complète l'offre S2 aux heures de pointe pour offrir une cadence demi-heure entre Vallorbe et Lausanne. Ceci est conforme au souhait du commanditaire et à la capacité octroyée par le plan d'utilisation du réseau ferroviaire 2022 (PLUR 2022). En revanche, dès 2023, une cadence demi-heure sera offerte toute la journée sur cet axe.
<b>201 Vallorbe – Le Brassus (RER Vaud)</b>	
<b>Meilleure indication des trains de/pour Lausanne, avec/sans transbordement pour/du Pont – Le Brassus</b>	Jusqu'au 6 août 2022, l'offre est inchangée (transbordement au Day) et les cadres horaires 200 (Lausanne – Vallorbe) et 201 (Vallorbe – Le Brassus) demeurent. A partir du 7 août 2022, les CFF produiront un cadre 200.1 (fusion des cadres 200 et 201) avec titre Lausanne – Le Day – Vallorbe / Le Brassus. Puis dès décembre 2022, un nouveau cadre 200 Lausanne – Le Day – Vallorbe / Le Brassus regroupant toute l'offre entre Lausanne, Le Day et Vallorbe / Le Brassus sera publié. Dans ces nouveaux cadres, le logo  indiquera les trains sans changement.
<b>Réduire le temps de rebroussement au Day, pour améliorer le temps de parcours vers Lausanne de quelques minutes</b>	Il n'est pas possible pour les CFF de réduire les temps de rebroussement au Day, ceux-ci étant déjà à leur minimum par rapport aux normes de production. Pour des raisons de sécurité, les installations ferroviaires n'autorisent pas le train en provenance de Vallorbe et celui en provenance du Brassus d'arriver en même temps au Day. C'est pourquoi le train du Brassus attend 7 minutes au Day.
<b>Avant le 7 août 2022, le parcours Vallorbe - Le Brassus dure environ 40 minutes. Après cette date, il passera à 1h13 -1h14. Il n'y a aucune possibilité de réduire ce temps de parcours en journée ?</b>	Dès le 7 août 2022, pour les relations entre Vallorbe et Le Brassus (et vice-versa), il y aura 7 liaisons ferroviaires sans changement entre Vallorbe et Le Brassus les jours de semaine (lundi-vendredi). En dehors de ces liaisons ferroviaires sans changement, une liaison <u>horaire</u> dans les deux sens est possible par le bus 613 (Yverdon-les-Bains – Vallorbe – Le Day) et ensuite le train avec correspondance au Day pour un temps de parcours de 43 à 48 minutes (référence Vallorbe, poste).

<b>202 Lausanne – Renens VD – Cossonay-Penthalaz (tous les trains)</b>	
<b>Desserte de Bussigny aussi par les trains de la ligne S22 pour presque 10'000 habitants</b>	Avec l'horaire 2022, les lignes S1 (Grandson – Lausanne), S2 Vallorbe – Aigle et S5 Grandson – Aigle s'arrêtent à Bussigny. En heures de pointe, la ligne S22 Lausanne – Vallorbe (– Le Brassus) dessert aussi Bussigny. En 2023, les lignes S1 et S2 Grandson – Lausanne – Cully ainsi que S3 Vallorbe – Lausanne – St-Maurice et S4 Le Brassus/Vallorbe – Lausanne – Aigle s'arrêteront toutes à Bussigny, offrant ainsi 4 trains par heure pour Lausanne.

<b>210 Lausanne – Yverdon-les-Bains – Neuchâtel – Biel/Bienne (RER Vaud / lignes S1, S5)</b>	
<b>Publier à l'IR 1554, 1556 l'heure d'arrivée à Renens VD 7.05, 8.07, 12 resp. 10 minutes avant le départ</b>	Demande enregistrée. Dans le nouveau tableau-horaire 210, l'heure d'arrivée et de départ de Renens sont indiquées.
<b>Premier départ de Neuchâtel à 6h26 alors qu'il y en existait un à 6h01. Demande pour un premier IC5 Lausanne 5h15 – Yverdon-les-Bains – Neuchâtel 5h58 – Bienne 6h15</b>	Selon les CFF, la demande attendue pour une relation antérieure de Lausanne à Neuchâtel est trop faible pour justifier une relation supplémentaire. En outre, la capacité des sillons entre Lausanne et Genève est fortement limitée en heures creuses en raison de nombreux travaux.
<b>Concept pour des trains Verbier Express bi-tranches entre Genève / Bienne et Le Châble avec coupe ou accroche à Renens</b>	En l'état, les CFF ne sont pas en mesure de mettre en place une telle offre. Différents aspects techniques apparaissent, notamment en termes de planification du matériel roulant (roulements), de sillons pour circuler sur l'infrastructure et d'horaire. Les temps disponibles pour les coupes/accroches comporteraient en outre un risque pour la stabilité horaire.

<b>250 Lausanne – Romont – Fribourg – Berne (RER Vaud / ligne S4, RER Fribourg Freiburg / lignes S20, S21)</b>	
<b>Possibilité de décaler de 30 minutes les deux trains directs (IC1 et IC5) entre Lausanne et Zurich qui partent avec seulement quelques minutes d'intervalle de Lausanne</b>	Un tel changement ne ferait que reporter le problème ailleurs et demanderait de revoir la planification d'une majeure partie de la Suisse. La planification de l'OFT pour l'étape d'aménagement 2035 (EA35) du programme PRODES (programme de développement stratégique de l'offre) prévoit dans son ébauche d'offre 2035 <u>actuelle</u> (état de planification de mars 2020) une cadence 30 minutes sur le Pied du Jura sur Lausanne – Bienne – Zürich – St Gall. Des discussions sont encore en cours entre les Cantons afin de confirmer cette planification dans les prochaines années. Par ailleurs, pour toute amélioration d'offre sur cette ligne, les éléments d'infrastructure prévus dans EA35 permettant ce développement d'offre doivent être réalisés, notamment la modernisation de la gare de Lausanne et l'extension de la gare de Genève.
<b>Réduire les ruptures de correspondance à Berne entre les IR15 et les IC8</b>	

<b>250 Lausanne – Romont – Fribourg – Berne (RER Vaud / ligne S4, RER Fribourg Freiburg / lignes S20, S21)</b>	
<b>Mettre des rames Twindex surtout pendant les heures de pointe (6h-9h/16h-19h) sur les trains IR15 actuellement surchargés</b>	La capacité sera augmentée sur l'IR15 dès l'horaire 2022 grâce à la circulation quasi intégrale en compositions IC2000 à 2 étages. Les trains les plus critiques circuleront avec des voitures supplémentaires jusqu'à la limite maximale autorisée par les travaux de la gare de Lausanne.
<b>Lausanne – Berne en moins de 60 minutes</b>	La ligne Lausanne - Berne a plus de 150 ans d'histoire et ne permet pas de relier les deux villes en moins d'une heure. Les étapes d'aménagements AS25 et AS35 se basent sur la technologie WAKO (compensation du roulis) pour réduire le temps de parcours à 61 minutes. D'importants travaux auront lieu sur la ligne pendant la prochaine décennie pour mettre en place cette technologie. Une réduction supplémentaire du temps de parcours nécessiterait des nouveaux tronçons de ligne, non prévus dans les financements fédéraux actuels.
<b>Deux trains par heure de Palézieux vers Berne</b>	La planification directrice de l'OFT ne prévoit qu'une relation horaire entre Palézieux et Berne. L'ajout d'un produit supplémentaire sur la ligne du Plateau pendant la prochaine décennie s'annonce compliqué en raison du volume important de chantiers à réaliser (travaux WAKO).
<b>Réintroduire l'arrêt du RER4 à Bossière</b>	Il n'est pour le moment pas possible de rétablir l'arrêt à Bossière sur la S4, car une arrivée plus tardive à Lausanne est empêchée par le passage d'un train de marchandises (sillon système fret). Il n'est également pas possible de partir plus tôt depuis Palézieux car la S4 ne peut partir qu'après le passage de l'IC1 en direction de Berne (cisaillement en sortie de gare). En l'état actuel (état de planification juillet 2021), la cadence à la demi-heure ne pourra être offerte qu'une fois qu'une grande partie des travaux d'infrastructure en gare de Lausanne seront réalisés. Les CFF se sont engagés à étudier la réintroduction de cette desserte dès que possible.
<b>Maintien des renforts de 7h51 (Puidoux – Lausanne) ainsi 16h59 (Lausanne – Puidoux). Crainte que les trains de 7h36 et 7h41 (dp Puidoux), respectivement de 17h04 et 17h13 8dp Lausanne), déjà surchargés, soient très critiques</b>	<p>La suppression de ces trains est une conséquence des prolongements du RER4 vers Romont demandés par les Cantons de Vaud et Fribourg. Le matin, les voyageurs qui empruntent le train de 07h51 prendront la S4 (dp 07h41) ou la S6 (dp 08h12). Ces trains produits en unités multiples offriront une capacité suffisante. Le soir, les voyageurs qui empruntent le train de 16h58 prendront la S4 (dp 17h04). Ce train, également produit en unité multiple, offrira une capacité suffisante.</p> <p>La DGMR a demandé aux CFF de faire un point sur la capacité résiduelle des trains encadrants, respectivement d'identifier les trains qui seraient critiques et assurer un suivi de la fréquentation dans les premiers mois d'exploitation.</p>
<b>Avec le renforcement des RER4 entre Palézieux et Romont, mieux indiquer l'existence du P+R d'Oron pour soulager celui de Palézieux</b>	Les CFF remercient pour cette proposition. Elle va être étudiée par les services compétents, en prenant en compte également les capacités disponibles.

<b>250 Lausanne – Romont – Fribourg – Berne (RER Vaud / ligne S4, RER Fribourg Freiburg / lignes S20, S21)</b>	
<b>Ajouter une course après 00h15 vers Palézieux afin d'avoir la correspondance à Lausanne avec les trains 540, 1840 et 18491</b>	L'ajout d'une paire de S6 (dp LS 0h34) est possible, mais n'entre pas dans le cadre budgétaire de la DGMR pour la période horaire 2022-23. Par ailleurs, l'OFT n'est pas favorable aux développements d'offre pour cette même période horaire en raison des effets de la pandémie encore très perceptibles dans le financement des prestations de transport régional de voyageurs (TRV). La dernière S4 (24401) doit quitter au plus tard Lausanne à 00h12, permettant la libération de la voie 1 pour l'entrée de l'IC5 à 00h16. Un départ au plus tard à 00h12 est de toute façon insuffisant pour assurer les correspondances avec les trains arrivant de Brigue à 00h10, de Bienne à 00h16 et de Genève-Aéroport à 00h10. Cette demande sera réanalysée pour un horaire ultérieur.
<b>Offrir des liaisons traversant Lausanne toutes les 30 minutes (desserte de Prilly-Malley et Renens)</b>	En 2022, il n'est pas possible de diamétraliser la S3 et la S6 (car les travaux du saut de mouton entre Lausanne et Renens ne seront terminés qu'à l'automne 2022). En revanche, dès 2023, l'axe Allaman – Lausanne – Palézieux sera desservi à la demi-heure par la S5 et la S6. Au minimum une de ces deux lignes desservira la halte de Prilly-Malley. A priori, la cadence à la demi-heure ne pourra être offerte qu'une fois les travaux d'infrastructure en gare de Lausanne terminés.
<b>Desserte de la gare de Siviriez par les RER4 circulant jusqu'à et depuis Romont</b>	La desserte de cette halte n'est pas garantie en raison de la capacité de la ligne ces prochaines années, avec de nombreux travaux. Ces trains devraient également être accompagnés, les quais de Siviriez n'étant pas assez longs pour accueillir des compositions en unité multiple, ce qui générera des coûts supplémentaires à charge des commanditaires (Confédération, Cantons).

<b>251 Lausanne – Palézieux – Payerne (RER Vaud / lignes S8, S9)</b>	
<b>Assurer la correspondance à Puidoux entre RER9 et RER7 pour le flux Payerne – Vevey</b>	La ligne S7 est contrainte autant à Vevey qu'à Puidoux. D'entente avec le Canton et la Commune de Chexbres en 2019, il a été convenu de privilégier la correspondance à Puidoux pour le flux Lausanne – Chexbres ce qui correspond au flux le plus important. Un repositionnement des sillons RER9 (croisement des trains vers Puidoux), permettrait d'améliorer simultanément les liaisons Broye – Riviera et Lausanne – Chexbres mais cela n'est pas possible dans l'état actuel de l'infrastructure dans la Broye. Des études sont en cours pour rechercher des pistes d'amélioration à l'horizon 2027-28.
<b>Introduction de l'arrêt sur demande à Henniez</b>	Il n'est actuellement pas possible de desservir Henniez avec un arrêt sur demande, ce type d'arrêt nécessitant de nouvelles installations sur l'infrastructure. Alors que dans la Vallée de Joux, par exemple, l'arrêt sur demande est pratiqué, l'infrastructure et le matériel roulant sont déjà équipés.

<b>251 Lausanne – Palézieux – Payerne (RER Vaud / lignes S8, S9)</b>	
<b>Prolonger les RER8 systématiquement de Payerne à Avenches</b>	<b><i>Demande récurrente</i></b> La circulation des trains est en partage de capacité avec le trafic fret entre Payerne et Morat (selon PLUR). 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. De telles infrastructures sont en cours d'étude aux CFF pour une réalisation vers 2025.
<b>Etendre la période de circulation de la ligne RER8 aux samedis, dimanches et jours fériés</b>	La période de circulation des trains de la ligne S8 Palézieux – Payerne sera étendue aux <u>samedis</u> , au lieu de lundi – vendredi actuellement. Les dimanches et jours fériés, une cadence horaire sera offerte avec la circulation de la ligne S9 Lausanne – Payerne – Kerzers.
<b>252 Yverdon-les-Bains – Payerne – Fribourg/Freiburg (RER Fribourg I Freiburg / ligne S30)</b>	
<b>Réduire le temps de correspondance entre ICN de/vers Neuchâtel et S30 Yverdon – Payerne</b>	<b><i>Demande récurrente</i></b> Deux variantes d'horaires sont possibles pour cette ligne (00-30 ou 15-45 à Yverdon-les-Bains, Payerne et Fribourg) ; le Canton de Fribourg a privilégié le choix du nœud 15/45, notamment pour assurer une cadence 15' sur le tronçon Givisiez – Fribourg. Cette situation permet aussi de bonnes correspondances à Yverdon-les-Bains en direction de Lausanne et Morges, Genève (flux principaux).
<b>Introduction de l'arrêt sur demande à Yverdon-Champ-Pittet</b>	Il n'est actuellement pas possible de desservir Yverdon-Champ-Pittet avec un arrêt sur demande, ce type d'arrêt nécessitant de nouvelles installations sur l'infrastructure. Alors que dans la Vallée de Joux, par exemple, l'arrêt sur demande est pratiqué, l'infrastructure et le matériel roulant sont déjà équipés.
<b>355 Payerne – Murten/Morat – Kerzers – Berne (S-Bahn Bern / Linien S5, S51, S52)</b>	
<b>Rétablir les correspondances à Morat pour le flux Payerne/Avenches - Neuchâtel</b>	<b><i>Demande récurrente</i></b> Une amélioration des correspondances à Morat est difficilement envisageable en raison de l'infrastructure (voies uniques) et de la structure de l'offre dans toute la région. La ligne S9, couplée avec la S8, propose une cadence demi-heure sur Lausanne. Pour le moment, le nœud de Lausanne ne permet pas de modifier les horaires de cette ligne. De même, l'axe Neuchâtel – Fribourg est contraint entre Ins et Neuchâtel. Des correspondances sont toutefois offertes à Kerzers pour le flux Payerne/Avenches – Neuchâtel.

## Autres entreprises concessionnaires (ETC)

<b>101 Lausanne-Flon – Echallens – Bercher (cadre 101)</b>	
<p><b>La Municipalité de Joux-tens-Mézery déplore toujours la suspension de la desserte de la halte du Lussex et espère très vivement que celle-ci pourra être remise en fonction dans les plus brefs délais</b></p> <p><b>&amp;</b></p> <p><b>Remise en service du Lussex dès la mise en service du tunnel sous l'Avenue d'Echallens, la grande marge de temps gagnée au Flon rend possible cette réouverture</b></p>	<p>La suppression de la halte du Lussex était nécessaire pour garantir la stabilité horaire de la cadence 15 minutes Echallens entre les gares de Romanel-sur-Lausanne et Union-Prilly. Depuis sa mise en service, la ponctualité de la ligne a augmenté de manière conséquente (+9%) démontrant le besoin exprimé.</p> <p>La reprise de la desserte du Lussex est liée à la réalisation d'autres infrastructures (Joux-tens-Mézery, Lussex, Romanel-sur-Lausanne, traversée d'Etagnières, gare de croisement à Vernand-Camarès et voie de rebroussement à Echallens). Ces mesures sont prévues et leur financement a été approuvé par l'Office fédéral des transports. Une mise en service à l'horizon 2028 est visée.</p> <p>Le tunnel sous l'avenue d'Echallens apporte des gains importants entre les deux gares de croisement que sont Union-Prilly et Lausanne-Flon et permet en plus de diminuer de manière significative le temps de parcours sur le bas de la ligne. Nonobstant, la mise en service du tunnel sous l'avenue d'Echallens ne permet pas de gagner les temps nécessaires pour la reprise de la desserte de la halte du Lussex.</p>
<p><b>Trains directs Bercher – Lausanne avec seulement arrêt à Echallens</b></p>	<p>Le LEB reconnaît l'avantage, en termes de temps de parcours, des trains directs pour leur clientèle, néanmoins ces derniers représentent aussi de fortes contraintes. Ces prestations représentent des coûts importants en termes d'acquisition de rames supplémentaires mais aussi de fortes difficultés d'exploitation pour la garantie de l'horaire. De plus, dans le cadre de la vision future du développement de l'offre du LEB (à la cadence 10'), il sera impossible de proposer de telles prestations. Néanmoins, le LEB travaille en continu afin d'améliorer les temps de parcours sur l'entier de la ligne. A titre d'exemple, la mise en service du tunnel sous l'avenue d'Echallens permettra d'ores et déjà un gain de 2 minutes dès 2<sup>ème</sup> trimestre 2022. Les autres projets d'infrastructure permettront également de réduire les durées de déplacement de la clientèle.</p>

<b>112 Vevey – Blonay – Les Pléiades (Blonay - Les Pléiades à crémaillère) (cadre 112)</b>	
<p><b>La correspondance à Vevey de Blonay vers Lausanne avec les RE pour An-nemasse (départ 03 et 33) a été réduite à 2 minutes, ce qui est regrettable</b></p>	<p>L'horaire 2022 est identique à celui de 2021, les MVR ont adapté le temps de parcours afin de fiabiliser les correspondances en gare de Vevey, ceci faisant suite à de nombreuses réclamations. Grâce à cette adaptation, ils assurent la correspondance IR90 du Valais direction Blonay (xxh23/xxh26).</p> <p>Le temps de rebroussement est incompressible à Blonay, une arrivée anticipée suppose le décalage de toute la trame horaire.</p>

<b>120 Montreux – Château-d'Oex – Gstaad – Zweisimmen – Lenk im Simmental (cadre 120)</b>	
<b>Augmenter la cadence à 30 minutes en soirée entre Montreux et Les Avants</b>	La planification de ces navettes en soirée sera étudiée par le MOB lors de l'établissement des offres 2024/2025 au plus tôt. Le taux de couverture de la ligne Montreux – Les Avants est actuellement inférieur à 20%, ce qui ne permet aucun développement selon les critères de l'OFT (12.4% pour offre TRV 2022).
<b>Faire partir les deux premiers trains du matin (2201 dp 4h32 et 2203 dp 5h00 de Château-d'Oex) vers Montreux depuis Rougemont</b>	Aucune modification n'est prévue pour le train 2201 qui partira toujours de Château-d'Oex à 4h32. En revanche, la DGMR retient la proposition du MOB (variante combinée), avec l'accord du Canton de Berne, de modifier la marche du train 2203 : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Départ de Gstaad à 4h35, desserte de Saanen 4h39, Rougemont 4h44, Flendruz 4h46, Les Combes 4h48, Les Granges-Gérignoz 4h51, Château-d'Oex-La Palaz 4h53 puis reprend la marche actuelle pour une arrivée à Montreux à 6h11. Ce train circulera tous les jours.</li> </ul>
<b>Prolonger les deux derniers trains du soir vers Rougemont (trains 2240 dp 22h50 et 2242 dp 23h50 de Montreux)</b>	Aucune modification n'est prévue pour le train 2242 qui terminera toujours sa course à Château-d'Oex à 1h00. En revanche, la DGMR retient la proposition du MOB (variante combinée), avec l'accord du Canton de Berne, de modifier la marche du train 2240 : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Départ de Montreux à 22h50 et arrivée à Château-d'Oex à 0h00. Ce train continuera tous les jours vers Château-d'Oex-La Palaz 0h02, Les Granges-Gérignoz 0h04, Les Combes 0h07, Flendruz 0h09, Rougemont 0h15, Saanen 0h20 et Gstaad 0h23.</li> </ul>
<b>La durée de la correspondance entre le train en provenance de Lausanne et le départ du MOB est au minimum de 3 minutes. Il faudrait la porter à 5'</b>	Avec l'horaire 2022, le MOB propose des temps de correspondance en gare de Montreux qui se situent entre 7 minutes (IR90 => PE) et 11 minutes (IR90 => R), les correspondances en provenance de Lausanne sur le MOB sont toujours quai à quai. Dans le sens Valais – MOB, bien que l'horaire ne donne pas de bonnes correspondances pour l'instant, le MOB souhaite atteindre des temps de correspondance minimum de 4 minutes pour garantir ces correspondances.
<b>Correspondance à Montreux pour le flux Pays-d'Enhaut – Valais à assurer (arr 13-43 et dp 11 et 43)</b>	<b><i>Demande récurrente</i></b> La structure horaire actuelle ne permet pas une arrivée plus tôt à Montreux. La correspondance de/vers Valais reste un point faible de l'offre MOB. Toutes les études futures de l'offre prennent en compte ce paramètre.
<b>Liaison Bulle - Château-d'Oex en plus de 75 minutes à cause de la mauvaise correspondance à Montbovon, pour une distance de seulement 28 kilomètres</b>	Afin de solutionner ce problème, les Cantons de Fribourg et Vaud, l'OFT et le MOB recherchent des solutions à moyen-long terme avec de l'infrastructure supplémentaire entre Montbovon et Château d'Oex, permettant de croiser les trains avant Château-d'Oex. La création d'un nœud 15/45 complet à Montbovon permettra d'optimiser les correspondances pour ramener le temps de parcours Château d'Oex – Bulle à environ 50 minutes, le temps de parcours Montbovon – Bulle d'environ 30 minutes étant quasiment incompressible.
<b>Ajouter les bus qui circulent entre Bulle et Montbovon en soirée, non signalés sur l'horaire MOB</b>	Requête transmise au MOB, qui essaiera de satisfaire cette requête en ajoutant les bus TPF sur leur cadre horaire.

<b>120 Montreux – Château-d'Oex – Gstaad – Zweisimmen – Lenk im Simmental (cadre 120)</b>	
<b>A Chernex, il faut améliorer le croisement des trains longs, en faisant en sorte que le premier train entré en gare soit aussi le premier à sortir pour laisser l'accès au quai de second train</b>	Dès le changement d'horaire, il est prévu de modifier l'horaire pour le croisement des trains longs circulant entre Montreux et Zweisimmen. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Train Montreux – Zweisimmen : Chernex 58/00</li> <li>• Train Zweisimmen – Montreux : Chernex 00/01</li> </ul>
<b>Création d'une ligne Bulle-Spiez (ou Zweisimmen)</b>	Cette demande est transmise au Canton de Fribourg ainsi qu'au MOB et au TPF pour leurs travaux de planification à moyen-long terme. L'entreprise MOB nous a confirmé prendre en compte cette demande pour les études d'offres futures. Les TPF nous ont informés qu'une telle offre n'est dans aucune planification à long terme. Sa faisabilité, tout comme la demande potentielle, reste à étudier.
<b>124 Aigle – Le Sépey – Les Diablerets (cadre 124)</b>	
<b>Demande de la Commune d'ajouter un train supplémentaire entre 06h04 et 07h04, depuis Les Diablerets.</b>	<b><i>Demande récurrente</i></b> Rouler à une cadence d'une demi-heure, même une seule fois par jour, demande une troisième rame en exploitation. Il faudrait donc acquérir un véhicule supplémentaire afin de garantir 3 véhicules en exploitation. Cela n'est pas prévu car cela engendrerait des coûts supplémentaires faisant baisser de manière importante le taux de couverture de la ligne qui doit rester supérieur à 20% pour conserver le cofinancement fédéral (47%) du déficit d'exploitation.
<b>126 Aigle – Ollon – Monthey – Champéry (cadre 126)</b>	
<b>Réduire la longue attente à Aigle pour la correspondance vers Martigny/Sion depuis Ollon</b>	<b><i>Demande récurrente</i></b> Pour l'instant il n'est pas possible de réduire le temps de correspondance en direction du Valais. Les correspondances AOMC en gare d'Aigle sont principalement dirigées vers Lausanne, correspondant au flux voyageur principal. Un renforcement de la cadence à l'étude pour le moyen-long terme permettrait de réduire ces temps de correspondance.
<b>127 Bex – Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye (cadre 127)</b>	
<b>Ajouter un train le soir partant après celui de 21h02</b>	Pour les TPC, il est possible de faire un départ de Bex à 22h02 pour Villars ce qui engendre un départ de Villars pour Bex à 22h13 afin de disposer des véhicules au bon endroit pour le lendemain. Les coûts supplémentaires pour une telle prestation n'entrent pas dans le budget de la DGMR pour la période horaire 2022-23.

<b>127 Bex – Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye (cadre 127)</b>	
<b>Réduire le temps de correspondance à Bex pour le trajet de/vers Lausanne</b>	Cette conséquence (correspondances en 13'-15') est connue du commanditaire, en raison du rebroussement en 4' à Bex des trains (TPC) et des heures de passage des RegioExpress qui contraignent la trame horaire. Afin d'améliorer ces correspondances, il faudrait engager une troisième rame entre Bex et Villars. Cela n'est pas prévu car cela engendrerait des coûts supplémentaires faisant baisser le taux de couverture de la ligne qui doit rester supérieur à 20% pour conserver le cofinancement fédéral (47%) du déficit d'exploitation de la ligne.
<b>Passer la ligne à la fréquence de la demi-heure</b>	La fréquence à la demi-heure entre Bex et Villars n'est pas envisagée, car il n'y a pas de cadence à 30 minutes des trains CFF en gare de Bex De plus, il faudrait acquérir une rame supplémentaire afin d'assurer cet horaire. En raison des critères d'adéquation offre-demande de la Confédération, une offre supérieure à la cadence horaire ne se justifie pas sur cette ligne.
<b>Recadencer le train 540 (Bex dp 13h02) afin de circuler jusqu'à Bretaye au moins les weekends et les vacances scolaires</b>	Le train 540 est décadencé pour permettre aux écoliers de Gryon et Villars d'avoir suffisamment de temps à la maison sur la pause de midi. Un décadencement de ce train uniquement durant les périodes scolaires pose un problème d'exploitation aux TPC qui ne disposent pas, pour le moment, d'un block de sécurité (installation de sécurité) sur cette ligne.
<b>De nombreux vélos le weekend et les mercredis sont transportés par des wagons inadaptés à en prendre autant</b>	Problématique connue des TPC. Elle est concentrée sur de courtes périodes au printemps. Les TPC ne peuvent pas adjoindre de wagon sur la ligne Bex – Villars en lien avec la forte pente en crémaillère. Ils n'ont, à l'heure actuelle, aucune solution pour augmenter leur capacité de transport avec leur matériel roulant. Si ce n'est de mettre en marche des doublures (uniquement pour des vélos) ou un transport par route qui n'a pas encore été ni étudié, ni chiffré.

<b>156 Bière – Apples – Morges (cadre 156)</b>	
<b>Donner la correspondance entre le RER4 (arrivée de Palézieux à Morges à xx:11) et le BAM départ à la même minute</b>	Décaler le BAM de 3 minutes n'est pas envisageable pour l'horaire 2022 car cela remettrait en cause les correspondances dans les nœuds d'Apples, Bière et l'Isle entre le train et les lignes de bus des MBC. De plus, cela allongerait le temps de parcours pour les voyageurs en provenance de Renens et Lausanne, arrivés par le RegioExpress. C'est sur ce train qu'est calée la correspondance du BAM.

<b>253 Montbovon – Bulle – Châtel-St-Denis – Palézieux (RER Fribourg   Freiburg / S50, S51)</b>	
<b>Création d'une ligne Bulle-Spiez (ou Zweisimmen)</b>	Cette demande est transmise au Canton de Fribourg ainsi qu'au MOB et aux TPF pour leurs travaux de planification à moyen-long terme. L'entreprise MOB nous a confirmé prendre en compte cette demande pour les études d'offres futures. Quant aux TPF, ils nous ont informés qu'une telle offre n'est dans aucune planification à long terme. Sa faisabilité, tout comme la demande potentielle, reste à étudier.

<b>253 Montbovon – Bulle – Châtel-St-Denis – Palézieux (RER Fribourg   Freiburg / S50, S51)</b>	
<b>Une heure et quart pour faire Bulle – Château-d'Oex à cause d'une mauvaise correspondance à Montbovon (contre 30 minutes en voiture)</b>	Cette demande est transmise au Canton de Fribourg ainsi qu'aux TPF pour leurs travaux de planification à moyen-long terme. Des études pour le prolongement de la S51 jusqu'à Château-d'Oex ont été réalisées dans le cadre de PRODES2035. L'infrastructure ferroviaire doit être améliorée (accélération du tronçon Montbovon-Château-d'Oex) afin de garantir la robustesse de l'horaire et une production optimale de la S51 sans devoir engager une rame supplémentaire. L'instauration d'une cadence 30' sur la ligne Bulle – Montbovon pourrait éventuellement améliorer la situation (horizon 2023 en heures de pointe, selon le Service de la mobilité du canton de Fribourg).
<b>En fin de soirée, quelques cars circulent entre Bulle et Montbovon, non signalés sur l'horaire du MOB</b>	Cette demande est transmise au Canton de Fribourg ainsi qu'aux TPF pour suite à donner. En soirée, la liaison Bulle-Montbovon est assurée par la ligne de bus 20.266. Requête transmise au MOB, qui essaiera de satisfaire cette requête en ajoutant les bus TPF sur leur cadre horaire. Toutefois, ces bus de soirée devraient être remplacés par des courses ferroviaires dès le changement d'horaire de décembre 2022.

<b>355 Payerne – Murten/Morat – Kerzers – Berne (S-Bahn Bern / Linien S5, S51, S52)</b>	
<b>Demande de prolonger la course 15860 jusqu'à Payerne et retour (course 15865) car cela déchargerait la course 24959 de la S9 (dp Payerne à 17h18)</b>	La DGMR accède à la requête de prolonger les trains 15844/15849 et 15860/15865 d'Avenches vers Payerne et retour. Ce prolongement nécessite la suppression de la desserte de Faoug aux trains 15849 (dp. vers Berne 13.11) et 15865 (dp. vers Berne 17.11). La Municipalité de Faoug a admis les modifications de desserte pour ces trains. Par ailleurs, d'autres améliorations d'offre sont prévues les samedis, dimanches et fêtes. → Voir cadre 355
<b>Prolongement systématique des trains de la ligne S5 (S-Bahn Bern) de Morat au minimum jusqu'à Avenches pour offrir une cadence semi-horaire Avenches – Berne</b>	<b><i>Demande récurrente</i></b> La circulation des trains voyageurs est en partage de capacité avec le trafic fret entre Payerne et Morat (PLUR). Les prolongements actuels au-delà de Morat nécessitent des arbitrages en termes d'attribution des sillons. La semaine, 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.

## Transports routiers

### ALSA

<b>814 Coppet – Divonne-les-Bains – Gex – Versonnex – Maconnex (cadre 10.814)</b>	
<b>Anticiper de 8 minutes la course arrivant à Champs Blancs à 8h17</b>	<p>L'horaire de la ligne 814 est construit de manière à optimiser ses correspondances sur les trains en gare de Coppet. Anticiper la course 81410 desservant actuellement l'arrêt Chavannes-de-Bogis, Champs-Blancs à 8h17 nécessiterait d'allonger la correspondance à Coppet.</p> <p>En outre, l'exploitation des lignes 814 et 818 est liée, avec peu de marges de manœuvre. En effet, anticiper la course de 7h46 depuis Gex, nécessitera une anticipation de la 818 (Gex – Nyon 6h16) ce qui ne permettra plus aux clients de la 814 arrivant de Maconnex (6h09 Maconnex – Coppet) d'avoir la correspondance à 6h34 à Divonne, Ancienne Gare pour basculer sur la 818. De même, ALSA ne serait plus en mesure de garantir la correspondance en Gare de Nyon avec le RegioExpress en provenance de Lausanne (6h54).</p>
<b>Adaptation des horaires de la ligne 814 aux horaires de l'école internationale de la Châtaigneraie (8h20 – 15h00/16h30)</b>	<p>Les horaires des lignes transports publics sont soumis à de nombreuses contraintes. Les lignes du trafic régional de voyageurs (TRV) ont pour mission principale de rabattre les voyageurs sur les trains en leur offrant des correspondances attractives. Des coordinations avec les écoles sont possibles mais nécessitent également des adaptations des horaires de l'école. La DGMR-MT se tient à disposition de l'école internationale pour identifier les marges de manœuvre possibles.</p>
<b>Ajout de courses supplémentaires entre 15h00 et 19h30 pour plus de flexibilité</b>	<p>Une évolution importante de l'offre a eu lieu en décembre 2019 sur la ligne 814. Celle-ci a été fixée pour les années d'horaire 2020 à 2023. Un élargissement de la cadence 30 minutes sera étudié en vue d'une mise en œuvre en décembre 2023 au plus tôt.</p>
<b>Introduction d'une cadence 15 minutes en heures de pointe</b>	<p>Le volume d'offre qui peut être admis sur une ligne du trafic régional de voyageurs (TRV) cofinancée par la Confédération dépend de la fréquentation observée ou espérée sur sa section la plus chargée. Actuellement, la charge sur le tronçon déterminant, du lundi au vendredi, est de 555 voyageurs par jour. Afin de bénéficier du cofinancement fédéral, une offre au quart d'heure en heures de pointe et 30 minutes le reste de la journée, soit environ 48 paires de courses par jour, nécessite une fréquentation de 4'000 voyageurs par jour. Une telle cadence n'est pas envisagée à court terme sur la ligne 814.</p>

## CarPostal

<b>65 Lausanne – Savigny – Forel – Mézières – Moudon</b>	
<i>Attention, nouvelle numérotation : cadre 10.365</i>	
<b>Ajout d'une course pyjama Lausanne 2h35 – Essertes, Le Pralet 3h04 – Oron-la-Ville, centre 3h11 (correspondance lignes nocturnes N23 et N24) puis Oron-la-Ville, centre 3h16 – Servion, poste/croisée 3h28</b>	Une refonte du réseau pyjama au départ de Lausanne est prévue en décembre 2021. Les offres pyjama régionales se calquent au maximum sur le tracé des lignes diurnes et il n'est pas prévu à cet horizon d'étendre l'offre au-delà. En outre, l'ajout d'une course partant à 2h35 de la gare de Lausanne nécessiterait l'engagement d'un véhicule supplémentaire puisqu'à cette heure-ci le bus de la course 365164 est en train de redescendre depuis Mézières sur la course 36067 de la ligne 360 Lausanne – Savigny – Les Cullayes – Mézières – Croisettes. La DGMR-MT prend toutefois note de la proposition en vue d'éventuelles évolutions futures.
<b>Amélioration des correspondances entre les lignes 65 (nouvelle 365) et 385 à Servion</b>	Les correspondances actuelles à Servion, Grange-Rouge ne sont pas optimales (plus de 14 minutes d'attente) entre ces 2 lignes, sauf en heure de pointe pour la liaison La Rogivue – Servion – Moudon (9 minutes d'attente) et en heure creuse pour faire La Rogivue – Servion – Sallaz (11min). La ligne 65 (nouvelle 365) et la ligne 385 appartiennent à deux systèmes différents, à savoir le Jorat pour la première (calée à la gare de Moudon) et le secteur d'Oron pour la seconde (calée à la gare de Palézieux). Il est très difficile d'assurer des correspondances optimales à Grange-Rouge entre ces deux systèmes.
<b>120 Bex – Monthey – Vouvry – Villeneuve VD (cadre 12.120)</b>	
<b>Prolongement de la ligne 120 de Monthey à Bex toutes les heures</b>	Pour l'horaire 2022-2023, les Cantons du Valais et de Vaud se sont entendus sur le prolongement de 9 paires de courses par jour du lundi au dimanche. Ceci pourra être adapté pour la période horaire 2024-2025 en fonction de la fréquentation observée. Ces prolongements constituent déjà une nette amélioration au regard des 6 paires de courses actuelles offertes par la ligne 12.151 en semaine et 4 paires de courses le samedi. En outre, cette offre se verra complétée par un développement du réseau MobiChablais sur le même tronçon, à cadence horaire, sur demande, dans l'autre demi-heure.
<b>Positionner la ligne autour du nœud 00 à Bex (correspondances avec RE et lignes MobiChablais) plutôt que du nœud 30 (correspondances avec S5)</b>	L'horaire de la ligne 120 est contraint à Villeneuve, à Vouvry et à Monthey. Le prolongement planifié entre Monthey et Bex se fait sur le temps de pause actuel de la ligne entre les minutes 09 et 50 à Monthey. Ceci a contraint les correspondances en gare de Bex sur les trains S5 prolongées (chaque heure en semaine, sauf 9h30 et 10h30). Les correspondances avec le nœud 00 à Bex (trains InterRegio) seront assurées par la ligne d'agglomération de MobiChablais.
<b>Offrir cadence 30' entre Bex et Monthey aux heures de pointe</b>	Ceci sera le cas par la conjonction de l'offre d'agglomération MobiChablais et de l'offre régionale de la ligne 120.

<b>142 Aigle – Vionnaz – Torgon (cadre 12.142)</b>	
<b>Ajout d'une course arrivant à Aigle à 7h18 pour les besoins des élèves de l'EPCA</b>	Des discussions entre autorités du Chablais valaisan ont empêché de soumettre à la consultation publique les projets définitifs de plusieurs lignes du secteur. Le nouveau projet d'horaire 2022 de la ligne 142 validé par les commanditaires intègre bien une course Torgon 7h30 – Vionnaz 8h04 / 8h09 – Aigle 8h18.
<b>382 Cully – Chexbres – Puidoux – Palézieux (cadre 10.382)</b>	
<b>La Commune de Chexbres salue l'offre légèrement étoffée soirée et week-end</b>	La DGMR en prend note avec satisfaction.
<b>385 Servion – Oron-la-Ville – Palézieux – La Rogivue (cadre 10.385)</b>	
<b>Amélioration des correspondances entre les lignes 65 (nouvelle 365) et 385 à Servion</b>	Les correspondances actuelles à Servion, Grange-Rouge ne sont pas optimales (plus de 14 minutes d'attente) entre ces 2 lignes, sauf en heure de pointe pour la liaison La Rogivue – Servion – Moudon (9 minutes d'attente) et en heure creuse pour faire La Rogivue – Servion – Sallaz (11min). La ligne 65 (nouvelle 365) et la ligne 385 appartiennent à deux systèmes différents, à savoir le Jorat pour la première (calée à la gare de Moudon) et le secteur d'Oron pour la seconde (calée à la gare de Palézieux). Il est très difficile d'assurer des correspondances optimales à Grange-Rouge entre ces deux systèmes.
<b>Ajout des courses effectuées à vide Palézieux, gare 5h00 – Servion 5h20 et Servion 20h30 – Palézieux, gare 21h00</b>	Le Plan climat vaudois prévoit d'ajouter une paire de courses par jour du lundi au vendredi et 5 paires de courses par jour les samedis et dimanches à l'horizon 2024. Ajouter les courses mentionnées, qui sont dans le contre-sens des flux principaux, à 5h et 21h, empêcherait d'ajouter une paire de courses à un horaire plus intéressant pour la clientèle tout en respectant les critères d'adéquation entre l'offre et la demande fixés par la Confédération. La proposition sera analysée en détail pour l'horaire 2024 afin d'identifier le développement le plus pertinent.
<b>410 Cossonay-Penthalaz – Cheseaux (cadre 10.410)</b>	
<b>Correspondances trop courtes entre le train d'Yverdon de 7h47 (S1) et le départ de la ligne 410 à 7h50, qui n'attend pas en cas de retard du train</b>	L'horaire de la ligne 410 est très contraint à ses deux terminus, à Cossonay-Penthalaz mais également à Cheseaux. Les conducteurs ont pour instruction d'attendre jusqu'à 5 minutes au-delà de l'horaire théorique en cas de retard des trains (10 minutes pour la dernière course). Ces instructions ont été modifiées afin d'éviter d'attendre à Cheseaux le matin et privilégier le sens pendulaire et les correspondances à Cossonay-Penthalaz. Des pistes sont en cours d'étude afin de réduire, si possible, les temps de parcours de la ligne et permettre une meilleure stabilité aux correspondances.

<b>414 Echallens – Bettens – Cossonay-Penthalaz (cadre 10.414)</b>	
<p><b>Ajout d'une course à 20h49 au départ de Cossonay-Penthalaz comme c'est le cas sur la ligne 410</b></p> <p><b>Demande de la Commune de Daillens de développer l'offre à une cadence demi-heure entre 5h58 et 8h28 en semaine dans le sens Echallens – Cossonay-Penthalaz et ajouter une course le soir Cossonay-Penthalaz 17h19 – Daillens – Echallens</b></p> <p><b>Demande de la Commune de Daillens de renforcer les cadences le week-end</b></p> <p><b>Ajouter une course St-Barthelemy – Echallens départ 7h04 arrivée 7h12 pour les gymnasiens se rendant à Lausanne</b></p> <p><b>Prévoir une course au départ d'Echallens à 17h13 pour les besoins des gymnasiens</b></p>	<p>La ligne 414 a fait l'objet de différentes étapes de développement ces dernières années avec l'ajout de 2,5 paires de courses par jour du lundi au vendredi en août 2019 ainsi que 7 paires de courses par jour les samedis et dimanches, puis l'ajout de 3 paires de courses par jour supplémentaires en semaine en décembre 2020, par anticipation de la mesure Plan climat de développement de l'offre de bus. La mesure de développement du réseau de transport public régional routier, issue du Plan Climat du Canton de Vaud, prévoit une nouvelle étape de développement de l'offre sur la ligne 414 pour l'horaire 2024-2025. L'intention annoncée par le Conseil d'Etat au Grand Conseil dans son exposé des motifs et projet de décret est l'ajout d'environ 3 paires de courses du lundi au vendredi et 5 paires de courses les samedis et dimanches.</p> <p>Ceci reste toutefois assujéti au respect de critères financiers. En effet, le taux de couverture des charges par les recettes de la ligne se trouve aujourd'hui proche de la limite de 10 % qui exclurait la ligne du financement fédéral au droit du trafic régional de voyageurs.</p> <p>A noter que le développement d'une cadence demi-heure le matin requiert l'engagement d'un véhicule et d'un conducteur supplémentaires.</p> <p>Si l'évolution de la fréquentation de la ligne et de ses recettes est satisfaisante, les suggestions d'horaire pour les courses supplémentaires seront étudiées attentivement afin de calibrer au mieux le projet d'horaire 2024.</p>

<b>428 Echallens – Thierrens (cadre 10.428)</b>	
<p><b>Demande de la Commune de Boulens de raccourcir les temps de correspondance avec le LEB direction Lausanne à Echallens</b></p>	<p>L'horaire de cette ligne a des contraintes scolaires à Thierrens et aux Trois-Sapins. De plus, le temps de rebroussement minimum à Echallens est de 4 minutes. Ceci explique des correspondances en 11 minutes à Echallens (arrivées à XXh57 pour un départ pour Lausanne à XXh08).</p> <p>La DGMR a favorisé le respect des contraintes scolaires, car ce public est prépondérant sur la ligne.</p> <p>Des réflexions ont été menées pour améliorer cette situation, par exemple avec un rabattement sur le LEB avant Echallens, mais aucune variante dessinée ne permet de conserver la desserte de toutes les localités tout en répondant aux contraintes scolaires.</p>

<b>475 Moudon – Chesalles – Lucens (cadre 10.475)</b>	
<b>Avancer les courses arrivant à Lucens aux xxh26 et xxh56 pour augmenter le temps de correspondance à la gare de Lucens</b>	Les horaires de cette ligne sont contraints à Moudon et à Lucens. Il est impossible de décaler l'horaire d'un côté de la ligne sans péjorer l'autre extrémité. La DGMR a demandé à CarPostal de rappeler la mesure d'exploitation transmise aux chauffeurs, à savoir de libérer les passagers avant le passage à niveau, en cas de retard. L'entreprise confirme qu'un rappel leur sera transmis encore une fois pour éviter tout oubli.
<b>533 Aventibus (cadre 20.533)</b>	
<b>Nouveau départ d'Oleyres à 5h49 pour Avenches, gare 6h05 afin d'offrir la correspondance avec le S5 pour Berne partant à 6h08</b>	<u>Réponse de l'entreprise</u> L'Aventibus est un bus local, les prestations sont commandées par la Commune. CarPostal lui a donc transmis la demande.
<b>Ajouter un nouveau départ d'Avenches, gare à 17h55 relevant le train arrivant de Berne à 17h50</b>	<u>Réponse de l'entreprise</u> L'Aventibus est un bus local, les prestations sont commandées par la Commune. CarPostal lui a donc transmis la demande.
<b>670 Yverdon-les-Bains – Echallens (cadre 10.670)</b>	
<b>Assurer les correspondances avec l'ICN de et vers Neuchâtel à Yverdon</b>	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.
<b>Ajout de courses entre Yverdon et Echallens, notamment pour pallier le manque de respect des correspondances à Echallens lorsque le train est en retard</b>	L'analyse de ponctualité de la ligne et des retours de la clientèle ne met pas en avant de problématique chronique de respect des correspondances à Echallens entre le LEB et la ligne 670. Il peut être relevé qu'en 2021 la ponctualité du LEB s'est améliorée. Toutefois, il est vrai qu'en cas de retard du LEB il n'est pas prévu que les conducteurs de la ligne 670 attendent la correspondance, et ce afin de garantir au mieux les correspondances à Yverdon-les-Bains. Dans le cadre du Plan climat vaudois, des améliorations d'offre sont à l'étude pour la période horaire 2024-25. Cependant, une cadence au quart d'heure sur le train n'est pas un levier suffisant pour justifier une cadence au quart d'heure sur la ligne de bus.
<b>Ajout de courses le samedi entre Echallens et Yverdon</b>	Dans le cadre du Plan climat vaudois, il est prévu de développer l'offre davantage le week-end à l'horizon 2024-2025, pour autant que les indicateurs financiers le permettent (point d'attention sur le taux de couverture de la ligne).

<b>681 Yverdon – Orbe – Arnex (cadre 10.681)</b>	
<b>Demande de Treycovagnes de bien assurer la course 68107 partant d'Yverdon à 11h56 en remplacement de l'actuelle course 68027 partant d'Yverdon à 11h52 et ramenant les élèves à Treycovagnes</b>	Cette course est prévue dans la nouvelle ligne 681 et sera bien mise en œuvre en décembre 2021.
<b>720 Allaman – Aubonne – Gimel – St-George – Le Marchairuz – Le Brassus (cadre 10.720)</b>	
<b>Correspondances trop courtes à Allaman en direction des trains S3 et S4 (voie 3), le bus ayant souvent 2-3 minutes de retard</b>	CarPostal a mené un travail d'analyse poussé des temps de parcours et de la ponctualité des lignes 720 et 725. Dès décembre 2021, les horaires de ces deux lignes sont donc revus, avec une nouvelle répartition des temps de parcours et une harmonisation entre la semaine et le week-end. La stabilité des correspondances à Allaman devrait en être améliorée.
<b>Demande de la Commune d'Aubonne de restaurer de la paire de courses nocturnes 72084-72073 (dir Aubonne à 1h58) abandonnée durant la pandémie</b>	La suppression de l'offre nocturne durant la pandémie découlait d'une décision nationale. La paire de courses en question a été remise en service dès le 2 juillet 2021, en même temps que les courses nocturnes ferroviaires, sans lesquelles elle n'a que peu de sens.
<b>Demande de la Commune d'Aubonne d'augmenter l'offre sur les lignes 720, 721, 725, 729 selon les annonces du Conseil d'Etat</b>	<p>L'offre actuelle des lignes 720, 721 et 725 (le cadre 729 regroupe les lignes 720, 721 et 725) est déjà très conséquente. En effet, il y a :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En semaine : 51 courses d'Allaman à Aubonne et 48 dans l'autre sens ;</li> <li>• Le samedi : 31 courses d'Allaman à Aubonne et 30 dans l'autre sens ;</li> <li>• Les dimanches et fêtes : 29 courses d'Allaman à Aubonne et 28 dans l'autre sens ;</li> <li>• Un aller-retour (St-George) pyjama les nuits ve/sa et sa/di.</li> </ul> <p>Pour rappel, en 2021, par anticipation du Plan climat cantonal, 6 paires de courses ont été ajoutée en semaine et 13 paires le week-end sur les lignes 720 et 725.</p> <p>Dans le cadre de l'élaboration des offres 2024-25, dans le cadre du Plan climat cantonal, quelques renforts supplémentaires ciblés entre Aubonne et Allaman pourraient être déployés.</p>
<b>722 Etoy – Lavigny – Aubonne – St-Livres (cadre 10.722)</b>	
<b>Demande de l'Institution de l'Espérance de décaler le bus de 16h54 à 17h05 le soir</b>	L'horaire de cette ligne est cadencé avec des arrivées aux minutes 04 et 34 à la gare d'Etoy en semaine pour donner correspondance sur les trains en direction de Lausanne (minutes 08 et 39). Un passage à Etoy, L'Espérance à 17h05 au lieu de 16h54 romprait la correspondance avec le train régional à Etoy. La course suivante dessert Etoy, L'Espérance à 17h24 en semaine.

<b>722 Etoy – Lavigny – Aubonne – St-Livres (cadre 10.722)</b>	
<b>Demande de l'Institution de l'Espérance d'être desservie le matin vers 6h30 / 6h45 le week-end</b>	Il n'est pas prévu à l'horaire 2022-2023 de revoir l'amplitude de desserte de la ligne 722 le week-end. Ceci sera étudié dans le cadre de l'horaire 2024-2025.
<b>725 Allaman – Aubonne – Gimel (cadre 10.725)</b>	
<b>Correspondances trop courtes à Allaman en direction des trains S3 et S4 (voie 3), le bus ayant souvent 2-3 minutes de retard</b>	Voir ligne 720, ci-dessus.
<b>765 Eclépens – La Sarraz – St-Loup (cadre 10.765)</b>	
<b>Meilleure desserte de l'hôpital régional de St-Loup, la semaine et le week-end</b>	Le taux de couverture des charges par les recettes de la ligne empêche d'envisager des développements à court terme. En effet, celui-ci se situe proche de la limite de 10% exigée par l'Office fédéral des transports pour une ligne présentant jusqu'à 18 paires de courses par jour du lundi au vendredi.
<b>Ajout d'une course Orny – La Sarraz le matin pour correspondance sur le train de 6h33</b>	L'ajout de courses supplémentaires en semaine porterait le taux de couverture cible à 20%; le cofinancement fédéral serait donc perdu. De même, l'ajout de prestations le week-end risquerait de porter ce taux de couverture en-dessous des 10 %, faisant également perdre le cofinancement fédéral.
<b>Ajout de courses entre La Sarraz et Orny à 12h35, 13h35 et 14h35</b>	Aucune amélioration de l'offre n'est possible tant que des voyageurs supplémentaires, amenant des recettes supplémentaires, ne sont enregistrés sur cette ligne. A l'ouverture de l'école de soins (ESSC), la question d'une offre aux heures creuses et le week-end pourra être reconsidérée.
<b>Création d'une nouvelle liaison Orny – Orbe</b>	Les flux pendulaires entre Orny et Orbe sont très faibles. Le potentiel de voyageurs est insuffisant pour justifier la création d'une nouvelle ligne ou le prolongement de la ligne 765, avec la nécessité d'ajouter un véhicule supplémentaire.
<b>820 Nyon – Begnins – St-George (cadre 10.820)</b>	
<b>Ajout de courses pour La Cézille, en particulier le soir et le dimanche</b>	L'offre sur la ligne 820 le dimanche et les jours fériés a été doublée en décembre 2020, passant d'une cadence aux deux heures en 2020 à une cadence horaire en 2021. A l'horaire 2022, le trou de desserte entre 22h et minuit en semaine est comblé avec l'ajout d'une course à 23h24 au départ de Nyon ; la course de 00h09 circule désormais tous les jours (et non le vendredi uniquement). Dans l'autre sens une cadence horaire est également offerte jusqu'à l'arrivée à Nyon à 00h08.

<b>820 Nyon – Begnins – St-George (cadre 10.820)</b>	
<b>Respect des horaires : le bus arrivant à la gare de Nyon a systématiquement 3 à 5 minutes de retard</b>	CarPostal confirme que la ligne présente des problèmes de ponctualité, principalement à la montée. A la descente, les arrivées à la gare de Nyon sont problématiques essentiellement pour la course de 7h45 au départ de Begnins (env. 2min de retard pour le quantile 80%, 1min pour le 65%). A l'horaire 2022 les départs de St-George sont avancés d'une minute. Les temps de parcours inter-arrêts ont été re-répartis.
<b>Ajout d'une liaison Nyon – St-George à 23h11 relevant les trains de 23h06 et 23h05 de Genève et Lausanne</b>	La DGMR accède à cette requête. Une course circulant au départ de Nyon à 23h24 est ajoutée. Dans l'autre sens, un départ de St-George à 22h20 est ajouté.

  

<b>840 Rolle – Gimel (cadre 10.840)</b>	
<b>Développement de l'offre le week-end</b>	Le développement de l'offre week-end sur la ligne 840 sera étudié dans le cadre des mesures 2024-2025 du Plan climat vaudois.
<b>Respect des horaires : les horaires ne sont pas respectés, même en l'absence de perturbations ou de fort trafic</b>	CarPostal est conscient de cette problématique. Par conséquent, les temps de parcours sont allongés et re-répartis à l'horaire 2022.

  

<b>846 Rolle – Perroy – Allaman (cadre 10.846)</b>	
<b>Offrir une cadence 30 minutes en provenance / destination de Genève, comme c'est le cas pour Lausanne</b>	Le nœud 15/45 à Rolle permet d'offrir des correspondances sur les trains RegioExpress, qui se croisent dans cette gare, en direction de Genève et Lausanne. Le temps de parcours de la ligne, d'un peu plus de 20 minutes, permet d'offrir également des correspondances à Allaman sur les trains RegioExpress à destination de Lausanne. Pour offrir des correspondances à Allaman direction Genève, il faudrait anticiper l'arrivée à Allaman d'environ 7 minutes ce qui romprait les correspondances à Rolle, ou nécessiterait de simplifier de manière importante le tracé de la ligne (perte de la desserte de l'hôpital de Rolle) tout en tendant l'horaire de manière importante (risques sur la stabilité de l'horaire et la fiabilité des correspondances).

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

<b>702 Tolochenaz – Morges – Lonay – Echandens – Bussigny VD (cadre 10.702)</b>	
<b>Insatisfaction quant au nouveau tracé qui coupe le village de Tolochenaz en deux</b>	<p><u>Réponse de l'entreprise</u></p> <p>Les MBC appliquent l'offre définie par Région Morges et validée par le Comex des TPM. Une analyse de flux réalisée en 2019 a démontré que moins de 50 personnes par jour effectuait la liaison nord-sud dans Tolochenaz, ce qui n'est pas suffisant pour justifier le prolongement de la ligne 701 jusqu'à Tolochenaz, les Noyers, ou celui de la ligne 702 jusqu'au village, eu égard aux coûts engendrés. La ligne 706 a été créée pour permettre aux habitants et aux scolaires habitant le sud de la commune de pouvoir relier le nord de la commune et répondre à ces besoins, principalement scolaires.</p>
<b>730 Morges – Cottens – Cossonay-Ville – Cossonay-Penthalaz – Gollion (cadre 10.730)</b>	
<b>Demande de la Commune de Cossonay d'indiquer la desserte de l'arrêt Cossonay-Ville, Chavannes, proche de la piscine intercommunale des Chavannes qui ouvrira en juillet 2021</b>	<p>L'arrêt Cossonay-Ville, Chavannes a été mis en service dès le 23 août 2021. Les MBC ont confirmé qu'il sera bien noté dans les horaires futurs.</p>
<b>750 Cossonay-Penthalaz – L'Isle – Le Pont (cadre 10.750)</b>	
<b>Demande de la Commune de Cuarnens de mentionner les correspondances avec le BAM à L'Isle</b>	<p>Les MBC prennent bonne note de cette observation et ont fait le nécessaire auprès de l'entreprise mettant en page les horaires.</p>

<b>760 La Sarraz – Cossonay-Ville (cadre 10.760)</b>	
<p><b>Remarque de la Commune de Moiry sur les correspondances bus-train qui passent de 9 à 8 minutes sur les courses 7615-17-19 alors qu'elles arrivent généralement en retard actuellement</b></p>	<p>En 2021, l'arrivée du bus à La Sarraz, gare (terminus) est planifiée à la minute 26 pour un départ pour vers Lausanne à la minute 33. En réalité, les voyageurs sont déposés à la minute 24 à l'arrêt côté ouest de la chaussée. Le temps de correspondance est donc effectivement de 9 minutes.</p> <p>Dans l'horaire 2022, les courses se termineront à La Sarraz, gare (terminus) à la minute 29 pour un départ des trains pour Lausanne à la minute 35. Les voyageurs auront toujours la possibilité de débarquer à l'arrêt situé côté ouest de la chaussée à la minute 27, ce qui laisse effectivement 8 minutes pour la correspondance. Ce temps de correspondance est jugé suffisant.</p> <p>L'étude de ponctualité réalisée par MBC montre qu'à la Sarraz, gare la ligne 760 a une ponctualité de 85%, donc conforme aux objectifs du transport régional de voyageurs (TRV). Environ 10% des courses arrivent avec un retard de 1 à 3 minutes donc sans conséquences pour les correspondances.</p>
<p><b>Demande la Commune de Ferreyres de ramener les temps de correspondance le soir à La Sarraz à environ 5 minutes, en abandonnant les correspondances de/pour Vallorbe</b></p>	<p>Les temps de correspondance ont été proposés par les MBC à la DGMR. En 2022, l'axe ferroviaire Vallorbe – Lausanne fait l'objet de travaux avec un décalage des horaires de trains pris en compte dans l'horaire 22/23. Les MBC émettent un avis défavorable à la demande de réduire les correspondances depuis Lausanne à 5 minutes, d'autant plus que cela romprait les correspondances de/vers Vallorbe.</p> <p>Au vu des différentes demandes, parfois contradictoires, émanant des Communes concernant cette ligne, la DGMR-MT a demandé aux MBC d'organiser une séance avec les différentes Communes concernées et l'association régionale AR-CAM afin d'identifier d'éventuels ajustements légers possibles pour l'horaire 2022-2023 et revoir complètement l'horaire, si nécessaire, à l'horizon 2024-2025. La question de la pertinence de maintenir des correspondances de/pour Vallorbe à La Sarraz sera adressée dans ce cadre.</p>
<p><b>Demande de la Commune de Ferreyres de ramener les temps de correspondance en gare de Cossonay-Penthalaz à 7 à 8 minutes</b></p>	<p>Cette demande est contradictoire avec les précédentes, dans le sens où raccourcir les correspondances à Cossonay-Penthalaz revient à allonger les correspondances à La Sarraz et inversement. Une piste serait de privilégier les flux dans le sens de la pointe, pour chaque période de la journée, pour autant qu'un tel sens puisse être identifié. Ces éléments seront étudiés dans le cadre de la rencontre organisée en novembre 2021 entre les Communes concernées, l'ARCAM, les MBC et la DGMR. Cette séance permettra d'identifier d'éventuels ajustements légers possibles pour l'horaire 2022-2023 et des ajustements plus importants pour l'horaire 2024-2025.</p>

## tl : Transports publics de la région lausannoise

<b>1 Lausanne Maladière – gare- St-François – Stade Olympique – Blécherette (cadre 10.001)</b>	
<b>Décalage en soirée des passages à la gare pour assurer de meilleures correspondances avec les derniers trains : idéalement derniers départs dans les deux sens de la gare à h30</b>	<p><u>Réponse de l'entreprise</u></p> <p>Le dernier départ de la ligne 1 à la gare direction St-François est à 0h29 (0h30 le samedi). Un prolongement à 0h30 aussi en direction de Maladière nécessiterait de rajouter une course entière sur la ligne, pour des coûts élevés. Le service taxi-bus est disponible toutes les 10 minutes de 0h10 à 1h30 du matin pour vous déposer directement à votre adresse (supplément 4.-).</p> <p><a href="https://www.t-l.ch/images/pdf/depliant/950_Nuit_A4.pdf">https://www.t-l.ch/images/pdf/depliant/950_Nuit_A4.pdf</a></p>
<b>4 Pully gare – Lausanne Montchoisi – Prilly Mont-Goulin – Coudraie (cadre 10.004)</b>	
<b>Amélioration des correspondances avec les trains RER arrivant à Pully à xxh24 et xxh55 (départ actuel des bus à xxh26 et xxh56)</b>	<p><u>Réponse de l'entreprise</u></p> <p>Les lignes 4 et 25 circulent à une fréquence à 10' en journée et 15' en soirée. En principe, elles sont alternées et offrent une « double » fréquence sur le tronçon Pully, gare – Maladière. Offre à 5' en journée et 7,5' en soirée. A ce titre, il n'est pas souhaitable de modifier la trame horaire, tout en favorisant les connexions sur la ligne 25 qui complète l'offre ferroviaire Est-Ouest et qui ne passe pas par le centre-ville de Lausanne. Dans le cadre du réseau Grand-Pont 2022, la ligne 4 sera modifiée et connectée à la ligne 8 à St-François.</p>
<b>21 Lausanne gare – Beaulieu – Bergières – Grattapaille – Blécherette (cadre 10.021)</b>	
<b>Prolongement de la ligne entre Blécherette et le Grand-Mont avec création d'un P+R à la sortie d'auto-route et desserte des services de l'Etat et des quartiers d'habitation</b>	<p><u>Réponse de l'entreprise</u></p> <p>Ce projet de prolongement est inscrit dans le PALM, les études de tracé sont en cours de finalisation et seront présentées à la nouvelle Municipalité du Mont-sur-Lausanne compte tenu des aménagements nécessaires. La date de mise en service potentielle (sous forme de prolongement de la ligne 21 ou sous forme de navettes dans un premier temps) est prévue d'ici 2025.</p>
<b>33 St-Sulpice VD – Ecublens VD – Renens VD – Prilly (cadre 10.033)</b>	
<b>Amélioration des correspondances avec les trains RER22 direction Le Day arrivant à Prilly-Malley à xxh03 (départ actuel des bus à xxh02 et xxh18)</b>	<p><u>Réponse de l'entreprise</u></p> <p>Etant désormais en cadence 15', la ligne 33 est calée en termes d'horaires sur les correspondances avec le LEB à la halte de Prilly-Chasseur pour assurer une liaison tangentielle entre Cheseaux-Romanel et le centre de Prilly. Il n'est donc pas souhaitable de modifier sa trame horaire. De plus, la ligne 32 fonctionne la plupart du temps en alternance avec la ligne 33, afin d'offrir une fréquence double (7,5') entre Renens et Malley.</p>

<b>47 Pully – Belmont-sur-Lausanne – Grandvaux (cadre 10.047)</b>	
<b>Augmentation du nombre de correspondances pour Grandvaux et Cully</b>	<p><u>Réponse de l'entreprise</u>            Dès le 13 décembre 2021, la ligne 47 offrira une fréquence à 30' sur "Grandvaux, Pra Grana" 7 jours sur 7 et du début à la fin du service, ce qui constitue un triplement de l'offre actuelle. Les véhicules de la ligne 47 offrent plus de capacité et de confort que les actuels minibus de la ligne 67. Dans le projet d'horaire, il est prévu de favoriser des correspondances entre les bus 47 et 381 à Pra Grana, en direction de Cully et Palézieux.</p> <p><u>Remarque de la DGMR-MT :</u>            La desserte entre Grandvaux, Pra Grana et Cully, gare sera assurée par la ligne régionale CarPostal 381 à raison de 11 paires de courses par jour du lundi au vendredi et 6 paires de courses par jour les week-ends et fêtes générales. Les correspondances seront optimisées à Pra Grana.</p>
<b>54 Renens VD – Cheseaux-sur-Lausanne – Le Mont-sur-Lausanne (cadre 10.054)</b>	
<b>Compléter la desserte en soirée en déviant la ligne 60 par Morrens entre 21h et minuit, comme c'est le cas pour la course pyjama</b>	<p>Un détour de la ligne 60 par Morrens en soirée n'est pas souhaité, ni par la DGMR-MT, ni par les tl. Pour la clientèle à bord à destination de Bottens ou Froideville, cela représenterait un détour peu attractif par rapport au temps de trajet en voiture. Enfin, il n'est pas possible de faire demi-tour à Morrens avec un autobus articulé ou un autobus à deux étages. Le prochain point de rebroussement possible serait les Ripes. La variante ne peut donc pas non plus être retenue pour des raisons techniques.</p> <p>Par ailleurs, il doit être relevé que l'offre de la ligne 54 sera augmentée à 30 paires de courses par jour en décembre 2021 ; si la fréquentation augmente considérablement, des courses pourraient être ajoutée en soirée à moyen terme.</p>
<b>56 Bussigny VD – Vufflens VD – Mex VD (cadre 10.056)</b>	
<b>Maintien du terminus à Mex village pour permettre aux habitants de rejoindre la gare de Vufflens-la-Ville; le transbordement 10.058 / 10.056 une fois le matin n'est pas une alternative</b>	<p>La modification de terminus de la ligne 56 de Mex, village à Mex, Faraz permet de répondre aux besoins d'une nouvelle clientèle régulière. A moyen terme, ceci permet d'envisager un plus grand développement de la ligne, qui n'a pas été permis avec l'offre actuelle. Le nouvel horaire, assurant des correspondances de et pour Yverdon-les-Bains à la gare de Vufflens-la-Ville et le prolongement à Mex, Faraz, ne laissent plus assez de temps pour poursuivre jusqu'à Mex, village sans remettre en question l'enchaînement des courses. Les temps de parcours Mex – Yverdon-les-Bains en 2021 (56+RER) sont de 58' à 63', en 2022 avec la ligne 58 + RER ils seront de 32 à 49'. Concernant les temps de parcours Mex – Lausanne, ils passent de 31 minutes en 2021 (ligne 56 + RER) à 36 minutes à futur (ligne 58 + RER) avec un nombre d'occurrences bien supérieur.</p> <p>Au vu de ces différents éléments, la DGMR-MT et les tl n'entrent pas en matière sur le maintien de la fonction de terminus à Mex, village.</p>

<b>58 Bussigny VD – Cossonay-Penthalaz (cadre 10.058)</b>	
<b>Préciser la desserte pyjama offerte à Mex et au quartier des Esserts</b>	Dès décembre 2021, une restructuration du réseau pyjama aura lieu, en lien avec les échanges de lignes entre CarPostal et tl. Dans ce cadre, une nouvelle répartition des coûts entre le Trafic Régional Voyageurs (TRV) et le réseau d'agglomération urbain sera effectuée afin de clarifier les financements. Il n'est à ce jour pas prévu de courses pyjama sur la ligne 58 (TRV). La desserte nocturne de Mex s'effectuera en prolongeant les courses du circuit urbain de la ligne N6, la Commune ayant accepté de prendre à sa charge les coûts relatifs à ce prolongement.
<b>Faire circuler les 3 paires de courses limitées aux périodes scolaires toute l'année</b>	La ligne 58 est nouvelle. Elle aura 18 paires de courses en périodes scolaires et 15 durant les vacances. Cette réduction permet de limiter l'exploitation à deux véhicules durant les vacances scolaires pour limiter les coûts. Si la fréquentation est au rendez-vous de cette nouvelle ligne, la période de circulation de ces courses pour être étendue.

<b>60 Lausanne – Cugy VD – Bottens – Froideville (cadre 10.060)</b>	
<b>Garantir la correspondance entre l'IR 1702 arrivant à Lausanne gare à 5h37 et la course 60003 partant de la Riponne à 5h48 avec une course du m2 adéquate</b>	La cadence du m2 au début du service est inférieure à 6' (4'45 prévu à moyen terme). Même avec un horaire précis, le temps entre l'arrivée de l'IR 1702 et le départ du bus régional 60003 ne peut pas être garanti. Par ailleurs, le métro m2 va connaître de nombreuses années de travaux, en particulier liées au changement des automatismes, avec des tests effectués la nuit.

### **TPC : Transports publics du Chablais**

<b>143 Aigle – Corbeyrier – Luan (cadre 12.143)</b>	
<b>Ajout d'une course au départ d'Aigle à 17h26 pour les besoins des élèves de l'EPCA (entre autres)</b>	Une paire de courses supplémentaires a été ajoutée à l'horaire 2022 de la ligne 143 par rapport à l'horaire soumis à consultation publique avec un départ d'Aigle, gare à 17h30 et un départ de Luan à 17h59. Cette paire de course circulera du lundi au vendredi. Attention : ces courses sont soumises à réservation préalable via l'application TPC ou par téléphone (hormis pour un départ de la gare).
<b>Demande de la Commune de Corbeyrier d'ajouter deux courses en fin de journée (18h30 et 19h30)</b>	Une course au départ d'Aigle à 18h30 existe déjà. Aucune course supplémentaire ne sera ajoutée pour le moment. Les TPC prévoient de rencontrer la Commune fin 2021 pour analyser les options possibles pour l'horaire 2024-25, en fonction de l'évolution de la fréquentation suite aux améliorations proposées pour l'horaire 2022-23.

<b>143 Aigle – Corbeyrier – Luan (cadre 12.143)</b>	
<b>Demande de la Commune de Corbeyrier de s'assurer que des porte-vélos soient bien installés sur chaque bus allant jusqu'à Luan</b>	<p>Le véhicule titulaire sera équipé en permanence d'un porte-vélos. Celui-ci assure toutes les courses sauf la course supplémentaire de 17h30 (voir ci-dessus). Cette dernière sera effectuée par un véhicule du type minibus lequel ne sera en conséquence pas doté d'un porte-vélos. Sauf forte affluence, il sera possible d'embarquer 2 vélos.</p> <p>Le samedi et dimanche, l'exploitation sera assurée sur le principe du transport à la demande. Par définition, le véhicule attribué sera un minibus. Il ne sera possible de répondre à une demande de transport de plusieurs vélos que si la réservation le mentionne explicitement.</p>
<b>144 Aigle – Ollon – Villars-sur-Ollon (cadre 12.144)</b>	
<b>Anticipation de la course Villars 6h55 – Ollon 7h20 de 5 min pour garantir l'arrivée à l'heure des élèves à l'école</b>	<p>La modification suivante sera apportée aux premières courses du matin :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Course 14407 Aigle 6h18 &gt; Villars 6h50 au lieu de 6h51 (suppression de l'attente à la télécabine).</li> <li>• Course 14408 Villars 6h51 &gt; Ollon <u>arrivée 7h17</u> et départ 7h20 &gt; Aigle 7h26 (réduction de la pause à Villars et suppression de l'attente à la télécabine, compensées par une attente de 3 min à Ollon).</li> </ul> <p>En parallèle, une doublure est mise en place en périodes scolaires, qui complètera la course 14408 selon l'horaire suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Villars 6h47 &gt; <u>Ollon 7h13</u> &gt; Aigle 7h19</li> </ul>
<b>Départ d'Ollon repoussé de 12h08 à 12h10 en direction de Villars pour permettre aux élèves de prendre ce bus</b>	<p>Une attente technique est prévue à Ollon pour améliorer la prise en charge des élèves :</p> <p>Bus Aigle 12h03 &gt; Ollon arrivée 12h09 et <u>départ 12h10</u> &gt; Villars 12h36 (suppression de l'attente à la télécabine).</p>
<b>151 Le Châtel – Bex – Monthey (cadre 12.151)</b>	
<b>Quelle desserte du Châtel avec la suppression de la ligne 151 ?</b>	<p>Le Châtel sera desservi par la future ligne 119 du réseau MobiChablais. Il sera proposé une cadence horaire intégrale de 5h00 à 01h00. Toutes les courses circuleront sur demande (arrivée à l'heure 00 à la gare de Bex).</p> <p>Plusieurs courses (4 paires) circuleront selon un horaire fixe (uniquement en périodes scolaires) afin de répondre aux besoins spécifiques des déplacements des écoliers depuis Le Châtel ainsi que depuis le secteur Chiètres-La Pelouse.</p>
<b>152 Bex – Les Plans-sur-Bex (cadre 12.152) et 153 Bex – Fenalet-sur-Bex (cadre 12.153)</b>	
<b>Interlignage des lignes 152 et 153 dans les applications avec un transit en 1 min à la gare de Bex</b>	<p>Les TPC ont confirmé qu'il sera procédé à l'adaptation technique souhaitée</p>

## **TPF : Transports publics fribourgeois**

<b>478 Romont – Lucens (cadre 20.478)</b>	
<b>Développer l'offre de manière analogue à la ligne 20.474 (meilleure desserte la semaine, développement d'une desserte le week-end)</b>	<p>Les lignes 474 Romont – Vauderens – Moudon et 478 Romont – Lucens ont deux typologies bien différentes. Bien qu'elles connectent, toutes deux, à deux nœuds ferroviaires, en créant une liaison entre deux bassins, la ligne 474 dessert environ trois fois plus d'habitants (hors Communes de rabattement) que la ligne 478, lui conférant un potentiel plus important.</p> <p>Dans le cadre du plan climat vaudois, une typologie des lignes a été réalisée, sur la base du nombre d'habitants et d'emplois desservis par les lignes régionales du canton. 20 lignes d'intérêt cantonal ont été identifiées, 30 lignes d'intérêt régional ainsi que 5 d'intérêt touristique. Ces lignes ont fait ou feront l'objet de développements spécifiques. Les 60 lignes restantes, dont fait partie la ligne 478, sont attribuées au réseau secondaire des bus régionaux. Le service actuel sera maintenu sur ces lignes et l'évolution de leur fréquentation suivie. La DGMR adaptera l'offre en conformité avec les directives de la Confédération relatives aux paires de courses finançables selon les critères d'adéquation entre l'offre et la demande. En outre, une évaluation devra être faite concernant l'ajout de prestations le week-end sur les lignes n'en présentant pas.</p>

## **TPN : Transports publics nyonnais**

<b>804 Nyon gare – chemin de Bourgogne – Bel Automne – Chantemerle (cadre 10.804)</b>	
<b>Retarder les départs de la gare de Nyon pour assurer la correspondance avec les trains arrivant de Genève</b>	<p><u>Réponse de l'entreprise :</u></p> <p>La ligne 804 bénéficie d'une cadence au ¼h. Dès lors les correspondances ne sont pas garanties au vu de la cadence élevée de cette ligne.</p> <p>Les voyageurs en provenance de Genève et Coppet peuvent emprunter le RE qui permet de prendre la 804 avec une correspondance de 8 minutes.</p>

<b>813 Crassier – Coppet – Chavannes-des-Bois (cadre 10.813)</b>	
<b>L'arrivée à l'arrêt Chavannes-de-Bogis, Champs-Blancs retardée de 4 minutes par rapport à précédemment pose problème</b>	<p>Les horaires de la 813 ont été revus avec une répartition des temps de parcours en fonction des tronçons permettant d'améliorer la ponctualité globale de la ligne. L'arrêt Chavannes-de-Bogis, Champs-Blancs sera desservi à la minute 15 pour une arrivée à Coppet à 26 permettant une correspondance sur les RE (départ pour Genève à xxh31 ; départ pour Lausanne à xxh30).</p>

<b>813 Crassier – Coppet – Chavannes-des-Bois (cadre 10.813)</b>	
<b>Adapter l'horaire de la ligne 813 aux entrées et sorties de l'école internationale de la Châtaigneraie (8h20 – 15h00/16h30) Arrêt Chavannes-de-Bogis, Champs-Blancs</b>	<p>Les horaires des lignes de transports publics sont soumis à de nombreuses contraintes. Les lignes du trafic régional de voyageurs (TRV) ont pour mission principale de rabattre les voyageurs sur les trains en leur offrant des correspondances attractives. Des coordinations avec les écoles sont possibles mais nécessitent également des adaptations des horaires de l'école. La DGMR-MT se tient à disposition de l'école internationale pour identifier les marges de manœuvre possibles.</p> <p>Si une solution par rapport à une adaptation des horaires s'avérait impossible pour l'école, les TPN proposent également un service de courses scolaires avec des horaires qui peuvent s'adapter aux heures de classe.</p>

<b>891 Coppet – Chavannes-des-Bois – Bogis-Bossey – Founex – Coppet (cadre 10.891)</b>	
<b>Commencer la boucle par les zones les plus peuplées et la terminer dans les petits villages</b>	<p><u>Réponse de l'entreprise :</u></p> <p>Cette ligne est commandée par la Région et les Communes concernées. L'offre a été mise en circulation en décembre 2019. Avec la crise sanitaire, il est difficile d'avoir encore assez de recul pour analyser en détail la fréquentation de cette ligne.</p> <p>Toutefois, si l'on prend les chiffres de fréquentation 2020, on s'aperçoit qu'il y a un grand nombre de descentes en début du parcours notamment à Commugny, Chavannes-des-Bois, Chavannes-de-Bogis, et Bogis-Bossey alors que sur la seconde moitié du parcours (après Crans), le nombre de descentes par arrêt est moindre, hormis lorsque le bus arrive à Coppet.</p> <p>Dès lors, cela suggérerait pour l'instant que le sens de la 891 est pertinent.</p>

**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 Yverdon 20h50 – Cheseaux-Noréaz 21h10 – Yverdon 21h30</b>	<p><u>Réponse de l'entreprise</u></p> <p>Le réseau urbain est principalement financé par les Communes (ajout de courses, cadence, parcours des lignes, arrêt, type de bus) ; les remarques seront transmises aux Communes d'Yverdon-les-Bains et Cheseaux-Noréaz. La ligne 601 est déjà desservie dès 20h55 par déviation de la ligne 603 (départ Yverdon, gare 20h55/21h25 &gt; Cheseaux-Noréaz, gymnase 21h06/21h36 &gt; Yverdon, gare 21h14/21h44). Tout développement nécessite un financement supplémentaire de la part des Communes.</p>

<b>611 Yverdon-les-Bains – Chamblon – Champvent (cadre 10.611)</b>	
<b>Demande de la Commune de Champvent d'étudier le prolongement de la ligne à Champvent durant les week-ends également</b>	La ligne régionale 611 est actuellement interlignée avec la ligne urbaine 601 le week-end, c'est-à-dire que l'offre sur les deux lignes est assurée à l'aide d'un seul véhicule. Le prolongement de la ligne 611 à Champvent le week-end nécessiterait de rompre cet interlignage, ce qui augmenterait les coûts de production à la fois pour le transport régional de voyageur (à charge principale de la Confédération et du Canton) et pour le transport urbain (à charge principale des Communes). Des réflexions sur l'horaire sont également nécessaires pour identifier les correspondances à privilégier à Yverdon-les-Bains (notamment : un calage de et pour l'IC 5 Lausanne avec le même véhicule n'est pas possible avec les temps de parcours existants). Des modifications d'une telle ampleur ne peuvent plus être intégrées à l'horaire 2022-2023. Ces réflexions sont donc reportées en vue de l'horaire 2024-2025.

<b>613 Vallorbe – Yverdon-les-Bains (cadre 10.613)</b>	
<b>Ajout d'une course au départ d'Yverdon à 18h54</b>	Cette requête a été prise en compte dans l'horaire qui sera finalement proposé dès août 2022.

<b>686 Orbe – Baulmes (cadre 10.686)</b>	
<b>Ajout d'un arrêt de bus dans Baulmes</b>	L'entreprise Travys est en contact avec la Commune pour identifier des possibilités d'implantation d'un nouvel arrêt, sachant que la marge de manœuvre est limitée, le temps de parcours de la ligne ne pouvant être allongé (rebroussement à Baulmes gare en 0 minute).

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

<b>201 Vevey – La Tour-de-Peilz – Montreux – Villeneuve VD – Rennaz (cadre 10.201)</b>	
<b>Amélioration des correspondances avec le train IR90 à Vevey à 5h24</b>	<u>Réponse de l'entreprise</u> La course 1002 sera avancée de 11 minutes dans l'horaire définitif afin de permettre la correspondance avec l'IR 90 de 5h22 à Vevey. Cette course arrivera sur le quai C, ce qui permettra une correspondance aisée avec ce train au départ de la voie 1.p
<b>En soirée, passer à une cadence de 15 minutes au lieu de 20 du lundi au dimanche pour assurer de meilleures correspondances avec les bus de substitution CFF entre Vevey et Villeneuve</b>	<u>Réponse de l'entreprise</u> Aucune augmentation d'offre n'est actuellement envisagée sur la ligne 201.

<b>203 La Tour-de-Peilz centre – Vassin – Crausaz (cadre 10.203)</b>	
<b>Revenir à l'ancien horaire. Suggestion de procéder à une refonte complète des horaires des lignes 203, 207, 208 et 209 avec un bus rapide desservant les gares de La Tour-de-Peilz et Vevey ainsi que les hauts de St-Légier et Blonay complété par une desserte sur appel</b>	<u>Réponse de l'entreprise</u> Les travaux dans le secteur des Buleses étant prolongés jusqu'en août 2022, l'horaire travaux est reconduit pour cette période. Dès la rentrée scolaire d'août 2022, l'horaire 2020 sera réintroduit (cela ne figurait pas dans la consultation publique en raison d'une commande tardive de la Commune). Une évolution de l'offre de transport dans le secteur de La Tour-de-Peilz est en cours d'étude.
<b>Revenir à une cadence d'au moins 3 dessertes par heure</b>	Idem
<b>Augmenter la cadence aux heures de pointe (7h-9h, 11h30-14h, 16h-19h)</b>	Idem
<b>Adapter l'horaire pour favoriser l'utilisation du bus pour aller au marché</b>	Idem
<b>Etudier une desserte de soirée et du dimanche à la demande</b>	<u>Réponse de l'entreprise</u> Une évolution de l'offre de transport dans le secteur de La Tour-de-Peilz est en cours d'étude avec les communes concernées.
<b>Etudier un nouveau tracé en U au lieu de la boucle (par ex. Crausaz - Perrausaz - Alpes - Gare - Baumes - Bel Air – Buleses)</b>	Idem
<b>Desservir la gare de La Tour-de-Peilz en assurant des correspondances sur les trains CFF</b>	Idem

<b>204 Montreux – Clarens – Tavel VD – Baugy – Chailly-Montreux (cadre 10.204)</b>	
<b>Ajouter des courses le dimanche en soirée</b>	<u>Réponse de l'entreprise</u> Une augmentation de l'offre le dimanche soir a été proposée par VMCV à la Commune de Montreux. Toutefois, cette proposition a été mise en suspens.

<b>207 La Tour-de-Peilz – Chailly-Montreux – Blonay (cadre 10.207)</b>	
<b>Améliorer la liaison Novalles – Vevey, gare</b>	<u>Réponse de l'entreprise</u> Une évolution de l'offre de transport dans le secteur de Blonay est en cours d'étude et cette proposition sera étudiée.
<b>Rabattre la ligne 207 sur la halte de Hauteville avec correspondances sur le train</b>	Idem
<b>209 La Tour-de-Peilz – Vevey (cadre 10.209)</b>	
<b>Ajouter des courses après 7h et avant 19h entre Vevey et La Tour-de-Peilz, avec correspondances sur les trains directs Vevey – Lausanne – Genève</b>	<u>Réponse de l'entreprise</u> L'ajout de nouvelles courses sur la ligne 209 nécessite l'engagement d'un véhicule supplémentaire, ce qui engendre des coûts importants. À ce jour, la municipalité de La Tour-de-Peilz ne souhaite pas financer ces courses supplémentaires.
<b>Etudier une ligne Vevey – La Tour-de-Peilz, gare – Blonay (via arrêts Crausaz, Novalles)</b>	<u>Réponse de l'entreprise</u> Une évolution de l'offre de transport dans les secteurs de La Tour-de-Peilz et Blonay est en cours d'étude et cette proposition sera étudiée.
<b>211 Vevey – Corsier-sur-Vevey – Corseaux (cadre 10.211)</b>	
<b>Comblent le trou de desserte la semaine après 12h</b>	<u>Réponse de l'entreprise</u> L'horaire de midi répond à des contraintes liées aux besoins des établissements scolaires. Son adaptation nécessiterait l'engagement d'un véhicule supplémentaire et donc un surcoût important, que les Communes concernées ne souhaitent pas financer à ce jour.
<b>Comblent le trou le samedi soir vers 21h30</b>	<u>Réponse de l'entreprise</u> La demande d'augmentation d'offre en soirée sera transmise à la Commune pour étude.
<b>213 Vevey – Jongny – Monts-de-Corsier – Châtel-St-Denis (cadre 10.213)</b>	
<b>Décaler le départ de la course 13045 de 23h39 à 00h05 du lundi au dimanche pour donner correspondance sur les IR1840, IR1841, S7 24789 et les bus de substitution CFF</b>	<p>L'horaire de la ligne 213 verra une refonte complète en décembre 2022. En attendant, aucune modification d'horaire ne sera apportée à l'horaire 2022. En 2023, il n'est pas prévu d'étoffer l'offre après 21h au-delà de la cadence horaire. A ce stade, deux départs sont prévus à 23h41 puis à 00h44. Un départ aux alentours de minuit sera maintenu sur la ligne 216 qui dessert le tronçon Vevey, gare – Monts-de-Corsier, La Chaux.</p> <p>Après analyse, la course 13045 a effectivement de mauvaises correspondances du dimanche au jeudi en raison de l'horaire travaux des CFF. Une proposition de repositionnement de cette course est en cours d'analyse pour 2023.</p>

<b>213 Vevey – Jongny – Monts-de-Corsier – Châtel-St-Denis (cadre 10.213)</b>	
<b>Anticipation de la course 13001 avec un départ de Vevey à 6h08 (correspondances avec les IR 1804, 1805, S2 24211, S5 24515)</b>	L'horaire de la ligne 213 verra une refonte complète en décembre 2022. En attendant, aucune modification d'horaire ne sera apportée à l'horaire 2022. En 2023, les premiers départs de Vevey seront vraisemblablement offerts à 5h36 et 6h06, assurant les correspondances souhaitées.
<b>278 La Tour-de-Peilz – Chailly – Montreux – Novalles - Blonay (ligne 207) et La Tour-de-Peilz – Chailly – Montreux – Fontanivent – Blonay (ligne 208) (cadre 10.278)</b>	
<b>Réorganiser l'horaire pour permettre une meilleure cadence et une répartition équilibrée des courses en heures de pointe du matin</b>	<u>Réponse de l'entreprise</u> Les courses sont réparties pour assurer les meilleures correspondances entre les différentes lignes de transport tout en répondant aux besoins du gymnase. Par conséquent, il n'est pas possible d'avoir une fréquence fixe toute la journée.
<b>Envisager une offre allégée durant les vacances du gymnase</b>	<u>Réponse de l'entreprise</u> Une évolution de l'offre de transport dans les secteurs de La Tour-de-Peilz, Chailly-Montreux et Blonay est en cours d'étude.
<b>Etudier la possibilité d'une offre sur demande en soirée et le dimanche</b>	Idem

## Transports lacustres

### CGN : Compagnie générale de navigation sur le Léman

<b>3100 Lausanne-Ouchy - St-Gingolph (cadre 3100)</b>	
<b>Propositions pour améliorer l'offre touristique et concept de correspondances à Vevey</b>	<p>Le concept de correspondances à Vevey remis en cause a été testé durant le printemps 2020 et a remporté un franc succès auprès des clients. Il a d'ailleurs été réitéré lors de courses adaptées à la situation sanitaire au printemps 2021. Pour ce qui est de la mise en place de nouvelles croisières, l'objectif poursuivi a été de mieux servir la clientèle là où elle se trouve, et suivant ses centres d'intérêt, plus que d'augmenter la desserte de débarcadères secondaires à faible fréquentation.</p> <p>Les études montrent notamment que la durée d'une croisière idéale pour un client est de 2h20 environ (étude 6-té juillet 2020), ce qui a guidé le choix de la CGN dans l'ajout de croisières de 2h au départ de Lausanne jusqu'à Vevey également pour permettre de faire découvrir le patrimoine inestimable du Lavaux depuis le bateau. Cela permet en outre de proposer une croisière de midi d'une durée plus courte que celles existant à l'horaire et plus en phase avec les habitudes des clients.</p> <p>Par ailleurs, les croisières de 3h combinant haut lac et haut lac supérieur sont maintenues pour les clients souhaitant faire un grand tour sans changer de bateau.</p> <p>En parallèle la CGN a veillé à conserver une desserte relativement similaire de ses débarcadères, en veillant à proposer des retours fréquents depuis Chillon et Montreux en fin de journée.</p> <p>Pour ce qui est du Bouveret, la desserte future correspond à celle actuelle et convient parfaitement à notre clientèle y compris pour le lien avec le Swiss Vapeur Parcs.</p> <p>Concernant l'absence de courses pendant 70 minutes entre Nyon et Yvoire au printemps automne entre 10h55 et 12h05, après analyse des données et de concert avec les tours opérateurs, pour qui il est important de permettre aux groupes de pouvoir se promener dans Yvoire avant d'y manger, l'horaire défini nous paraît bien adapté. De plus, retarder de 30' les départs depuis Nyon en matinée comme proposé afin de combler le créneau horaire 11h00-12h00 engendrerait un trou horaire entre 08h15 et 10h25, ce qui est bien plus pénalisant en termes de régularité de desserte. Enfin, la course de 12h05 depuis Nyon sera assurée par un bateau capacitaire, à même d'absorber un flux important de passagers.</p>

<b>3150 Lausanne-Ouchy - Genève (Lac Léman)</b>	
<i>La CGN regrette également de ne pas pouvoir desservir un plus grand nombre de débarcadères sur une période étendue de l'année mais elle doit faire des arbitrages en fonction des ressources disponibles allouées en partenariat avec les commanditaires de prestations et du volume estimé de la demande.</i>	
<b>Impensable que Morges ne soit pas desservi avant la fin du mois de juin, inégalité de traitement pour les détenteurs de la carte Horizon habitant Morges, problème similaire en automne</b>	<p>Les habitants de la région de Morges bénéficient de la proximité et desserte en transports publics avec Lausanne.</p> <p>Pour ce qui est de la carte Horizon, celle-ci est proposée à la vente en connaissance des horaires, en cela le client peut estimer si cela convient à ses usages ou non. C'est une carte promotionnelle pour l'offre existante.</p>
<b>Fondation Bolle regrette que la desserte des débarcadères du Grand Lac ne soit pas assurée les jours ouvrables durant les horaires de printemps et d'automne. Les courses d'école ne peuvent ainsi plus s'organiser en bateau. Les bateaux Belle-Epoque n'y accostent que durant les 2 mois de l'horaire d'été. La différence de traitement avec les localités des Haut et Petit Lac est choquante</b>	<p>Le nouvel horaire n'apporte pas de modifications de traitement notoires entre les différentes parties du lac.</p> <p>Pour ce qui est des courses d'école, la CGN reçoit principalement des demandes au début de l'horaire d'été, ce qui est d'autant plus adéquat que le temps y est plus favorable.</p>
<b>Regrettable que les débarcadères du Grand Lac ne soient desservis les jours ouvrables que pendant l'horaire d'été qui ne dure que 9 semaines. Inconvenant à l'égard des détenteurs de la carte Horizon à qui il est promis l'accès illimité aux bateaux pendant toute la période de navigation</b>	<p>La carte Horizon permet bien un accès illimité à l'ensemble des bateaux sur les lignes touristiques pendant toute la période de navigation, conformément à l'horaire établi et connu du client lors de sa souscription. Il peut en toute connaissance de cause décider ou non de l'intérêt de cette offre pour lui.</p>