

REPONSE DU CONSEIL D'ETAT

**à la résolution Nicolas Rochat Fernandez et consorts –
Ligne TGV Lausanne-Vallorbe-Dijon-Paris : bis repetita ?
(19_RES_022)**

Rappel (de l'interpellation/question, de l'observation)

Par voie de presse, les soussigné.e.s ont appris que la société Lyria aurait décidé de supprimer une des quatre liaisons allers-retours Lausanne-Paris via Vallorbe-Dijon, en la remplaçant par une liaison via Genève, et ce, dès décembre 2020.

Lyria n'en est malheureusement pas à sa première tentative. En 2011 déjà, la société précitée avait annoncé que la majorité des liaisons Lausanne-Paris passerait désormais par Genève. Cette décision a finalement été abandonnée, au vu des fortes réactions des autorités politiques des deux côtés de la frontière (cf. 11_INT_488).

Cette nouvelle décision est incompréhensible, non seulement, au vu de la saturation actuelle de la ligne Lausanne-Genève due notamment au chantier Léman 2030, mais surtout elle fait fi du financement des travaux par la Confédération pour optimiser le tronçon Dôle-Dijon.

Au vu de ce qui précède, les soussigné.e.s déposent la résolution suivante :

« Le Grand Conseil vaudois fait savoir à la société Lyria qu'il s'oppose à toute suppression de liaisons TGV Lausanne-Paris via Vallorbe-Dijon et soutient les démarches du Conseil d'Etat vaudois dans ce sens ».

*(Signé) Nicolas Rochat Fernandez
et 42 cosignataires*

Réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat partage pleinement la préoccupation exprimée par le Grand Conseil. Cette résolution a été partagée avec l'entreprise Lyria lors de l'élaboration de l'horaire 2020. En effet, le Canton de Vaud s'était clairement opposé à la suppression du quatrième aller-retour quotidien TGV Lyria Paris–Lausanne via Dijon–Dole–Frasne–Vallorbe, intervenue en décembre 2019. À l'époque, une délégation comprenant notamment la présidente du Conseil d'Etat vaudois Nuria Gorrite avait rencontré le président de la SNCF pour contester cette décision.

La desserte ferroviaire directe entre Lausanne et Paris constitue une relation internationale d'importance pour le Canton de Vaud. Elle participe à l'attractivité économique, touristique et universitaire du canton et offre une alternative crédible aux déplacements routiers et aériens. L'itinéraire par Vallorbe revêt à cet égard une importance particulière. Il permet de desservir directement le canton de Vaud sans dépendre exclusivement de l'axe Lausanne–Genève, lequel est déjà soumis à une densité de trafic élevée.

Le Conseil d'Etat a donc constamment défendu le principe d'une desserte internationale forte au départ de Lausanne par le Jura.

Pourquoi le quatrième aller-retour n'a-t-il pas encore pu être rétabli ?

En premier lieu, la décision relative au nombre de relations TGV Lyria n'appartient pas au Canton de Vaud. L'organisation de cette offre internationale dépend des décisions des opérateurs ferroviaires, de la disponibilité du matériel roulant, des capacités d'exploitation et des conditions économiques de chaque relation.

Lors de la préparation de l'horaire 2020, Lyria avait expliqué que la suppression du quatrième aller-retour via Vallorbe était notamment liée à la disponibilité du matériel roulant. L'horaire retenu devait permettre de proposer une offre cadencée et identique toute la semaine entre Lausanne et Paris, avec trois relations par Vallorbe et trois par Genève, assortie d'un renouvellement du matériel roulant en introduisant des rames modernes à deux étages.

En deuxième lieu, le Conseil d'Etat a néanmoins obtenu des opérateurs qu'ils reconnaissent l'intérêt stratégique de l'axe jurassien. Le 25 novembre 2019, une convention a été signée entre la Région Bourgogne-Franche-Comté, le Canton de Vaud, la SNCF, les CFF et Lyria. À cette occasion, les opérateurs ont confirmé qu'une quatrième desserte avec des rames à deux niveaux pourrait être envisagée si l'évolution de la demande le justifiait. Un comité de développement de la desserte Lausanne–Paris via Vallorbe et le Jura a également été constitué.

En troisième lieu, la contrainte du matériel roulant demeure déterminante. Lors des débats du Grand Conseil du 17 juin 2025, le Conseil d'Etat a rappelé que Lyria ne dispose que d'un parc limité de quinze rames et que celles-ci sont nécessaires à l'ensemble de ses relations internationales (Genève-Paris, Lausanne-Paris et Bâle/Zurich-Paris). Le Conseil d'Etat a également relevé que Lyria, détenue à 74 % par la SNCF et à 26 % par les CFF, ne dispose pas d'une capacité autonome lui permettant d'acquérir rapidement des rames supplémentaires. Il a dès lors identifié la question du matériel roulant comme l'un des principaux leviers permettant, à terme, de renforcer l'offre au départ de Lausanne.

Enfin, le rétablissement d'une quatrième relation ne dépend pas uniquement de la disponibilité d'une rame. Il suppose de disposer des sillons ferroviaires nécessaires en Suisse et en France, de personnel de conduite et d'accompagnement, de capacités de maintenance ainsi que d'un modèle économique permettant d'assurer durablement la relation.

Les démarches entreprises

Le Conseil d'Etat a poursuivi ses démarches sur plusieurs niveaux. Sur le plan cantonal et intercantonal, il a maintenu le dialogue avec les autorités de Bourgogne-Franche-Comté et les collectivités concernées par l'axe jurassien. Sur le plan ferroviaire, il a maintenu les contacts avec les CFF et Lyria et a réaffirmé à plusieurs reprises la nécessité de renforcer l'offre internationale au départ de Lausanne. Sur le plan fédéral, le Conseil d'Etat a également sensibilisé la Confédération et la députation vaudoise aux enjeux liés aux liaisons internationales. Il considère en effet que le développement des relations ferroviaires internationales ne peut être appréhendé uniquement comme une question commerciale relevant des seuls opérateurs : il constitue également un enjeu de politique des transports et d'aménagement du territoire.

Perspectives

Le Conseil d'État considère que le rétablissement du quatrième aller-retour demeure un objectif pertinent. Il relève toutefois que les conditions permettant sa réalisation ont évolué depuis 2019. Les discussions actuellement engagées en France en vue d'examiner la faisabilité d'un rétablissement de cette relation constituent à cet égard une évolution positive. Une première rencontre consacrée à cette question s'est tenue le 3 février 2026 avec des représentants de TGV Lyria et des parlementaires français, à la suite de laquelle une étude de faisabilité a été annoncée.

Conclusion

Le Conseil d'État confirme ainsi qu'il partage l'objectif du rétablissement du quatrième aller-retour quotidien TGV Lausanne–Paris via Vallorbe et qu'il poursuivra ses démarches avec détermination. Il tient toutefois à préciser que son absence de rétablissement à ce jour ne résulte pas d'un renoncement du Canton à cette liaison, ni d'une absence de démarches de sa part. Elle résulte principalement du fait que la décision relève des opérateurs ferroviaires et qu'elle est conditionnée par des facteurs que le Canton ne maîtrise pas directement, en particulier la disponibilité du matériel roulant, les capacités d'exploitation, les sillons ferroviaires et l'équilibre économique de la relation.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'Etat, à Lausanne, le 7 octobre 2026.

La présidente :

Le chancelier :

Christelle Luisier Brodard

Michel Staffoni