

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

**à la détermination Pierre Dessemontet - sur la réponse du Conseil d'Etat au Grand Conseil
à l'interpellation Pierre Dessemontet et consorts - Horaires CFF 2025 et dégradation de
l'accessibilité croisée entre arcs lémanique et jurassien : que compte faire le Conseil
d'Etat ? (23_INT_77) (24_DET_7)**

Rappel

Le Grand Conseil souhaite que le Conseil d'Etat réaffirme le rôle central joué par la ligne ferroviaire du Pied-du-Jura, à égalité avec les autres grandes lignes du Canton, dans la gestion de la mobilité cantonale et de la métropole lémanique, tant pour la desserte locale et régionale que pour le trafic grandes lignes. Le Grand Conseil souhaite que le Conseil d'Etat défende tant le rétablissement complet le plus rapide possible de la grande ligne IC5 Genève-Aéroport-Genève-Morges-Yverdon-les-Bains-Neuchâtel-Bienne et au-delà, que de la modernisation indispensable la plus rapide possible du bypass Morges-Bussigny.

Réponse du Conseil d'Etat

L'ensemble des grandes lignes menant au nœud ferroviaire de Lausanne joue un rôle primordial pour la mobilité de l'ensemble des Vaudoises et Vaudois. En conséquence, pour le Conseil d'Etat, l'axe du Pied-du-Jura est aussi important que celui de Berne, du Simplon ou de Genève dans le contexte du système ferroviaire reposant sur des cadences et correspondances efficaces. Signe de son soutien et de son engagement, le Canton était représenté le 7 février 2025 lors de l'événement organisé par l'Alliance des villes, des parlementaires fédéraux et OuestRail pour rappeler l'importance de la ligne du Pied-du-Jura et l'indispensable besoin de mise à niveau de l'ensemble du système ferroviaire romand.

Le Conseil d'Etat, la CTSO et OuestRail ont toujours défendu, et continueront à défendre, un rétablissement le plus rapide possible des liaisons IC5 entre Yverdon-Morges et Genève. A plus long terme, le Conseil d'Etat estime d'ailleurs dans sa stratégie ferroviaire Vision 2050 qu'une cadence à la demi-heure sur les trains circulant via le bypass est indispensable pour garantir un fonctionnement pertinent et fluide de la ligne du Pied-du-Jura. Cela permettrait ainsi d'offrir depuis Yverdon des trains deux fois par heure vers Lausanne et Genève, mais aussi deux fois par heure vers Zurich et Bâle. Une combinaison de ces quatre trains permettrait ainsi d'offrir également depuis les deux principales gares de la Métropole Lémanique, Lausanne et Genève, des liaisons horaires à la fois vers Bâle et Zurich via le Pied-du-Jura.

Pour atteindre un tel objectif, il est indispensable non seulement de doubler la capacité du bypass de Bussigny, mais aussi de réaliser un premier tronçon important de la nouvelle ligne Lausanne-Genève et de s'assurer que le fonctionnement du nœud de correspondance de Lausanne fonctionne selon les promesses de rail 2000. Voilà pourquoi le Conseil d'Etat se bat également pour le rétablissement des temps de parcours d'avant l'horaire 2025 sur l'ensemble des lignes vaudoises. Il s'agit également d'obtenir la diminution du temps de trajet entre Berne et Lausanne, déjà voté deux fois par le peuple et les chambres, pour enfin pouvoir fluidifier et optimiser le fonctionnement de l'ensemble du réseau ferroviaire romand.

Le Conseil d'Etat espère, par cette réponse, avoir convaincu le Grand Conseil de son engagement sans faille à défendre le rétablissement complet de l'offre sur la ligne du Pied-du-Jura et la modernisation le plus rapidement possible du bypass Morges-Bussigny.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 30 avril 2025.

La présidente :

Le chancelier :

C. Luisier Brodard

M. Staffoni