

Suisse pour le rail et la route jusqu'en 2045

ferroviaire en tunnel entre Genève et Lausanne. Mais certains projets, dont la traversée du lac, sont recalés.



vingt prochaines années concernant l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et des routes nationales (Prodes) ainsi que pour le trafic d'agglomération. Il faudra aussi prévoir des recettes supplémentaires pour couvrir les frais du rail, qui ont pris l'ascenseur. Les projets seront mis en consultation et ensuite soumis au Conseil fédéral en juin 2026.

À l'issue des travaux, il y aura deux arrêtés distincts sur le rail et la route. Ce qui permettra de lancer un référendum sur un paquet ou l'autre... ou sur les deux.

Enfin, un détail qui a son importance au niveau démocratique. Si le Conseil fédéral va examiner ces projets d'infrastructures routières et ferroviaires d'un seul tenant pour avoir une vision d'ensemble, il ne veut pas brider la liberté de vote du peuple. En clair, à l'issue des travaux, il y aura deux arrêtés distincts sur le rail et la route. Ce qui permettra de lancer un référendum sur un paquet ou l'autre... ou sur les deux.

prioritaires pour la route et le rail dans toute la Suisse pour les vingt prochaines années. Une sélection qui dépasse globalement les 100 milliards de francs. KEYSTONE/Martin Ruetschi

Le plan Weidmann déçoit les Genevois

Les préconisations du rapport Weidmann sont accueillies en demi-teinte à Genève. Le canton du bout du lac, qui abrite la seconde ville la plus peuplée de Suisse, voit l'extension de la gare Cornavin assurée, ainsi que le développement des lignes de tram. Par contre, la traversée du lac est quasi entermée et le projet de métro repoussé aux calendes grecques. Réactions.

Pierre Maudet, le magistrat en charge du Département de la santé et des mobilités (DSM), dit prendre acte du rapport, tout en déplorant d'importantes lacunes quant à la compréhension des dynamiques et des besoins d'agglomération transfrontalière propres à la Suisse occidentale.

«C'est une évaluation qui dépriorise l'axe est-ouest, pourtant vital pour la prospérité économique du pays, et qui sous-estime la demande réelle sur les liaisons Genève-Lausanne et Genève-Lyon. L'absence de prise en compte des réalités économiques conduit à une vision partielle du développement des mobilités permettant un report modal du trafic motorisé transfrontalier», regrette le conseiller d'État.

Il assure toutefois vouloir poursuivre le dialogue avec la Confédération et le conseiller fédéral Albert Rösti, «pour que la planification ferroviaire et routière tienne compte des spécificités romandes, ainsi que des enjeux économiques de tout le bassin lémanique».



«C'est une évaluation qui dépriorise l'axe est-ouest et qui sous-estime la demande réelle sur les liaisons Genève-Lausanne et Genève-Lyon.»

Pierre Maudet
Conseiller d'État genevois
(Libertés et justice sociale)

Le député Matthieu Jotterand (PS), lui, salue le coup de frein aux projets autoroutiers tels que l'élargissement du tronçon Perly-Meyrin ou la traversée du lac. Mais c'est à peu près tout ce qu'il y a de positif à tirer de ce rapport, selon lui.

«Ce qui me dérange, c'est que les experts n'ont pas tout évalué quelles régions avaient besoin d'un rattrapage, regrette-t-il. Encore une fois, Zurich reçoit quantité de fonds alors qu'ils sont déjà en avance sur la Suisse romande.»

Genève, «un terminus au bout du lac»

Il regrette aussi le regard porté sur le projet de métro permettant d'étendre le Léman Express. Selon le rapport Weidmann, ce dernier n'est pas à un stade de maturité assez avancé et l'extension des lignes de tram est suffisante pour absorber les flux.

«On voit qu'ils se sont basés uniquement sur des considérations techniques, tance Matthieu Jotterand. Les pendulaires empruntant le tram à Meyrin savent que cela ne suffit plus pour absorber la masse de voyageurs.»

Idem pour l'extension de la gare de Genève-Aéroport, pas jugée indispensable par les experts. En fait, seuls l'agrandissement de la gare Cornavin et le tunnel Morges-Perroy bénéficieront au rail genevois.

«La Confédération nous voit un peu comme un terminus au bout du lac», soupire l'élu socialiste. (EGH)

Évaluation positive pour la ligne Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds

La ligne ferroviaire directe entre les villes de Neuchâtel et de La Chaux-de-Fonds reçoit une évaluation positive dans le rapport piloté par le professeur Ulrich Weidmann – il priorise les réalisations pour le rail et la route jusqu'en 2045 –, mais des interrogations demeurent quant à son financement. Ce projet fondamental pour le canton, destiné à doubler la part modale des transports publics, est estimé à plus de 1,5 milliard de francs.

Le document de l'EPFZ juge l'infrastructure «coûteuse, mais elle présente de multiples avantages». On peut lire que cette liaison directe «valorise considérablement» les Montagnes neuchâteloises et La Chaux-de-Fonds comme centre, tandis que la réduction des temps de parcours permet au rail de gagner des parts de marché. Le fait que l'actuelle ligne n'ait plus besoin d'être rénovée «relativise le montant de l'investissement».

Venons-en au «mais». Si l'enveloppe des projets ferroviaires reste limitée à 14 milliards de francs, le projet neuchâtelois est recalé en seconde priorité et devrait attendre vingt ans pour se réaliser. «La ligne directe n'est financable que dans le cadre du FIF-24 (ndlr: Fonds d'infrastructure ferroviaire) pour la période de 2025 à 2045», écrit le rapport, ou si le parlement gonfle l'enveloppe à 24 milliards et que le peuple l'accepte en cas de vota-



«On est très bien positionnés et je suis assez convaincue que l'enveloppe à 24 milliards sera votée.»

Céline Vara
Conseillère d'État neuchâteloise
(Les Verts)

tion. C'est l'objectif d'Albert Rösti, qui a assuré vouloir se battre dans ce sens en conférence de presse.

Relier les villes en quatorze minutes

Le Conseil d'État neuchâtelois se réjouit que «les résultats de l'étude reconnaissent la ligne directe comme un projet ferroviaire d'importance régionale et nationale». Céline Vara, en charge du dossier depuis peu, se montre très confiante: «On est très bien positionnés et je suis assez convaincue que l'enveloppe à 24 milliards sera votée. Je vois mal les Chambres fédérales se priver de ces projets ferroviaires et routiers d'intérêt national, interdépendants, qui concernent les trois quarts de la Suisse. Il y a tellement d'intérêts.» La ministre écologiste ajoute qu'elle restera «extrêmement vigilante lors des prochaines étapes pour que la ligne directe soit prioritaire».

La ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, acceptée par le parlement fédéral en 2019, doit permettre de relier les deux villes en quatorze minutes, au lieu de vingt-huit minutes aujourd'hui, afin d'introduire une cadence au quart d'heure jusqu'au Locle. Cela représente un chantier de dix ans pour percer notamment deux tunnels sous Chauxmont et La Vue-des-Alpes sur les 16 kilomètres du tracé. (FLA)