

Groupe de travail : Transports régionaux et horaires

Contact : antoine.jaquenoud@citrap-vaud.ch

Objet : Prise de position officielle de la citrap-vaud sur l'horaire 2025

100 Ligne du Simplon :

- La citrap-vaud regrette le rallongement général des temps de trajet.
- Concernant l'Euro City (EC), il serait préférable de l'accélérer et de maintenir un arrêt systématique de l'IR95 à Montreux afin de maintenir la cohérence de l'horaire cadencé. Un arrêt de l'EC à Montreux est certes souhaitable avec correspondance pour Gstaad (cadre 120), mais cela ne doit pas remettre en question l'horaire cadencé. De plus, il y a quelques années, l'IR 90 ne desservait pas Vevey et maintenait Montreux, même si cette solution a été également critiquée par une partie de la population.
- La correspondance de l'IR90 à Lausanne avec le TGV Frasné – Paris (cadre 200) est excellente (7 minutes).
- La correspondance de l'IR90 à Genève avec le TER pour Lyon Part-Dieu (cadre 152) est en revanche mauvaise (32 minutes).
- Il est important que quelque soit les motifs (travaux, festival du Cully Jazz, etc..) les dernières correspondances du soir à Lausanne puissent être assurées pour toutes les destinations, même si l'horaire théorique tel que publié sur l'application CFF le propose pas.

111 Train des Vignes :

- La citrap-vaud salue la qualité des correspondances en direction du Valais et de Berne.
- Le prolongement de la R7 jusqu'à Palézieux est une belle amélioration de l'offre.
- La fermeture des gares de Vevey-Funi et Corseaux-Cornalles est un mauvais signal à la population et est la conséquence d'un manque de vision de ces vingt dernières années, après la mise en service de Rail 2000 du réseau ferré suisse et international. Si le PLUR devait permettre la réouverture d'une halte, la réouverture de Vevey-Funi serait à privilégier pour trois raisons :
 - Correspondance idéale avec le funiculaire (cadre 2050) pour les voyageurs en provenance de Berne, Fribourg et Palézieux.
 - Densité d'habitations et de bureaux clairement supérieure dans un rayon de 300m.
 - Cheminements piétons en forme d'étoile menant à la gare.
 - Desserte facilitée pour les employés de Nestlé, avec par exemple, une desserte en heure de pointe la semaine.
- La desserte à moyen terme de Corseaux-Cornalles doit être réétudiée, afin de ne pas supprimer cette halte définitivement, même « sur demande ».
- Le fait de proposer une ligne de Bus de Chexbres à Vevey est une bonne idée, si ce n'est qu'elle permet uniquement de remplacer le train, mais pas d'offrir une réelle offre à la demi-heure vers Vevey. De plus, cela engendre une rupture de charge à Chexbres, donc de l'inconfort pour une partie des usagers, ainsi que du temps supplémentaire de parcours.

- Pour compléter l'offre de bus, étudier la possibilité d'un R pour les pendulaires le matin dans le sens Puidoux - Vevey et d'un R le soir dans le sens Vevey - Puidoux, également pour les pendulaires.

112 Les Pléiades :

- La correspondance en provenance de Berne (avec changement à Palézieux) est particulièrement intéressante pour les Pléiades. Ce retour d'une ancienne offre déjà existante il y a quelques années est à saluer.

150 Lausanne – Genève :

- La citrap-vaud regrette le rallongement général du temps de trajet.
- La correspondance à Genève du TER pour Lyon Part-Dieu (cadre 152) est excellente avec l'IR15 (10-15 minutes), ce que la citrap-vaud salue. Cette correspondance est cependant catastrophique avec l'IC1 (57-62 minutes). Il est vraiment dommage que les CFF perdent des usagers alémaniques auxquels il sera certainement proposé de passer par Besançon ou Dijon. Cela fait pourtant plusieurs années, au plus tard depuis l'ancien Vice-Directeur CFF M. Alain Barbey, que les CFF affirment publiquement vouloir renforcer le raccordement stratégique au hub européen de Lyon.
- L'arrêt systématique des trains IC 1, IC 5 et IR 90 à Renens peut sembler une bonne idée, pour autant que l'on puisse utiliser pleinement la future voie 7 (au moins pour dépanner...). Une offre « quai à quai » reste l'idéal, même si cela ne sera pas forcément possible.

155 Nyon - St-Cergue - La Cure :

- La citrap-vaud regrette que l'offre entre La Cure et St-Cergue ne puisse être améliorée. En effet, les transbordements à St-Cergue pour des raisons d'exploitation du matériel ferroviaire pour relier la Cure au reste de la ligne est une perte de qualité de l'offre. De plus, il est à craindre qu'à long terme, des bus soient simplement proposés entre La Cure et St-Cergue et que les trains ne circulent qu'entre St-Cergue et la Cure. Il est donc important de s'assurer que l'offre ferroviaire soit assurée sur l'ensemble de la ligne et que, si nécessaire, les transbordements puissent se faire dans les meilleures conditions possibles.

200 Bex-Vallorbe / Le Brassus :

- La citrap-vaud salue le prolongement des R3 et R4 jusqu'à Bex, ainsi que la desserte de Vallorbe à la demi-heure toute la journée.

210 Pied du Jura :

- La citrap-vaud regrette le rallongement général du temps de trajet, en particulier la perte de la liaison directe ET rapide entre Bienne et Genève, acquis de Rail 2000 dont la perte est grave. C'est une perte d'attractivité économique – durable qui plus est – qui péjore le Pied du Jura et la Suisse et annihile vingt années de développement favorable sur l'axe Bienne – Genève.
- Excellente correspondance entre le Chablais, Yverdon et Neuchâtel grâce à la correspondance entre le RE33 et l'IC5 à Renens.
- Amélioration du temps de parcours en provenance de Bienne, Neuchâtel et surtout d'Yverdon-les-Bains pour l'UNIL ou l'EPFL, et vice-versa. La citrap-vaud salue cette nouveauté de l'horaire 2025 pour les étudiants.

- La citrap-vaud salue la création du R13 comme Regio entre Yverdon et Neuchâtel avec une cadence horaire. Toutefois, tout en tenant compte des exigences du PLUR, il semble davantage utile de desservir Grandson au lieu de Concise, déjà desservie par la ligne CarPostal 630

249 Lausanne - Palézieux :

- La correspondance attractive et rapide qui existait jusqu'en 2017 en direction de Neuchâtel n'a pas été réintroduite. Le temps d'attente à Lausanne est de 14 minutes.
- A saluer le prolongement de la R8 jusqu'à Allaman, et ce malgré les difficultés d'exploitation relevées l'an dernier en gare de Palézieux.

250 Lausanne - Fribourg :

- Excellente correspondance entre la S40 et l'IC1 à Lausanne en direction de Genève (cadre 150)
- Avec la mise en service des S40 et S41 de Fribourg à Lausanne, il y a désormais 4 trains qui circulent régulièrement entre les deux capitales romandes, ce qui est un développement bienvenu. A noter que la gare de Siviriez reste fermée malgré sa récente rénovation.

251 Vallée de la Broye :

- Depuis l'introduction de la cadence à la demi-heure dans la Broye, qui fût un progrès longuement réclamé, il y a eu la disparition en parallèle des correspondances efficaces et rapides qui existaient jusqu'en 2017 en direction de Genève et de Vevey. L'horaire 2025 ne remédie malheureusement pas à cette perte, et ce malgré l'arrivée de la R7 à Palézieux.
- A saluer le prolongement de la R8 jusqu'à Allaman, et ce malgré les difficultés d'exploitation relevées l'an dernier en gare de Palézieux. Ce qui offre une demi-cadence horaire complète entre Payerne et Lausanne.
- En revanche, la période de travaux péjore passablement l'offre entre février et juin, en espérant que les nouveautés apportées depuis décembre combleront cette perte provisoire d'offre.
- A saluer également l'offre de faire de Lucens un pôle de correspondance entre les lignes de Bus et les CFF.

2050 Funiculaire du Mont-Pèlerin :

- Le funiculaire du Mont-Pèlerin ne devrait pas souffrir de la fermeture de la gare de Vevey-Funi (cadre 111). Cependant, une réouverture de cette gare avec la condition du maintien du service jusqu'à Palézieux avec correspondance pour Berne représenterait un fort potentiel de nouveaux voyageurs pour le funiculaire et la R7.
- La citrap-vaud s'interroge également sur la faisabilité de proposer la cadence au quart d'heure sur l'ensemble de la journée, afin d'améliorer l'offre et encourager davantage le transfert modal de la route au transports publics (soulagement des parkings à Vevey, par exemple).

3153 Nyon-Yvoire (CGN) :

- La citrap-vaud a constaté que l'offre CGN et celle des transports publics nyonnais (TPN) n'étaient pas bien reliées par l'application CFF, en termes de proposition de correspondances. En effet, une part non négligeable de la population serait ravie de pouvoir arriver en train à Nyon, prendre un bus jusqu'à Nyon, Usine à gaz, et de savoir que le débarcadère CGN se trouve à proximité. Même chose pour une personne qui sort du bateau à Nyon, souhaite remonter en transports publics jusqu'à la gare et poursuivre son trajet en train. La demande est donc que l'arrêt TPN le plus proche figure sur le cadre horaire 3153 de la CGN.

Réseau de Bus Car Postal et interurbain :

- La citrap-vaud salue le long et complexe travail d'adaptation de l'offre en transports publics routiers que le changement d'horaire 2025 a suscité, dans quasi toutes les régions du canton.
- A la lecture de certains cadres horaires, comme c'est le cas de la ligne 813, il existe des « branches » ou des « boucles » de ligne qui sont nécessaires pour optimiser l'offre en véhicule, notamment aux heures de pointes.

Agglomération lausannoise et lignes TL interurbaines :

- La citrap-vaud relève avec intérêt les améliorations de la ligne 58 concernant son nouveau tracé jusqu'à Renens, offrant ainsi une meilleure connexion avec la ligne 17 vers le Centre-Ville, ainsi qu'avec le réseau CFF aussi bien à Renens VD qu'à Cossonay-Penthalaz.
- Le prolongement de la ligne 54 depuis le Grand-Mont jusqu'à Epalinges, Croisettes via le Chalet des Enfants était attendu depuis plusieurs années et permet d'offrir une alternative aux personnes qui souhaitent se rendre du Nord-Est lausannois au Nord-Ouest, sans transiter par le Centre-Ville. Espérons que la demande soit au rendez-vous et que cette prolongation puisse être pérennisée.
- Le prolongement de la ligne 3 jusqu'à Maillefer est une excellente nouvelle ! Nous regrettons, par contre, qu'aucun nouvel arrêt ne soit créé entre Entre-Bois et Maillefer. Nous exprimons par ailleurs une crainte quant au mode de traction. Le prolongement ne va probablement pas être électrifié et nécessitera des trolleybus à batterie. Or, l'effectif de ceux-ci est déjà largement insuffisant pour exploiter actuellement les lignes 1, 4, 20 et 21 ! Une arrivée imminente de nouveaux trolleybus à batterie est-elle prévue ? On espère que oui car la ligne 3 risque sinon d'être exploitée par des autobus dès le 15 décembre ce qui serait inadmissible !
- Nous constatons un élargissement de l'offre dans la région d'Epalinges, ce qui est réjouissant ! Des travaux d'aménagement aux Croisettes sont-ils prévus pour accueillir 2 nouvelles lignes de bus ? (44 et 54) car l'aménagement actuel est déjà saturé !
- Nous constatons aussi que le prolongement BHNS de la ligne 9 entre Prilly et Crissier ne semble pas prévu courant 2025 comme annoncé parfois, mais plutôt pour décembre 2025 ! Nous craignons aussi de voir la ligne 7 exploitée pour la 2e année consécutive par des autobus alors que le 90% de la ligne est électrifiée !
- Enfin, si nous sommes conscients des travaux retardés de la place de la gare de Lausanne, il est important de relever que les flux de correspondance entre les trains et les bus ne sont pas clairs pour une grande partie des usagers. De plus, l'application CFF n'indique qu'une fois "Lausanne, gare" dans l'application pour la ligne 21, qui traverse la place de la gare, alors que l'arrêt est desservi 2 fois (une fois à av. Ruchonnet et l'autre fois à l'avenue de la Gare). Or il est indiqué que le bus s'arrête 2 minutes, mais sans préciser à quel des deux arrêts. Il y a un risque de rupture de correspondance.