

# Voici les chantiers prioritaires en

**Rapport central dévoilé** Le rapport commandé par la Confédération défend l'utilité d'un tronçon

**Arthur Grosjean** Berne

L'arc lémanique est une priorité urgente pour les projets ferroviaires mais pas pour les infrastructures routières! C'est la conclusion à laquelle on arrive en lisant le très attendu rapport Weidmann dévoilé ce jeudi. Ce rapport commandé par la Confédération a dû trier les chantiers prioritaires pour le rail et la route pour ces vingt prochaines années. Une sélection de projets dans toute la Suisse qui dépassent globalement les 100 milliards de francs.

Avant de voir plus en détail ce que contient le rapport, rappelez-vous qu'il a été commandé par le conseiller fédéral Albert Rösti suite à un double problème. D'abord, il y a eu un cinglant échec populaire en novembre 2024 sur l'extension de six tronçons autoroutiers, dont celui reliant Vaud à Genève. Et puis les coûts futurs du rail ont explosé. Ils se montent à environ 30 milliards de francs jusqu'en 2035, soit un dépassement de 14 milliards. D'où l'idée d'avoir un rapport pour remettre les choses à plat.

Alors que dit ce rapport? D'abord, que l'arc lémanique, avec Zurich, est en pleine croissance et que ses besoins sont prioritaires. D'autant plus que notre région accuse déjà du retard. Dans le rapport, on lit ceci: «Le long de l'arc lémanique, ni la route ni le rail n'ont pu suivre le rythme de la croissance de ces dernières années. La congestion est donc déjà importante, et cette dynamique devrait se poursuivre.»

L'expert pointe aussi le gros point faible de l'axe ferroviaire Genève-Lausanne: l'absence de redondance du réseau en cas de gros pépin, style le trou de Tochenaz. «Cette situation rend l'axe très vulnérable.» Voilà pourquoi le projet de doublement des voies est bien accueilli. Et l'expert considère comme prioritaire le tronçon en tunnel Morges-Perroy. Mais il y a un... mais. Ce projet de tunnel de 3,1 milliards n'est finançable selon lui que si le parlement débloque un plan de 24 milliards d'investissements et non simplement de 14 milliards.

## Gare de Genève prioritaire

À Genève, la transformation de la gare souterraine est aussi jugée prioritaire. Tout comme les projets de tram «car ils permettent notamment une extension harmonieuse du réseau existant et apportent l'augmentation de capacité nécessaire». En revanche, le projet de métro est écarté sans ménagement. L'expert estime qu'il vaut mieux travailler sur une amélioration du RER ou du tram. Pas question toutefois d'agrandir la gare de Genève-Aéroport. «Les coûts ne sont pas proportionnés à la plus-value fonctionnelle.»

L'expert douche aussi les espoirs de la Suisse romande pour améliorer le temps de parcours entre Lausanne et Berne, qui passerait de soixante-neuf à soixante et une minutes. Il ne juge pas le projet prioritaire et estime préférable de se concentrer sur la vitesse des trains dans les courbes pour grappiller une ou deux minutes.

Côté route, l'expert étrangle le serpent de mer genevois, à savoir la traversée du lac à l'est de la Ville. «C'est une approche cohérente sur le plan conceptuel, mais ses coûts ne seraient pas proportionnés aux effets attendus ni à la taille de l'agglomération.» L'expert, vu le vote négatif de la population, ne ressuscite pas non plus une extension de l'autoroute entre Genève et Lausanne. Il note juste une nécessité d'agir sur le tronçon entre Meyrin Aéroport et Perly.

## «Le long de l'arc lémanique, ni la route ni le rail n'ont pu suivre le rythme de la croissance de ces dernières années.»

**Extrait du rapport du professeur Ulrich Weidmann**

De Nyon à Morges, la réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence est également considérée comme suffisante pour l'expert. Qui conseille aux gens de la région de recourir davantage au train si jamais...

## La part du lion pour Zurich

Quand on regarde le volume par région des investissements ferroviaires préconisés par l'expert, on s'aperçoit que l'aggloméra-

tion de Zurich, comme d'habitude, se taille la part du lion. Elle pourrait obtenir 8,6 à 10,5 milliards, selon les moyens de la Confédération, alors que la région «Léman et Alpes occidentales» ne recevrait que 4,6 à 8,4 milliards. On comprend dès lors mieux pourquoi les élus romands sont montés à Berne la semaine dernière pour y faire du lobbying. La bataille politique sur les projets sera ardue.

Le professeur Weidmann estime néanmoins que l'affectation des moyens au rail est en général équilibrée entre les régions. Pourtant, un point surprend, celui concernant le nouveau tunnel ferroviaire de Morges-Perroy. Alors que l'expert parle d'un axe fragile, il ne le met pas en priorité 1 si l'enveloppe à disposition n'est que de 14 milliards pour toute la Suisse. Il parle d'un «choix douloureux».

## Rösti se battra pour le tunnel

Et le conseiller fédéral Albert Rösti, comment réagit-il au fait que ce tunnel ne soit pas prioritaire dans tous les cas? On se rappelle que ce tunnel, c'était un peu son cadeau de Noël à l'arc lémanique.

Il affirme qu'il se battra pour disposer d'une enveloppe totale de 24 milliards pour le rail et ainsi réaliser ce projet. Il rappelle d'ailleurs qu'il s'agit d'un rapport technique, servant «de bonne base pour les discussions», mais que la primauté de la décision restera dans les mains des représentants politiques.

La suite des événements? Le Département fédéral des transports choisira en janvier 2026 les projets prioritaires pour les



Le rapport Weidmann définit les projets

## Les projets ferroviaires vaudois suspendus à la variante à 24 milliards

Sur le papier, le rapport Weidmann sur la priorisation des chantiers ferroviaires et routiers dévoilé jeudi est globalement favorable aux desseins vaudois, hormis la relégation de la ligne Lausanne-Berne en priorité 2. «Nous sommes plutôt bien servis et c'est la première fois que je lis dans un rapport fédéral que l'arc lémanique a été sous-développé ces dernières années, ce que nous martelons inlassablement», se satisfait le conseiller d'État Nuria Gorrite.

Mais le diable se cache comme toujours dans les détails et celui-ci est de taille, soit les 10 milliards qui manquent pour valider cette liste au Père Noël. «Albert Rösti est en train de construire une mobilisation de toutes les régions pour l'augmentation de la TVA afin de financer le fonds en lien avec les projets jugés essentiels et prioritaires. Le travail politique commence et je serai en première ligne pour que les métropoles de tout le pays s'allient pour faire aboutir cette solution.»

Dans le détail, le projet de tunnel ferroviaire entre Morges et Perroy apparaît comme une nécessité... à la condition que la variante à 24 milliards de francs d'investissements soit retenue plutôt que celle à 14 milliards. «Cela promet un véritable combat au parlement, lequel portera bien davantage sur les coûts que sur les



## «La priorisation jugée comme secondaire de l'axe Lausanne-Berne est inacceptable.»

**David Raedler**

Président de l'Association transports et environnement.

transports», avertit la conseillère nationale PS Brenda Tuosto. Celle-ci estime que «le rapport a le mérite de proposer une vision d'ensemble de la mobilité nationale et d'insister plusieurs fois sur la réduction des temps de parcours. Mais il dit aussi que des projets n'ont aucune chance sans moyens additionnels, comme le tunnel pourtant indispensable.»

L'Association transports et environnement (ATE), elle, est furax! «La priorisation jugée comme secondaire de l'axe Lausanne-Berne est inacceptable et met en péril le transfert urgent du trafic individuel motorisé vers des modes de transport durables», peste le président David Raedler. «C'est le bémol du rapport, en effet, car il reconnaît notre demande de réduire les temps de parcours avec le paradoxe de ne pas entrer en matière sur cette ligne, détaille Nuria Gorrite. On peut y voir ici un message d'optimisation et de réalisme budgétaire à l'adresse des CFF.» Reste encore le développement du M1, là aussi jugé prioritaire, à condition de s'en tenir à une version «light».

Loin des enjeux lémaniques, le Chablais peut avoir le sourire, puisque le prolongement de la ligne Aigle-Leysin, qui n'est pas vital pour le pays, l'est clairement aux yeux du professeur Weidmann, visiblement sensible à l'avenir des Alpes vaudoises. (CJO)