

SUISSE

Le rail romand n'est pas oublié

A quoi ressembleront les transports en 2045 en Suisse romande? Un rapport fixe les projets prioritaires.

VENDREDI 10 OCTOBRE 2025 BAYRON SCHWYN



Les temps de parcours entre Lausanne et Berne sont l'un des principaux problèmes à éviter. KEYSTONE

TRANSPORTS ► Il y a eu le non du peuple à l'extension des autoroutes en novembre 2024. Puis, quelques jours plus tard, on apprenait que le développement du rail planifié jusqu'en 2035 allait coûter quelque 14 milliards de francs de plus, s'ajoutant aux 16,5 milliards déjà approuvés par le parlement.

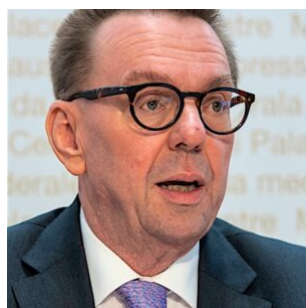
Face à ce double constat, le Conseil fédéral a mandaté une expertise indépendante pour re-prioriser l'ensemble des projets routiers, ferroviaires et liés au trafic d'agglomération du pays jusqu'en 2045. Objectif: définir ceux qui sont les plus urgents pour faire face à la croissance démographique, en réduisant les goulets d'étranglement qui empêchent d'augmenter les capacités, et proposer une vision cohérente

prenant en compte chaque moyen de transport.

Publié ce jeudi, le rapport, fouillé, fait 70 pages et classe 226 projets, en les priorisant, selon deux alternatives pour le rail. La première prévoit un investissement de 14 milliards provenant du fonds d'infrastructure ferroviaire, l'autre 24 milliards. L'essentiel en cinq points.

1- Les projets parmi les plus prioritaires

Pour le professeur de l'EPFZ Ulrich Weidmann, qui a supervisé l'expertise, la Suisse romande doit avoir sa part du gâteau. Un quart du portefeuille national devrait ainsi lui être alloué. La liaison ferroviaire Genève-Lausanne, devenue symbole du désinvestissement fédéral dans le rail en Suisse romande après l'épisode du trou de Tolochenaz en 2023, est notamment clairement identifiée comme prioritaire.



«Au vu des besoins, l'option du rail à 24 milliards paraît la plus cohérente»

Ulrich Weidmann

Le doublement complet de la ligne, incluant la gare souterraine de Cornavin et le nouveau tronçon Morges-Perroy, est considéré comme indispensable pour absorber la croissance du trafic dans le Bassin lémanique. Mais rien n'est encore assuré. Le tracé Morges-Perroy est en effet relégué après 2045 si le financement du rail n'est pas porté à 24 milliards. Même chose pour la ligne directe entre La Chaux-de-Fonds

et Neuchâtel. Et pour le tunnel du Grimsel. Si ce n'est pas le cas, les spécialistes des transports préconisent d'abandonner totalement le projet de ce dernier.

2- Et la réduction du temps de parcours?

L'un des nombreux points de mécontentement récurrents est la durée des trajets en train, notamment entre Lausanne et Berne ou sur la ligne du pied du Jura, entre Bienne et Genève. Le rapport considère que ce n'est toutefois pas la priorité avant 2045.

«Si la réduction des temps de parcours sur tout l'axe ouest-est constitue une priorité stratégique (...), la suppression des goullets d'étranglement sur le réseau prévaut», est-il écrit. Tout au plus estime-t-il qu'il faut privilégier les solutions permettant de gagner une ou deux minutes sur le temps de trajet, notamment en augmentant la vitesse des trains dans les courbes.

3- Deuxième chance pour les autoroutes

C'est la nouvelle qui a fait bondir les Verts et les milieux écologistes. Ils dénoncent une tentative de revenir sur la décision populaire de 2024 contre l'extension du réseau autoroutier. L'organisation Actif-traffic fustige un rapport «antidémocratique» qui remet en avant des projets tels que le tunnel du Rhin à Bâle ou celui du Rosenberg à Saint-Gall. Elle agite la menace du référendum si ces projets devaient avancer.

Le conseiller fédéral Albert Rösti réfute tout problème démocratique, affirmant que la population pourra à nouveau se prononcer. Concernant le projet autoroutier romand refusé, entre Le Vengeron et Nyon, l'expertise considère que «la réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence permet une augmentation des capacités à court et moyen terme, et le développement accéléré du réseau ferroviaire devrait au moins freiner la croissance de la demande sur la route».

4- L'argent, c'est le nerf de la guerre

Des projets prioritaires du rail romand sont ainsi conditionnés à l'option d'investissements la plus élevée, à 24 milliards de francs au lieu de 14. Le Conseil fédéral proposera les deux variantes, et ce sera au monde politique de faire le reste, au moment difficile où la Confédération entreprend des coupes drastiques dans son budget. «Au vu des besoins, l'option du rail à 24 milliards paraît la plus cohérente», estime Ulrich Weidmann. Sans cela, il faudrait alors «fixer des priorités très strictes», a reconnu Albert Rösti.

Un fort lobbying va se mettre en place ces prochains mois pour l'éviter. Les cantons romands, comme Ouestrail, qui défend le développement du rail en Suisse occidentale, sont sur les rangs. Plusieurs options de financement sont déjà sur la table. Dans une motion, la commission compétente des Etats propose notamment l'autorisation d'un nouvel endettement limité dans le temps, un apport plus important provenant de la redevance sur le trafic des poids lourds ou la prolongation du pour mille de la TVA prévu jusqu'en 2030 pour le moment.

Les nouvelles recettes ne doivent en revanche pas aller à l'encontre du programme d'allégement budgétaire 2027 ou du frein à l'endettement, a insisté Albert Rösti. Les cantons ne veulent pas non plus mettre la main au porte-monnaie. Les budgets routiers (9 milliards) et d'agglomération (7,5 milliards) resteront, eux, dans les limites actuelles.

5- Le calendrier invite à rester patient

D'ici fin janvier 2026, le Département fédéral des transports (DETEC) devra soumettre au gouvernement une proposition concrète des projets à développer. L'ensemble sera soumis à consultation d'ici à fin juin 2025, avant que le parlement ne s'en saisisse normalement une première fois d'ici à 2027. Le paquet final pourra faire l'objet d'un référendum. Les projets ferroviaires et routiers devraient faire l'objet de vote séparé. LA LIBERTÉ/ESH MÉDIAS

SUISSE BAYRON SCHWYN TRANSPORTS RAIL

A lire également



ISRAËL

Les petites mains suisses de l'armée israélienne

JEUDI 11 DÉCEMBRE 2025 JULIE JEANNET



DIVORCE

Sanction pénale pour les parents

JEUDI 11 DÉCEMBRE 2025 SOPHIE DUPONT



TRANSPORTS

Un train de mesures en faveur du rail

JEUDI 14 NOVEMBRE 2019

PHILIPPE CASTELLA



RAIL

Le transport routier vante ses efforts

VENDREDI 15 FÉVRIER 2019 ATS

QUI SOMMES-NOUS?

Association éditrice

Équipe

[Chartes](#)

[Soutenir Le Courrier](#)

[Contacts](#)

[Politique de cookies \(UE\)](#)

PUBLICITÉ / PARTENARIATS

[Tarifs publicitaires](#)

[Partenariats](#)

[Naissances et Mortuaires](#)

[Formulaire Memento](#)

BOUTIQUE

[Don / Souscription](#)

ABONNEMENTS

[Abonnements](#)

[Bon cadeau](#)

[Conditions générales de vente](#)

[Réductions de la Carte Côté Courrier](#)

[Application](#)

Suivez-nous

