

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

Contact : tobias.imobersteg@citrap-vaud.ch

Prise de position officielle de la citrap-vaud sur l'horaire 2021

Résumé

La citrap-vaud salue les nombreux efforts réalisés par le Canton ces dernières années afin de renforcer les transports publics. Des avancées majeures sont sur le point d'être réalisées, par exemple la construction de la nouvelle gare au Day dans le Jura vaudois ou encore l'ouverture de la gare de Roche au RER Vaud dans le Chablais.

Cependant, de nombreux défis nous attendent encore à l'avenir, c'est pourquoi la citrap-vaud propose...

...au Canton et aux compagnies de transport public de réfléchir au développement à long terme des infrastructures nécessaires afin d'atteindre un jour des cadences à la demi-heure sur l'ensemble du réseau ferré habité vaudois ainsi que sur les lignes de bus transversales. Au-delà d'un enjeu éminemment environnemental, il en va de l'attractivité économique et de la cohésion sociale et politique du canton. La citrap-vaud s'inspire fortement de ce qui est déjà une réalité aujourd'hui en Suisse alémanique. En particulier dans le bassin économique de la région zurichoise, qui devrait être la référence à suivre pour l'économie de la région lémanique.

...au Canton et aux compagnies de transport public de réfléchir au développement à long terme de nouvelles transversales européennes qui renforceraient le positionnement économique et environnemental du Canton de Vaud en Europe, notamment en le positionnant sur l'axe Barcelone – Lyon – Zurich – Munich .

...qu'au plus tôt à 23h45 le weekend (23h15 les jours ouvrés) parte la dernière correspondance de Lausanne à destination de n'importe quelle gare du canton.

...qu'au plus tard à 06h00 les jours ouvrés (06h30 le weekend) arrive la première correspondance à Lausanne en provenance de n'importe quelle gare du canton.

...que tous les travaux routiers soient pris en compte dans la desserte par bus. Un nouvel horaire adapté tenant compte du temps de parcours plus long doit être établi, comme cela se fait dans le ferroviaire.

...que les Communes proches des frontières cantonales ne soient plus péjorées par un horaire médiocre uniquement parce que la coordination avec le canton voisin est insuffisante. Par exemple Bex, Oron, Concise, Montbovon FR, Les Diablerets ou encore Saint-Triphon.

...que le Canton de Vaud planche sur la création à long terme d'un RER « interne » et « externe » sur modèle zurichois (*Innere und äussere S-Bahn Zürich - S-Bahn 2G*) et qui sert indirectement aussi le trafic longue distance. Ce principe est déjà appliqué sur le RER Vaud avec la S9 actuellement.

...que l'horaire de la ligne du Simplon soit parfaitement cadencé, sans des arrêts qui sautent à certaines heures juste parce qu'il y a un EuroCity qui passe.

...de renforcer les bypass de Bussigny et de Chexbres. Elle salue les annonces faites par le Canton en ce sens. La création de nouvelles lignes S et RE sur les bypass doit renforcer le trafic local.

...d'améliorer les correspondances entre les bus et les chemins de fer.

...de créer des connexions ferroviaires directes entre le Pays d'Enhaut et le Sud fribourgeois.

...d'introduire un service ferroviaire 24h/24h entre Lausanne et Genève.

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

...que le Canton étudie avec ses partenaires l'introduction un jour de trains directs Lausanne-Lyon, Lausanne-Chambéry-Grenoble et Lausanne-Annecy.

...que tous les RER s'arrêtent à Prilly-Malley.

REMARQUES GÉNÉRALES SUR LE RÉSEAU VAUDOIS

La citrap-vaud est consciente qu'actuellement, il n'est techniquement pas possible d'appliquer partout des cadences strictes. Elle propose au Canton et aux compagnies de transport public de réfléchir au développement à long terme des infrastructures nécessaires afin d'atteindre ces cadences un jour sur l'ensemble du réseau ferré habité vaudois. Au-delà d'un enjeu éminemment environnemental, il en va de l'attractivité économique et de la cohésion sociale et politique du canton. La citrap-vaud s'inspire fortement de ce qui est déjà une réalité aujourd'hui en Suisse alémanique. En particulier dans le bassin économique de la région zurichoise, qui devrait être la référence à suivre pour l'économie de la région lémanique.

*Depuis l'année dernière, la citrap-vaud propose d'appliquer un respect strict de la **cadence minimale à la demi-heure** sur l'ensemble du réseau ferré habité du canton de 06h à 21h du dimanche soir au vendredi matin et de 07h à 21h du vendredi soir au dimanche matin. La citrap-vaud propose aussi le strict respect de la **cadence minimale à l'heure** entre 05h et 06h et entre 21h et 23h du dimanche soir au vendredi matin, puis entre 06h et 07h ainsi qu'entre 21h et 00h du vendredi soir au dimanche matin.*

***En complément à la fixation de l'heure du premier train le matin et du dernier train le soir**, la citrap-vaud propose cette année que **l'heure du début ou de la fin du service pourrait être basée sur une heure de départ ou d'arrivée de référence à Lausanne**. La citrap-vaud propose ainsi de fixer l'heure de référence d'arrivée à Lausanne à 06h du lundi au vendredi, et 06h30 les samedis, dimanches et fêtes générales. Elle propose de fixer l'heure de départ de référence à 23h15 pour les veilles de jours ouvrés et à 23h45 le vendredi soir, le samedi soir et les veilles des fêtes générales.*

Par exemple :

Principe du soir de weekend : lors des soirs précédents une fête générale ainsi que le vendredi et samedi soir à partir de 23h45, pouvoir monter dans un train quittant Lausanne et offrant des correspondances à destination de n'importe quelle gare du canton, par exemple les gares les plus à « l'extrême » du canton... Bex VD, Villars-sur-Ollon, Les Diablerets, Leysin, Haut-de-Caux, Rougemont VD, Les Chevalleyres, Mont-Pèlerin, Chexbres, Oron VD, Bercher, Orbe, Cossonay-ville, L'Isle, Bière, La Cure, Le Brassus, Ste-Croix, Concise VD (direction : Neuchâtel), Yvonand et enfin Faoug VD (direction : Kerzers).

Principe du matin en semaine : lors des matins du lundi au vendredi (jours ouvrés), pouvoir monter dans un train quittant n'importe quelle gare du canton et offrant une correspondance pour Lausanne arrivant à destination au plus tard à 06h.

La citrap-vaud propose que les principes évoqués ci-dessus s'appliquent non seulement à long terme à l'ensemble du réseau ferré vaudois, mais aussi à de nombreuses lignes de bus dans le canton. Par exemple les lignes de bus transversales Est-Ouest qui permettraient de relier entre eux la totalité des cadres ferroviaires situés entre le Jura vaudois, le Pays de Fribourg et les Alpes vaudoises.

Afin d'illustrer la difficulté de certain(e)s à rentrer le soir pendant les jours ouvrés, la citrap-vaud partage ci-dessous avec le Canton et avec les compagnies ferroviaires un outil pour visualiser vers où il est possible de voyager depuis Lausanne en TP lorsque votre rendez-vous en ville se termine à 21h45 (par exemple après l'école du soir)

<https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?mid=1cq7cGqNwtWlyBbFm2gr8fEpCT5JLyYOk&ll=46.935312119202635%2C7.394720656640601&z=9>

La citrap-vaud propose que toute destination de loisir dans le canton (p.ex. grottes, parcs naturels, zoos, mines de sel, etc...) soit desservie par une cadence à la demi-heure (au strict minimum à l'heure) les jours et heures d'ouverture du loisir, y compris une heure avant l'ouverture et après la fermeture. Par exemple, en 2021, il y aura seulement deux bus par jour et par sens qui iront aux mines de sel (contre zéro aujourd'hui). C'est sans comparaison avec ce qui existe sur des sites similaires en Suisse alémanique.

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

La citrap-vaud déplore que le trafic régional du canton soit en permanence perturbé par les retards fréquents du trafic longue distance des IC1 et IR15.

Grâce à la technologie de l'écartement variable, un nouvel avenir s'ouvre pour le trafic régional à voie métrique vaudois. À long terme, des liaisons directes entre Genève, Lausanne et le réseau métrique devraient être étudiées et prises en compte dans l'extension des capacités à construire, en particulier entre Genève et Lausanne.

La citrap-vaud comprend l'argumentation du Canton lorsque celui-ci écrit que l'amélioration de la cadence peut entraîner des problèmes dans la couverture des coûts du trafic régional, notamment par rapport aux exigences de la Confédération. Mais toutes choses égales par ailleurs, la citrap-vaud rappelle que les TP ont des effets bénéfiques sur l'économie, sur le social et sur l'environnement qui dépassent largement les coûts d'investissements. Et concernant plus particulièrement le rail, aucun (!) autre mode de transport ne permet des économies d'échelle meilleures. Le rail a participé au succès économique de la Suisse pendant que d'autres pays démantelaient leur réseau. La voie à choisir ne laisse donc aucun doute.

La citrap-vaud propose une présence humaine renforcée dans les TP, particulièrement en soirée, afin d'améliorer le sentiment de sécurité parmi les voyageurs et la propreté des véhicules. Le sentiment de sécurité dans l'espace public fait lui aussi partie du succès de la Suisse. Et par extension aussi celui du RER Vaud. Il est important qu'un sentiment de sécurité élevé soit présent chez les voyageurs toute la journée et plus particulièrement le soir en hiver.

La citrap-vaud propose que tous les travaux routiers soient pris en compte dans la desserte par bus. Elle propose que, lorsque des travaux routiers génèrent des retard de bus de plus de 2 minutes ou des ruptures de correspondances, un nouvel horaire adapté tenant compte du temps de parcours plus long soit établi, comme cela se fait dans le ferroviaire. Des véhicules supplémentaires devraient être engagés sur la ligne si nécessaire. Les coûts engendrés devraient être comptabilisés sur le budget des travaux routiers.

Enfin une remarque d'ordre pratique : la citrap-vaud propose que la période de consultation des horaires soit prolongée à 30 jours minimum afin de permettre aux associations, aux Communes et aux privés de se concerter et de répondre de manière plus cohérente face aux nouveaux horaires. Cela favoriserait la collaboration entre les acteurs qui participent à la consultation et éviterait le scénario du « chacun pour soi ».

Cadre 100 : Lausanne – Bex VD (– Saint-Maurice – Martigny – Sion – Brig)

La citrap-vaud salue la réintroduction d'un train qui s'arrête dans toutes les gares entre Lausanne et Vevey. En effet, l'existence d'un RER se justifie également par la mobilité qu'il offre à l'intérieur d'une région située entre deux pôles urbains. La citrap-vaud est d'avis que ce principe devrait s'appliquer à l'ensemble du réseau ferré du canton.

La citrap-vaud salue la prolongation du RER Vaud jusqu'à Aigle grâce à la S5 et la S2. Elle espère qu'un jour le RER Vaud ira au minimum jusqu'au-delà de la frontière cantonale, c'est-à-dire jusqu'à Saint-Maurice. Plus généralement, comme à Concise VD (cadre 210) ou à Oron VD (cadre 250), Montbovon FR (cadre 120) ou Les Diablerets VD (cadre 12.180), la citrap-vaud constate ici un regrettable « effet de frontière cantonale ».

La citrap-vaud salue la réouverture de la gare de Roche à une desserte régulière. C'est une localité avec un fort potentiel de développement : elle est située sur l'axe central qui constitue l'arc lémanique. Ce principe est vrai pour toutes les localités situées sur les cadres 100 et 150.

Les gares du Chablais étant relativement éloignées de la région lausannoise, la citrap-vaud pense qu'il est nécessaire de prévoir à long terme un RER « interne » et « externe » sur modèle zurichois (*Innere und äussere S-Bahn Zürich - S-Bahn 2G*) et qui sert indirectement le trafic longue distance. Ce principe est déjà appliqué sur le RER Vaud avec la S9 actuellement (cadre 251) ainsi que sur plusieurs lignes du RER zurichois (S5+S15, S12 et S25). Pour le long terme, la citrap-vaud propose de commencer à planifier un RER « interne » et « externe » sur l'ensemble de la région lémanique.

Dans le cas de la gare fermée de Saint-Triphon, la citrap-vaud propose d'étudier la réouverture de la gare qui pourrait amener des correspondances avec les TPC qui bénéficieraient aux voyageurs entre Monthey et Lausanne afin d'éviter le détour par Ollon. Plus généralement, comme à Concise VD (cadre 210), à Oron VD (cadre 250) ou à Bex VD (cadre 100) la citrap-vaud constate ici un regrettable « effet de frontière cantonale ».

Il est heureux que Villeneuve dispose d'une desserte RE depuis l'horaire 2020. Cependant, l'horaire parfaitement cadencé, qui est facile à mémoriser pour les voyageurs, est primordial. Et le RE ne s'arrête pas à Villeneuve à certaines heures. L'EC qui accapare des sillons RE à Villeneuve reste donc un problème. Les CFF répondent avec raison que l'EC n'offre actuellement pas les places assises suffisantes et que la ligne Genève-Milan est soumise à la concurrence de l'aviation. Il n'est cependant pas pertinent d'empêcher les voyageurs de monter dans un EC simplement car celui-ci est trop petit,

surtout si cet EC trop petit perturbe l'horaire de certaines gares, à l'image de Villeneuve. Afin d'éviter cette situation, la citrap-vaud propose que les EC (avec des places assises supplémentaires) sur la ligne Genève-Brigue utilisent toujours le sillon horaire d'un IR, comme cela se fait déjà entre Basel SBB et Brig en direction de l'Italie, entre Zürich HB et Chiasso également en direction de l'Italie ou entre Interlaken Ost et Basel SBB en direction de l'Allemagne. En cas de retards en provenance de l'étranger, des trains de remplacement devraient être préparés en réserve, à l'image de ce qui se fait déjà pour les trains en provenance d'Allemagne. Cette remarque ne remet pas en cause les trains supplémentaires aux heures de pointe. La citrap-vaud propose aussi d'étudier l'introduction de coupes/accroches à Brigue afin d'augmenter la capacité Genève-Brigue des ETR 610 jouant le rôle d'EC Genève-Milan. Plus généralement, la présence du système ETCS niveau 2 sur le cadre 100 semble handicaper la disponibilité du matériel ayant le droit de rouler entre Genève et Brig. La citrap-vaud propose d'augmenter la quantité le matériel roulant compatible dès que possible. La citrap-vaud reconnaît qu'une reprise automatique d'un sillon IR par l'EC entraînerait une hausse du temps de trajet Genève Milan de 4h01' à 4h29'. Ce temps de trajet est à mettre en balance avec le temps de trajet en avion (0h55') et en voiture (env. 4h).

Le cadre 100 desservant le Chablais vaudois a la particularité d'être connecté à un réseau ferré métrique bien développé (Aigle-Leysin, Aigle-Diablerets, Aigle-Ollon-Monthey, Bex-Villars-Bretaye), intéressant autant pour le trafic pendulaire que pour le trafic de loisir. La citrap-vaud propose que la planification, le financement et l'introduction à moyen terme d'un horaire cadencé à la demi-heure pour toutes les localités desservies par ce réseau deviennent une priorité pour le Canton, les CFF et les TPC. Par exemple pour la gare de Bex au même titre que toutes les autres. Il en va de même pour un service cadencé à l'heure tôt le matin et tard le soir.

La citrap-vaud réitère sa proposition déjà formulée de longue date sur la création d'une nouvelle gare à proximité de Rennaz et d'une liaison avec le nouvel hôpital Riviera-Chablais. La zone industrielle qui s'y trouve est un pôle de développement significatif pour l'économie cantonale.

Dans cet esprit, la citrap-vaud salue aussi la volonté affichée par le Canton de développer à long terme un RE Chablais-Berne. La construction possible de nouveaux aiguillages/croisements en gare de Puidoux, de Chexbres-village et de Vevey en introduisant une combinaison RE+S7 présente une occasion d'introduire une cadence à la demi-heure à tous les arrêts entre Palézieux et Saint-Maurice. Cela permettra également à l'agglomération de la Riviera de jouer son rôle de pivot de mobilité dans l'Est du canton.

La citrap-vaud est consciente qu'actuellement, il n'est techniquement pas possible d'appliquer partout des cadences strictes. Elle propose au Canton et aux compagnies de transport public de réfléchir au développement à long terme des infrastructures nécessaires afin d'atteindre ces cadences un jour sur l'ensemble du réseau ferré habité vaudois. Au-delà d'un enjeu éminemment environnemental, il en va de l'attractivité économique et de la cohésion sociale et politique du canton. La citrap-vaud s'inspire fortement de ce qui est déjà une réalité aujourd'hui en Suisse alémanique. En particulier dans le bassin économique de la région zurichoise, qui devrait être la référence à suivre pour l'économie de la région lémanique.

Cadre 101 : Lausanne – Bercher

Lors des correspondances entre le bus 10.414 et le LEB en gare d'Echallens, la citrap-vaud pense qu'il est important de bien s'assurer que le temps de changement tient compte du trajet le plus long entre le train et le bus et vice-versa, à savoir lors de passages sous-terrain à emprunter, comme c'est le cas quand le LEB vient de Lausanne.

De plus, la citrap-vaud est d'avis que les correspondances en gare d'Echallens ne doivent pas autant influencer tout le réseau de bus, comme c'est le cas de la 10.414 qui doit également assurer la correspondance avec le RER Vaud en gare de Cossonay-Penthalaz. Il serait judicieux de proposer davantage de véhicules roulant sur l'ensemble de la ligne, si les correspondances ne pouvaient être assurées aux deux points de la ligne.

Enfin, il est vraiment important de s'assurer de la stabilité de l'horaire, car cette ligne subit encore trop de retard et de suppressions de trains durant l'année, ce qui péjore grandement la qualité de l'offre.

Cadre 111 : Vevey – Puidoux

La citrap-vaud salue l'extension faite en 2020 du service tous les soirs, en particulier le weekend et aussi le dimanche matin. Elle salue également l'apparition de Lausanne comme correspondance existante à Puidoux et présente sur l'horaire du cadre 111. Elle espère néanmoins que les correspondances en gare de Puidoux seront améliorées à l'avenir afin de se rapprocher de l'horaire qui existait jusqu'en 2017.

La citrap-vaud salue la volonté affichée par le Canton de développer à long terme un RE Chablais-Berne. La construction possible de nouveaux aiguillages/croisements en gare de Puidoux, de Chexbres-village et de Vevey en introduisant une combinaison RE+S7 présente l'occasion d'introduire une cadence à la demi-heure à tous les arrêts entre Palézieux et Saint-Maurice. Cela permettra de renforcer l'agglomération de la Riviera comme pivot de la mobilité dans l'Est du canton. Afin de favoriser l'acceptation par la population locale d'un RE circulant entre Vevey et Puidoux, il devrait clairement renforcer la desserte locale grâce une cadence à la demi-heure des gares existantes le long de la ligne (Vevey-Funi, Corseaux-Cornalles et Chexbres-village). La demande pour une cadence à la demi-heure a été soulignée par une pétition ayant récolté près de 2'000 signatures.

La citrap-vaud propose qu'à l'avenir la gare de Puidoux devienne une gare d'échange avec une attractivité similaire à Palézieux dans toutes les directions : Lausanne, Vevey, Payerne et Berne. Dans cette optique, en attendant que les infrastructures ferroviaires rendent cela possible, la citrap-vaud propose qu'une desserte par bus (10.382) qui complémente celle par rail de manière stratégique, au lieu de dédoubler le train S7 existant avec un horaire identique. La citrap-vaud déplore le manque de continuité dans la politique des correspondances à Puidoux : Axe Vevey-Fribourg avant 2004, puis axe Chexbres-Lausanne et Vevey-Payerne en 2004-2017, axe Vevey-Fribourg à nouveau sur 2017-2019 mais le week-end uniquement, et axe Chexbres-Vevey-Lausanne uniquement depuis 2017. Les coûts externes économiques et sociaux du manque de continuité dans la politique des correspondances sont difficiles à estimer, mais certainement élevés. Les habitant(e)s des régions concernées doivent pouvoir compter sur un service public à long terme. La citrap-vaud est d'avis que ce principe devrait s'appliquer à l'ensemble du réseau de TP du canton.

La citrap-vaud propose qu'à l'avenir la gare de Puidoux devienne une gare d'échange avec une attractivité similaire à Palézieux dans toutes les directions : Lausanne, Vevey, Payerne et Berne. Dans

cette optique, en attendant que les infrastructures ferroviaires rendent cela possible, la citrap-vaud propose qu'une desserte par bus (10.382) complémente celle par rail de manière stratégique, au lieu de dédoubler le train S7 existant avec un horaire trop similaire.

Suite à l'initiative d'un groupe de citoyens et de la Commune de Chexbres, la citrap-vaud soutient l'idée de la création d'une nouvelle liaison de bus Vevey-Corsier-Chardonnex-Chexbres-Puidoux.

La création d'un RE Chablais-Berne doit permettre d'offrir de bonnes correspondances dans toutes les directions, sans compromis.

Cadre 120 : Montreux – Rougemont VD (– Gstaad – Zweisimmen – Lenk) :

La citrap-vaud salue l'introduction d'un service direct Montreux-Interlaken. Nous espérons que les CFF (propriétaires de la Zentralbahn) étudient à court terme l'introduction de liaisons directes Montreux-Lucerne en collaboration avec le MOB et le BLS.

Les trains arrivant à Zweisimmen peu avant la minute '00 et repartant peu après, aussi bien de/vers Montreux que de/vers Lenk, et les lignes Montreux-Zweisimmen et Zweisimmen-Lenk appartenant au MOB, la citrap-vaud ne comprend pas pourquoi il est nécessaire de changer de train à Zweisimmen entre Montreux et Lenk. Par exemple, dans le cadre 124 (Aigle-Diablerets), le nouvel horaire rend possible une situation au Sépey où les trains se croisent tout en rebroussant à la minute '00. Une manœuvre identique ne serait-elle pas possible à Zweisimmen ?

La citrap-vaud déplore le fait que la gare de Sendy-Sollard ne soit pas proposée à chaque train. Cette gare étant peu utilisée, et étant arrêt sur demande, son maintien à chaque train ne devrait avoir que peu d'influence sur la desserte. C'est un arrêt touristique apprécié des randonneurs descendant du Cubly.

La citrap-vaud déplore les correspondances médiocres entre le Pays d'Enhaut et Bulle, avec 30 minutes d'attente nécessaire à Montbovon, sauf les rares heures où un Panoramic Express circule. Pourtant, le train devrait être une véritable alternative à la voiture pour les habitants du Pays d'Enhaut qui souhaitent se rendre à Bulle, l'agglomération la plus proche, et également vers Romont ou Fribourg sans avoir de nombreuses ruptures de charge. La citrap-vaud admet néanmoins qu'il est difficile de trouver des solutions simples pour relier directement Bulle au Pays d'Enhaut sans causer d'autres problèmes de correspondances. Plus généralement, comme à Concise VD (cadre 210), à Oron VD (cadre 250) ou à Bex VD (cadre 100) la citrap-vaud constate ici un regrettable « effet de frontière cantonale ».

Cadre 121 : Montreux – Haut-de-Caux (– Rochers-de-Naye)

Alors que les restrictions sanitaires nous obligent à limiter la proximité des passagers dans les transports publics, cette ligne offre des conditions difficiles pour se protéger du covid-19. Les habitant(e)s et les touristes sont souvent forcés de voyager debout. En effet, sur la première moitié de la ligne, soit jusqu'au Haut-de-Caux, ce train permet également aux habitant(e)s de la région d'avoir une liaison cadencée avec Montreux. Sauf que les trains qui circulent sur la ligne, une fois par heure, sont bondés de touristes à destination des Rochers-de-Naye. La citrap-vaud propose qu'à l'avenir, l'offre pendulaire soit différenciée de l'offre touristique et que davantage de trains circulent jusqu'à Caux ou jusqu'au Haut-de-Caux. De plus, une amélioration de la qualité du matériel roulant devrait être étudiée sur cette ligne.

La citrap-vaud remarque que l'horaire du cadre 121 n'est pas symétrique, ce qui cause des ruptures de correspondances avec d'autres trains régionaux dans le canton.

Cadre 124 : Aigle – Les Diablerets

La citrap-vaud salue l'amélioration des correspondances avec le car postal au Sépey (cadre 12.175) ainsi qu'aux Diablerets direction Gstaad (cadre 12.180). Elle espère qu'une bonne communication vers le public de cette amélioration permette un report modal de la voiture vers les TP. La citrap-vaud regrette cependant que le bus 12.180 n'ait pas de desserte après 17h00.

Plus généralement, comme à Concise VD (cadre 210), à Oron VD (cadre 250) ou à Bex VD (cadre 100) la citrap-vaud constate ici un regrettable « effet de frontière cantonale ». Un bus 12.180 cadencé jusqu'à tard le soir, cadencé au minimum à l'heure, entre les stations des Diablerets et de Gstaad, serait un avantage indéniable pour la vie culturelle qui fait leur attractivité.

Cadre 126 : Aigle – Ollon VD (– Monthey – Champéry)

Dans le cas de la gare fermée de Saint-Triphon (cadre 100), la citrap-vaud propose d'étudier la réouverture de la gare qui pourrait amener des correspondances avec les TPC permettant aux voyageurs entre Monthey et Lausanne d'éviter le détour par Ollon ou par Saint-Maurice.

Plus généralement, comme à Concise VD (cadre 210), à Oron VD (cadre 250) ou à Bex VD (cadre 100) la citrap-vaud constate ici un regrettable « effet de frontière cantonale ».

Cadre 150 : Genève-aéroport – Lausanne

La citrap-vaud salue l'intention du Canton d'étudier la construction d'une ligne nouvelle. Ce cadre « 150+ » serait à placer sur l'axe Barcelone – Montpellier – Lyon – Zurich – Munich, ce qui est stratégique pour l'avenir de notre canton. Parallèlement, la citrap-vaud propose que soient menées des études sur la réouverture ou la création de nouvelles gares entre Coppet, Morges et Lausanne. La construction d'une ligne nouvelle limitera l'impact futur des chantiers qui perturbent habituellement l'horaire.

La citrap-vaud salue l'horaire cadencé 24h/24h toute la semaine entre Annemasse et Coppet. Elle propose l'introduction du même service 24h/24h cadencé à l'heure la nuit entre Genève et Lausanne.

La citrap-vaud est d'avis que l'offre « soirée » des CFF n'est pas satisfaisante, car, s'il est facile de se rendre de Genève à Sion sans changer de train à Lausanne, il n'est en revanche plus possible de rejoindre Fribourg/Berne au départ de Genève dès 21h, le dernier IR quittant Genève à 20h59 pour Luzern uniquement le week-end (la semaine, il est à destination de Brig). La citrap-vaud propose de faciliter la circulation dans le canton de Vaud, sans avoir à changer de train à Lausanne (par exemple de Nyon/Morges vers Palézieux).

La citrap-vaud observe que sur la ligne Lausanne-Genève, l'horaire en soirée est d'une trop grande complexité avec la multiplication des périodes de circulation des divers trains assortie de variations minimales de l'horaire. Le fait que des travaux importants soient en cours ne justifie pas tout, surtout si on tient compte de leur durée qui va s'étaler encore sur de nombreuses années.

La citrap-vaud observe que le train S9 (cadres 251 et 305) arrivant à Lausanne à la minute '48 est

quasi-systématiquement retardé par le cisaillement de l'IR15 quittant Lausanne en direction de Palézieux à la minute '44. De plus, les passagers peuvent apercevoir le RE direction Annemasse leur filer sous le nez à la minute '51 un quai plus loin. Cette situation donne l'impression d'un transport inefficace. Le temps de parcours entre Coppet/Gland/Rolle et Chexbres/Moudon/Payerne est majoré d'une attente rebutante de 28 minutes à Lausanne.

La citrap-vaud propose de garantir la correspondance à Lausanne entre la S9 et le RE pour Annemasse de la façon suivante :

- L'utilisation d'un train de type FLIRT au lieu d'un NTN/DOMINO pour la S9 permet de gagner du temps entre Palézieux et Lausanne.
- L'utilisation d'un train de type FV-DOSTO sur la ligne IC1 au lieu d'un IC2000 permet à l'IC1 de passer plus tôt à Palézieux, et donc au train S9 de partir plus tôt de Palézieux, et donc d'arriver plus tôt à Lausanne.
- Si le train IR15 montant quittant la voie 1 de Lausanne à la minute '44 est en retard, alors le S9 a la priorité pour entrer en gare. En utilisant différemment les voies à Lausanne, le problème de cisaillement entre ces trains pourrait être évité, voire, mieux, donner correspondance quai-à-quai entre le RE et le S9, qui sont toutes deux des lignes structurantes du trafic moyenne-distance dans le canton.
- En cas de léger retard du S9, le RE attend la correspondance, quitte à faire partir le S1 (direction Yverdon/Grandson) en premier.

La citrap-vaud propose que les EC à destination de l'Italie et les TGV à destination de la France reprennent toujours un sillon horaire d'un IR ou d'un IC sur le cadre 150, comme cela se fait déjà entre Basel SBB et Brig en direction de l'Italie, entre Zürich HB et Chiasso également en direction de l'Italie ou entre Interlaken Ost et Basel SBB en direction de l'Allemagne. En cas de retards en provenance de l'étranger, des trains de remplacement devraient être préparés en réserve, à l'image de ce qui se fait déjà pour les trains en provenance d'Allemagne. L'horaire parfaitement cadencé, qui est facile à mémoriser pour les voyageurs, est primordial. Cette remarque ne remet pas en cause les trains supplémentaires aux heures de pointe.

La citrap-vaud constate que Renens VD reste un problème épineux pour les CFF, notamment au niveau des correspondances entre les trains de/pour Morges-Genève avec ceux de/pour Cossonay-Penthalaz et Vallorbe/Yverdon. Dans l'horaire 2021, c'est la correspondance entre la S2 24298 (arrivée et départ 0h33 pour Cossonay-Penthalaz et au-delà) qui se voit perdre la correspondance du RE 18445 en provenance de Morges (arrivée 0h38 la semaine, 0h32 le week-end). En 2020, la S2 24298 a fait ses preuves en partant de Lausanne à 0h35. La citrap-vaud propose de maintenir le statu quo en 2021, de manière à ne pas rompre la correspondance citée en gare de Renens VD. Une utilisation accrue à plus long terme du bypass de Bussigny pour le RER Vaud n'en devient que plus importante.

Malgré les difficultés actuelles à faire fonctionner le Léman Express, la citrap-vaud encourage ensemble le Canton de Vaud et les CFF à coopérer avec le Canton de Genève et la SNCF afin d'obtenir un jour des liaisons directes Lausanne-Lyon, Lausanne-Chambéry-Grenoble et Lausanne-Annecy.

Cadre 151 : Annemasse – Genève – Coppet

En direction d'Evian, la citrap-vaud regrette que l'horaire qui combine la L1 et le TER se fasse selon

un cycle qui se répète toutes les deux heures, et non pas toutes les heures ou toutes les demi-heures. La même remarque est valable en direction de Saint-Gervais-Le-Fayet. La citrap-vaud admet que cette remarque concerne un territoire sous la souveraineté de l'État français, de la Région AuRA et de la SNCF. Néanmoins, les CFF avec les Cantons de Genève et de Vaud ont une meilleure possibilité de communiquer avec le Département de la Haute-Savoie et la Région AuRA pour voir s'il ne pourrait pas y avoir un intérêt partagé à une réorganisation LEX/TER, sans qu'il y ait forcément une augmentation des capacités à court terme. Un horaire parfaitement cadencé, que les voyageurs peuvent se mémoriser automatiquement, est primordial.

Cadre 155 : Nyon – La Cure

La citrap-vaud soutient l'idée de plusieurs citoyens de créer un arrêt à La Bouriaz.

Cadre 156 : Morges – Bière, Apples – L'Isle

La citrap-vaud salue l'excellente desserte offerte par les MBC les matins en semaine et les soirs de weekend. Elle peut servir d'exemple pour l'ensemble des gares du canton. Seule ombre au tableau : une course dans les deux sens l'après-midi qui ne circule jamais, rompant l'horaire cadencé, pourtant parfait sinon.

Cadre 200 : Lausanne – Vallorbe

La citrap-vaud salue la création de la S22 dans l'horaire 2021. La S22 sera un atout qui mettra en valeur le RER Vaud. De plus, la citrap-vaud se réjouit de voir en 2022 la suite de l'augmentation de l'offre sur cette ligne.

La citrap-vaud pose la question suivante :

Est-il prévu de développer une offre (même aux heures de pointe uniquement) entre Cossonay-Penthalaz et Morges afin de désengorger le trafic en gare de Renens VD durant les travaux ?

Cette solution pourrait aussi être envisagée à plus long terme.

En 2020, la S2 24298 a fait ses preuves en partant de Lausanne à 0h35. La citrap-vaud remercie les CFF et le Canton d'avoir opéré ce changement en 2020. Elle propose de maintenir le statu quo en 2021, de manière à ne pas rompre la correspondance avec le RE 18445 en provenance de Morges (arrivée 0h38 la semaine, 0h32 le week-end). De plus, le départ à 0h26 de Lausanne peut s'avérer plus fragile que 0h35, en cas de retard des trains en provenance de Berne ou du Valais.

Il est de nos jours possible de voyager à bord de n'importe quel train sur le territoire suisse, même si celui-ci appartient à une compagnie étrangère. Mais il demeure toujours interdit de monter dans le TGV entre Lausanne et Vallorbe. Il n'est d'ailleurs pas pertinent d'empêcher les voyageurs entre Lausanne et Vallorbe de monter dans un TGV simplement car celui-ci est trop petit. La citrap-vaud déplore cette restriction archaïque et propose d'autoriser tous les voyageurs à faire le trajet TGV sans restriction du type de billet.

Dans le descriptif « *Changements Trafic Grandes Lignes et Trafic régional dès 13.12.2020* », au paragraphe concernant le cadre 200, une nouvelle ligne S22 est proposée entre Lausanne et Vallorbe,

en indiquant une prolongation de/vers La Vallée de Joux entre parenthèses. En effet, contrairement à l'horaire 2020, aucune liaison entre Lausanne et Le Brassus ne semble se faire sans transbordement à Vallorbe ou au Day. La citrap-vaud estime qu'il s'agit d'une erreur d'édition et recommande que les trains du matin et du soir permettent de voyager sans transbordement, comme c'est le cas actuellement. La citrap-vaud pense que la S22 est un excellent signal de la part du Canton de vouloir développer une offre RER Vaud pérenne, par exemple lorsque la gare du Day sera transformée.

Cadre 201 : Vallorbe – Le Brassus

Dans le descriptif « *Changements Trafic Grandes Lignes et Trafic régional dès 13.12.2020* », au paragraphe concernant le cadre 200, une nouvelle ligne S22 est proposée entre Lausanne et Vallorbe, en indiquant une prolongation de/vers La Vallée de Joux entre parenthèses. En effet, contrairement à l'horaire 2020, aucune liaison entre la Lausanne et Le Brassus ne semble se faire sans transbordement à Vallorbe ou au Day. La citrap-vaud estime qu'il s'agit d'une erreur d'édition et recommande que les trains du matin et du soir permettent de voyager sans transbordement, comme c'est le cas actuellement. La citrap-vaud pense que la S22 est un excellent signal de la part du Canton de vouloir développer une offre RER Vaud pérenne, par exemple lorsque la gare du Day sera transformée.

Cadre 202 : Lausanne – Renens – Cossonay

La citrap-vaud salue l'introduction d'ici plusieurs années de la cadence au quart d'heure du RER Vaud entre Cossonay et Cully.

La citrap-vaud propose que les RER en provenance de toutes les parties du Pays de Vaud s'arrêtent tous à Prilly-Malley dès que possible, à l'image du LEX en provenance de Haute-Savoie qui s'arrête à toutes les gares du centre de Genève. L'objectif est que les RER en provenance des différentes parties du canton desservent l'ensemble du centre de l'agglomération Lausanne-Morges, y compris la gare de Prilly-Malley qui en est un pôle stratégique.

Afin d'améliorer la lecture des correspondances disponibles en gare de Renens, la citrap-vaud pense qu'il serait pertinent d'ajouter l'affichage des correspondances de/vers Morges dans les deux sens dans la fiche du cadre 202, par exemple pour effectuer le trajet Cossonay-Penthalaz – Morges, et vice versa.

Suite à la construction de la nouvelle route cantonale (RC177) et du développement de la zone industrielle à proximité immédiate de la gare de Vufflens-la-Ville, cette dernière devrait être valorisée, mise aux normes de la Lhand et inscrite comme un pôle de développement dans le Plan Directeur Cantonal (PDCn).

Cadre 210 : Lausanne – Yverdon – Concise VD (– Neuchâtel – Bienne)

La citrap-vaud salue l'intention du Canton de renforcer à long terme le bypass de Bussigny, notamment pour le trafic régional. Des liaisons RER directes reliant toutes les gares situées entre Yverdon et Morges sont souhaitables. En effet, un aller-retour Renens-Lausanne-Renens en direction de Genève ou bien même une correspondance obligatoire à Renens peut donner un sentiment de transport inefficace auprès des voyageurs.

L'horaire offre des bonnes correspondances en gare de Renens entre la S1 et la S4 de/vers Morges –

Allaman. La citrap-vaud propose en revanche de consacrer la correspondance entre la S1 et les RE en de/vers Genève, dont la desserte est plus intéressante que celle de la S4.

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

La citrap-vaud propose la réintroduction à long terme d'un train cadencé qui s'arrête dans toutes les gares entre Yverdon et Neuchâtel. En effet, l'existence d'un RER se justifie également par la mobilité qu'il offre à l'intérieur d'une région située entre deux pôles urbains. La citrap-vaud est d'avis que ce principe devrait s'appliquer à l'ensemble du réseau ferré du canton.

Plus généralement, comme à Bex VD (cadre 100) ou à Oron VD (cadre 250) ou à Montbovon FR (cadre 120), la citrap-vaud constate à Concise VD un regrettable « effet de frontière cantonale ».

Cadre 211 : Orbe-Chavornay

La citrap-vaud salue l'excellente desserte offerte par Travys les matins en semaine et les soirs de weekend. Elle peut servir d'exemple pour l'ensemble des gares du canton.

La citrap-vaud espère qu'un service intégralement ferré sera réintroduit dès que possible : les alternances train/bus déroutent une partie des voyageurs.

Cadre 212 : Yverdon – Ste-Croix

La citrap-vaud salue l'excellente desserte offerte par Travys les matins en semaine et les soirs de weekend. Elle salue en particulier l'application d'une cadence à la demi-heure la majeure partie de la semaine. Elle peut servir d'exemple pour l'ensemble des gares du canton.

La citrap-vaud ne comprend pas la suppression sans compensation de la halte de Trois-Villes. En effet, cet arrêt idéalement situé près des Aiguilles de Baulmes, et datant de l'ouverture de la ligne, est apprécié des randonneurs. La LHand prévoit des exceptions pour les arrêts pour randonneurs, qui n'ont pas besoin d'être aux nouvelles normes. Sa suppression serait un mauvais signal pour la desserte d'autres arrêts appréciés des randonneurs dans le canton sur les lignes de montagne.

Dans le cas où il serait vraiment impossible de maintenir cet arrêt, la citrap-vaud propose de compenser cette perte par l'ouverture d'un autre arrêt pour randonneurs entre Six-Fontaines et Sainte-Croix.

Cadre 249 : Lausanne – Palézieux

La citrap-vaud salue l'excellente desserte offerte par les CFF les matins en semaine et les soirs de weekend. Elle peut servir d'exemple pour l'ensemble des gares du canton. La citrap-vaud salue aussi la présence d'une cadence à la demi-heure presque parfaite en journée.

La citrap-vaud regrette la baisse de la cadence en gare de Bossière, qui passe d'une cadence à la demi-heure à une cadence seulement à l'heure. Elle propose de maintenir la cadence à la demi-heure. Bien que cette gare soit située dans les vignes, elle reste à l'intérieur de la couronne urbaine de l'agglomération Lausanne-Morges. Elle dessert la population de Lutry (pour les directions Puidoux, Chexbres, Palézieux et Broye) ainsi que les populations de Savuit et de la Croix-sur-Lutry (pour les directions Lausanne, Genève et Neuchâtel ainsi que Puidoux, Chexbres, Palézieux et Broye). La valeur

urbaine de cette gare est sous-estimée. À cela s'ajoute la valeur touristique pour l'ensemble de Lausanne-Morges, cette partie de Lavaux étant intégrée à l'agglomération. Pour finir, la gare n'est desservie par aucun TP en correspondance, alors même qu'elle est stratégiquement située entre Lutry, Savuit et la Croix-sur-Lutry, toutes ces localités faisant également partie intégrante de l'agglomération. Par conséquent, la citrap-vaud propose que les CFF, les TL, le PALM et le Canton se concertent afin d'étudier un déplacement du tracé de la ligne TL 69 vers Bossière (voire un déplacement de la gare sous la Route de la Croix) afin de créer des correspondances efficaces.

La citrap-vaud propose de déplacer la halte de Moreillon vers le sud, à proximité immédiate de la localité de Puidoux, et d'intégrer cette halte à la cadence à la demi-heure sur les lignes S4 et S6.

Cadre 250 : Lausanne – Oron VD (– Fribourg – Berne)

La citrap-vaud salue l'intention du Canton d'étudier une réduction du temps de trajet entre Lausanne et Berne à l'horizon 2040. Elle est d'avis qu'à cette fin des lignes nouvelles sont à étudier et à construire par étape. L'objectif final est un dédoublement complet de la ligne Lausanne – Fribourg. Ce cadre « 250+ » serait à placer sur l'axe Barcelone – Montpellier – Lyon – Zurich – Munich, ce qui est stratégique pour l'avenir de notre canton. Toujours dans cet objectif, la citrap-vaud propose que la variante à la fois la plus économique et présentant le plus d'avantage une fois le dédoublement de la voie terminé soit choisie. Pour relier directement Lausanne à Fribourg, on peut passer soit par Moudon, soit par Palézieux. La citrap-vaud propose que le trafic régional puisse monter ou descendre de la ligne nouvelle en un ou plusieurs points du futur réseau. La construction d'une ligne nouvelle limitera aussi l'impact futur des chantiers qui perturbent habituellement l'horaire. Enfin, la ligne actuelle pourra être entièrement consacrée au trafic régional et servir de voie d'évitement.

La citrap-vaud propose que le Canton de Vaud réfléchisse en collaboration avec le Canton de Fribourg à revaloriser la desserte ferroviaire régionale entre Palézieux et Romont. Par exemple en couplant une extension des RER Vaud et RER Fribourg à un réseau de bus CarPostal/TPF en correspondance. L'objectif serait de rapprocher de Lausanne les Communes du Sud-Ouest du district de la Glâne et, inversement, de rapprocher de Fribourg le Nord du district de la Veveyse et Oron. Plus généralement, Comme à Concise VD (cadre 210) ou à Bex VD (cadre 100), la citrap-vaud constate ici un regrettable « effet de frontière cantonale ».

Cadre 251 : Lausanne – Payerne

La citrap-vaud salue l'excellente desserte offerte par les CFF les matins en semaine et les soirs de weekend. Elle peut servir d'exemple pour l'ensemble des gares du canton. La citrap-vaud salue aussi la présence d'une cadence à la demi-heure presque parfaite en journée. Il ne manque plus qu'une cadence à la demi-heure également le weekend. La citrap-vaud comprend bien l'argumentation du Canton lorsque celui-ci écrit que l'amélioration de la cadence peut entraîner des problèmes dans la couverture des coûts, notamment par rapport aux exigences de la Confédération. Mais toutes choses égales par ailleurs, la citrap-vaud rappelle que les TP ont des effets bénéfiques sur l'économie, sur le social et sur l'environnement qui dépassent largement les coûts d'investissements. Et concernant plus particulièrement le rail, aucun (!) autre mode de transport ne permet de telles économies d'échelle. Le rail a participé au succès économique de la Suisse alors que d'autres pays démantelaient leur réseau.

Pour finir, l'étude annoncée par le Canton pour diminuer le temps de trajet à long terme entre

Lausanne et Fribourg devrait aussi profiter à la Broye. La citrap-vaud espère qu'avec des investissements similaires à ceux déjà opérés dans le système routier, le chemin de fer devienne une référence pour la population broyarde et devienne significativement plus rapide que l'autoroute A1 (Payerne-Lausanne 45min en voiture actuellement).

La citrap-vaud observe que le train S9 (cadres 251 et 305) arrivant à Lausanne à la minute '48 est quasi systématiquement retardé par le cisaillement avec l'IR15 quittant Lausanne en direction de Palézieux à la minute '44. De plus, les passagers peuvent apercevoir le RE direction Annemasse leur filer sous le nez à la minute '51 un quai plus loin. Cette situation donne l'impression d'un transport inefficace. Le temps de parcours entre Coppet/Gland/Rolle et Chexbres/Moudon/Payerne est majoré d'une attente rebutante de 28 minutes à Lausanne.

La citrap-vaud propose de garantir la correspondance à Lausanne entre le S9 et le RE pour Annemasse de la façon suivante :

- L'utilisation d'un train de type FLIRT au lieu d'un NTN/DOMINO pour le S9 permet de gagner du temps entre Palézieux et Lausanne.
- L'utilisation d'un train de type FV-DOSTO sur la ligne IC1 au lieu d'un IC2000 permet à l'IC1 de passer plus tôt à Palézieux, et donc au train S9 de partir plus tôt de Palézieux, et donc d'arriver plus tôt à Lausanne.
- Si le train IR15 montant quittant la voie 1 de Lausanne à la minute '44 est en retard, alors le S9 à la priorité pour rentrer en gare. En utilisant différemment les voies à Lausanne, le problème de cisaillement entre ces trains pourrait être évité, voire, mieux, donner correspondance quai à quai entre le RE et le S9, qui sont tous deux des lignes structurantes du trafic moyenne distance dans le Canton.
- En cas de léger retard du S9, le RE attend la correspondance, quitte à faire partir le S1 (direction Yverdon/Grandson) en premier.

Cadre 252 : Yverdon – Payerne (– Fribourg)

La citrap-vaud salue l'excellente desserte offerte par les CFF et les TPF les matins en semaine et les soirs de weekend. Elle peut servir d'exemple pour l'ensemble des gares du canton. La citrap-vaud salue aussi la présence d'une cadence à la demi-heure presque parfaite en journée.

Il existe malheureusement une rupture de cadence entre 13h et 15h que la citrap-vaud regrette. Des mesures devraient être prises afin de permettre au S30 de croiser des trains de marchandises. Cela permettrait non seulement d'obtenir une cadence parfaite, mais permettrait aussi d'augmenter les réserves de la ligne.

Afin que les étudiants et collaborateurs du Gymnase d'Yverdon et de la HEIG-VD puissent pleinement profiter de la cadence à la demi-heure à l'arrêt Yverdon-Champ Pittet, la citrap-vaud propose que cette cadence se fasse sans interruption durant la journée.

Cadre 253 : Montbovon - Bulle - Châtel-St-Denis - Palézieux

La citrap-vaud déplore les correspondances médiocres entre le Pays d'Enhaut et Bulle, avec 30 minutes d'attente nécessaire à Montbovon, sauf les rares heures où un Panoramic Express circule. Pourtant, le

train devrait être une véritable alternative à la voiture pour les habitants du Pays d'Enhaut qui souhaitent se rendre à Bulle, l'agglomération la plus proche, et également vers Romont ou Fribourg sans avoir de nombreuses ruptures de charge. La citrap-vaud admet néanmoins qu'il est difficile de trouver des solutions simples pour relier directement Bulle au Pays d'Enhaut sans causer d'autres problèmes de correspondances. Plus généralement, comme à Concise VD (cadre 210), à Oron VD (cadre 250) ou à Bex VD (cadre 100) la citrap-vaud constate ici un regrettable « effet de frontière cantonale ».

Cadre 305 : Lausanne – Payerne – Faoug VD (–Murten/Morat – Kerzers)

La citrap-vaud propose d'augmenter la cadence à la demi-heure sur cette ligne. Elle doit permettre d'obtenir des liaisons directes ou alors de bonnes correspondances en direction de Neuchâtel et de Berne.

L'étude annoncée par le Canton pour diminuer le temps de trajet à long terme entre Lausanne et Fribourg devrait aussi profiter à la Broye. La citrap-vaud espère qu'avec des investissements similaires à ceux déjà opérés dans le système routier, le chemin de fer devienne une référence pour la population broyarde et devienne significativement plus rapide que l'autoroute A1 (Avenches-Lausanne 55min en voiture actuellement).

Cadre 10.065 : Lausanne - Savigny - Forel (Lavaux) - Servion - Mézières

La citrap-vaud pense qu'il n'est pas logique que toutes les liaisons entre les Communes du Jorat ainsi que de plusieurs Communes du district de Lavaux-Oron doivent se faire par Lausanne pour se rendre sur la Riviera vaudoise. L'absence totale d'une connexion des réseaux de TP entre Forel et Puidoux donne l'impression d'un transport inopérant. La citrap-vaud propose d'instaurer une nouvelle ligne de bus reliant la région de Savigny/Forel (voire Servion Zoo-Tropiquarium) à la gare de Puidoux et donnant correspondance avec la S7 afin de pouvoir facilement rejoindre la Riviera vaudoise. Cette ligne permettrait de créer enfin un accès en TP au Lac de Bret, destination très populaire pour les loisirs et impossible à atteindre en TP actuellement. La desserte en TP pourrait décharger le trafic automobile actuellement très dense sur la Route de Forel (RC140).

Cadre 10.382 : Cully – Palézieux (Ligne de Lavaux)

La citrap-vaud propose qu'à l'avenir la gare de Puidoux devienne une gare d'échange avec une attractivité similaire à Palézieux dans toutes les directions : Lausanne, Vevey, Payerne et Berne. Dans cette optique, en attendant que les infrastructures ferroviaires rendent cela possible, la citrap-vaud propose qu'une desserte par bus (10.382) complémente celle par rail de manière stratégique, au lieu de dédoubler le train S7 existant avec un horaire trop similaire.

Cadre 10.414 : Echallens – Cossonay-Penthalaz

Lors des correspondances entre le bus 10.414 et le LEB en gare d'Echallens, la citrap-vaud pense qu'il est important de bien s'assurer que le temps de changement tient compte du trajet le plus long entre le train et le bus et vice-versa, à savoir lors de passages souterrain à emprunter, comme c'est le cas quand le LEB vient de Lausanne.

De plus, la citrap-vaud est d'avis que les correspondances en gare d'Echallens ne doivent pas autant influencer tout le réseau de bus, comme c'est le cas de la 10.414 qui doit également assurer la correspondance avec le RER Vaud en gare de Cossonay-Penthalaz. Il serait judicieux de proposer davantage de véhicules roulant sur l'ensemble de la ligne, si les correspondances ne pouvaient être assurées aux deux points de la ligne.

Enfin, il est vraiment important de s'assurer de la stabilité de l'horaire, car cette ligne subit encore trop de retards et de suppressions de trains durant l'année, ce qui péjore grandement la qualité de l'offre.

Cadre 10.720 : Allaman - Aubonne - Gimel - St-George - Le Marchairuz - Le Brassus

La citrap-vaud observe que grâce à cette ligne de car postal par le col du Marchairuz, un trajet entre Le Brassus et Morges ne dure que 1h12 au lieu de 1h27, et un trajet entre Le Brassus et Genève ne dure que 1h37 au lieu de 2h04. Avec d'autres correspondances, ce gain de temps pourrait être encore plus important. La citrap-vaud pense qu'il est dommage qu'il n'y ait que 6 courses par semaine alors que les habitant(e)s de la Vallée de Joux profiteraient grandement d'une desserte quotidienne de ce col. Ceci est d'autant plus pertinent que le trafic de loisir n'a pas lieu uniquement les jours de week-end (par exemple les randonneurs). La citrap-vaud propose une desserte quotidienne et régulière par car postal par le col du Marchairuz afin de désenclaver la Vallée de Joux et de l'arrimer efficacement à la Côte vaudoise et à Genève en TP.

Cadre 12.175 : Château-d'Oex - Le Sépey - Leysin

La citrap-vaud salue l'amélioration des correspondances de l'ASD (Cadre 124) avec le car postal au Sépey (cadre 12.175) ainsi qu'aux Diablerets direction Gstaad (cadre 12.180). Elle espère qu'une bonne communication vers le public de cette amélioration permette un report modal de la voiture vers les TP.

Cadre 12.180 : Schönried - Gstaad - Les Diablerets

La citrap-vaud salue l'amélioration des correspondances de l'ASD (Cadre 124) avec le car postal au Sépey (cadre 12.175) ainsi qu'aux Diablerets direction Gstaad (cadre 12.180). Elle espère qu'une bonne communication vers le public de cette amélioration permette un report modal de la voiture vers les TP. La citrap-vaud regrette cependant que le bus 12.180 n'ait pas de desserte après 17h00.

Plus généralement, comme à Concise VD (cadre 210), à Oron VD (cadre 250) ou à Bex VD (cadre 100), Montbovon FR (cadre 120) la citrap-vaud constate ici un regrettable « effet de frontière cantonale ». Un bus 12.180 cadencé jusqu'à tard le soir, cadencé au minimum à l'heure, entre les stations des Diablerets et de Gstaad, serait un avantage indéniable pour la vie culturelle qui fait leur attractivité.