

## **Synthèse d'analyse de l'horaire 2023 pour le canton de Vaud :**

Seuls les cadres ayant fait l'objet d'une discussion au sein du GTTRH sont reportés ci-dessous. Les prises de position à titre individuel n'ont pas été ajoutées.

### **112 Vevey – Les Pléiades**

Le train en correspondance à Blonay est... le même train !

Autant l'horaire cadencé doit être réglé comme du papier à musique, autant la disposition du matériel roulant doit faire partie intégrante de cette musique. Par conséquent, si la rame arrivant de Vevey se trouve être exactement la même qui continue en direction de Lally (sur les Pléiades), alors la séparation en deux trains distincts ne peut pas se justifier, sauf exception pleinement explicitée. De telles séparations artificielles devraient être soumises à un régime dérogatoire de l'OFT ou de la DGMR, car pouvant conduire à un « horaire mensonge ». Tous les trains circulant chaque matin entre Vevey et Lally sont concernés. Par exemple, le R1307 et le R1407, qui sont en réalité un seul et même train sur une même ligne et un même cadre, en l'occurrence le cadre 112.

En pratique, l'annonce est faite par haut-parleurs dans le train : « *Blonay. Gare terminus. Tous les passagers sont priés de descendre s'il vous plaît* ». Ce qui relève d'un mensonge patent, provoquant une perte de passagers, tournant en rond autour de la gare de Blonay, avant qu'ils ne se rendent compte de la supercherie lorsque l'affichage du train a été changé entre-temps. Pour une correspondance pouvant ne durer que 3 minutes, c'est risqué.

Après discussion sur le terrain avec un mécanicien du train en question, il a été révélé qu'une limitation dans le système informatique pour l'affichage des arrêts dans le train est à l'origine de ce problème. « *Le système ne permet pas d'afficher Vevey – Lally* », mais seulement Vevey – Blonay, Vevey – Les Pléiades ou encore Blonay – Lally doit-on comprendre.

Ce type « d'horaire mensonge » devrait être interdit et sanctionné par l'OFT, et soumis à un régime dérogatoire. Un horaire produit par la contrainte d'un affichage informatique ne doit pas légitimement durer plus d'une année. La compagnie a encore 6 mois pour programmer une solution dans son système informatique. La crédibilité dans la gestion et l'image de la compagnie de transport est en jeu. Reconduire cet horaire en 2023 n'est pas une option légitime.

### **120 Montreux - Château-d'Oex - Gstaad - Zweisimmen - Lenk im Simmental**

La citrap-vaud salue l'entrée en fonction de 4 trains par jour et par sens, chaque jour, entre Montreux et Interlaken sans transbordement, dès le 11 juin 2023.

De plus, l'offre sans transbordement entre Gstaad et Lenk im Simmental apporte une plus-value intéressante du point de vue touristique.

### **157 Apples - L'Isle**

La citrap-vaud regrette que cette ligne ne bénéficie toujours pas au minimum de l'horaire cadencé à l'heure tous les jours. Cette situation pèse notamment les habitants de Pampigny, car la desserte du village est inexistante par bus par ailleurs.

## **200 Lausanne - Le Day - Le Brassus/Vallorbe**

La citrap-vaud félicite le Canton de Vaud pour son engagement auprès de TGV Lyria, afin que les TGV Lausanne-Paris soient maintenus via Vallorbe et Frasne, ce qui permet de délester la ligne Lausanne-Genève, surchargée, et de raccourcir le temps de trajet. Afin d'encore renforcer la ligne, la citrap-vaud suggère, en accord avec la citrap Neuchâtel, de réintégrer la gare de Neuchâtel à la tarification internationale. En effet, il faut actuellement deux billets pour faire le voyage Neuchâtel-Paris : celui Neuchâtel-Frasne et celui Frasne-Paris. Selon l'adage "un voyage - un billet", la réintégration de Neuchâtel dans la tarification internationale permettrait de renforcer l'attractivité de la ligne, ce qui est dans l'intérêt direct du Pays de Vaud.

## **202 Lausanne - Renens VD - Cossonay-Penthalaz (tous les trains)**

Une coquille semble s'être invitée dans l'horaire pour la S2 24496. En effet une limitation de circulation est indiquée pour le trajet au-delà de Bussigny, mais n'est pas reprise (à raison ?) dans le cadre 200 Lausanne - Le Day - Le Brassus/Vallorbe.

## **210 Lausanne - Yverdon-les-Bains - Neuchâtel - Biel/Bienne (RER Vaud, - lignes S1, S2)**

La citrap-vaud salue la volonté des Cantons de Neuchâtel et de Vaud d'étendre les services régionaux directs et réguliers entre Yverdon et Neuchâtel, avec desserte de tous les arrêts. À terme, la citrap-vaud, en accord avec la citrap Neuchâtel, propose qu'un plan soit édicté afin d'introduire un horaire cadencé, qui devrait être en bonne complémentarité avec les réseaux de bus régionaux (rabattement vers les gares).

## **221 Frasne/Buttes - Fleurier - Travers - Neuchâtel :**

La citrap-vaud félicite le Canton de Vaud pour son engagement auprès de TGV Lyria, afin que les TGV Lausanne-Paris soient maintenus via Vallorbe et Frasne, ce qui permet de délester la ligne Lausanne-Genève, surchargée, et de raccourcir le temps de trajet. Afin d'encore renforcer la ligne, la citrap-vaud suggère, en accord avec la citrap Neuchâtel, de réintégrer la gare de Neuchâtel à la tarification internationale. En effet, il faut actuellement deux billets pour faire le voyage Neuchâtel-Paris : celui Neuchâtel-Frasne et celui Frasne-Paris. Selon l'adage "un voyage - un billet", la réintégration de Neuchâtel dans la tarification internationale permettrait de renforcer l'attractivité de la ligne, ce qui est dans l'intérêt direct du Pays de Vaud.

## **252 Yverdon-les-Bains - Payerne - Fribourg/Freiburg (RER Fribourg I Freiburg, - ligne S30)**

La citrap-vaud prend acte que l'offre s'est considérablement améliorée sur cette ligne, avec malheureusement toujours une rupture de la demi-cadence horaire dans chaque sens, afin d'offrir un sillon fret à la place.

### **10.058 Bussigny (VD) - Cossonay-Penthalaz :**

Prolongement du bus à Penthalaz, Poste (par exemple depuis Penthaz avant d'aller à la gare), ainsi que proposer le trajet Cossonay-Penthalaz, gare- Penthalaz, Poste – Penthaz, Village (-...) et vice-versa.

Cette offre permettrait de combler l'absence de bus 1h sur 2 le week-end et une meilleure desserte du centre de Penthalaz. Surtout que l'arrêt et la signalétique y sont déjà... pour 2 passages par jour seulement actuellement, en lien avec la politique d'offre scolaire.

### **10.414 Echallens – Bettens – Cossonay-Penthalaz :**

Malgré le plan climat du canton de Vaud pour la mobilité et l'annonce d'une amélioration en décembre 2023, la problématique de cette ligne est toujours inchangée : mauvaise desserte le week-end (1 bus toutes les deux heures) et mauvaises connexions pour les correspondances (uniquement théoriques, car temps trop court). Dans le sens Cossonay-Penthalaz – Echallens, le bus arrive régulièrement en avance de plusieurs minutes à l'arrêt Echallens, Château. Or, dans le sens opposé, le bus arrive fréquemment en retard à Cossonay-Penthalaz, gare de plusieurs minutes, ce qui met en péril les correspondances déjà fragiles du point de vue théorique par rapport à la réalité du terrain.

De plus, la dernière course à 19h50 la semaine et 20h13 le week-end, au départ de Cossonay-Penthalaz, contraint les personnes de la région à devoir prendre la voiture pour se déplacer le soir.

### **10.765 Eclépens - La Sarraz - St-Loup**

Malgré le plan climat du canton de Vaud pour la mobilité, le développement de cette ligne pour l'horaire 2023 est inexistant. L'offre reste insatisfaisante, non seulement par l'absence totale d'offre le week-end, mais également par la mauvaise desserte de l'hôpital régional de St-Loup, même si ce dernier doit être transformé en simple centre de formation à moyen/long terme.

De plus, l'offre actuelle reconduite pour 2023 encourage les habitants locaux à prendre leur voiture, ou encore à se rendre à pied à la gare de La Sarraz depuis le village de Pommaples.

## **Ligne TPC 103 Muraz (Collombey) – Aigle – Yverne :**

*NB : Nous n'avons pas trouvé de cadre correspondant sur le site [www.projet-horaire.ch](http://www.projet-horaire.ch) . Nous vous ajoutons donc notre prise de position pour cette ligne dans le présent document .*

Plusieurs arrêts sur la ligne de bus TPC 103 sont sur demande et requièrent l'utilisation d'une application ou d'un numéro de téléphone (par exemple « Aigle, Biolle »). Cependant, cela n'est visible ni sur l'horaire, ni sur l'application CFF. Plus particulièrement, le bus 103 optera pour la route la plus courte et *évitera même de passer à certains arrêts* s'il ne reçoit pas une demande à temps en cabine de conduite.

Par conséquent, le système produit une situation où il est, certes, possible d'arriver à « Aigle, Biolle », mais... impossible d'en repartir ! À moins d'avoir téléchargé l'application TPC.

Les compagnies ont l'obligation de permettre à tous les passagers d'utiliser tous les services intrinsèques à la vente du billet de transport. Si un service spécifique et obligatoire (ici : bus sur réservation) n'apparaît pas sur l'application de vente des billets, il y a alors violation du contrat de vente entre la compagnie et les acheteurs-passagers, les voyageurs étant dans l'impossibilité technique d'utiliser le billet de transport à partir de l'arrêt choisi. Il ne s'agit donc pas seulement de la nécessité, dans tous les cas, de conserver un horaire simple, accessible et prévisible pour les passagères et les passagers, mais aussi du respect du droit contractuel en vigueur.

Une compagnie de transport ne devrait pas être autorisée à introduire un horaire qui n'est pas compatible avec l'affichage, le système de réservation ou d'arrêt sur demande dans les applications les plus usuelles.