

Communiqué de presse, 10 octobre 2025

Une expertise qui confirme l'importance de l'axe Est-Ouest et implique d'augmenter le financement du rail

La publication hier de l'expertise menée par le professeur Ulrich Weidmann offre, pour la première fois, une vision d'ensemble des projets d'infrastructures de transport à l'échelle nationale. Cette approche globale est salubre, tant les enjeux de mobilité seront cruciaux dans les années à venir. Si les experts de l'EPFZ soulignent à juste titre l'importance de l'axe Est-Ouest, il apparaît toutefois contradictoire que certains projets essentiels au bon fonctionnement et à la cohérence du réseau national soient relégués au second plan. Cette hiérarchisation risque de créer un réseau ferroviaire à deux vitesses, ce qui est préoccupant, d'autant plus qu'aucune offre concrète ne découle des choix pris.

Pour la CTSO, il est évident que seule la variante avec un financement de 24 milliards de francs est réaliste au vu des enjeux ferroviaires à l'échelle du pays. Dans les semaines à venir, la CTSO mènera une analyse détaillée de l'expertise du professeur Weidmann. Elle constate cependant une contradiction manifeste : bien que l'importance de l'axe Est-Ouest soit soulignée, plusieurs projets essentiels pour augmenter la capacité ferroviaire et garantir les correspondances entre les nœuds de Lausanne, Berne, Biel/Bienne, Zurich et Bâle sont reportés à l'après 2045.

Le professeur Weidmann affirme dans son rapport que « la réduction des temps de parcours sur tout l'axe Ouest–Est constitue une priorité stratégique, en particulier pour relier plus rapidement les grandes zones économiques suisses ». Ce constat devrait logiquement conduire à une priorisation plus élevée de la réduction du temps de parcours entre Berne et Lausanne à moins de 60 minutes — une promesse formulée depuis Rail 2000 et plusieurs fois votée par le Parlement — qui devrait être intégrée dans les priorités d'ici 2045.

La CTSO salue le fait que l'expertise du professeur Weidmann reconnaisse l'importance de la création progressive d'une nouvelle ligne entre Lausanne et Genève, en confirmant la réalisation d'un premier tronçon entre Morges et Perroy d'ici 2045, ainsi que celle de la gare souterraine de Genève dans la même période. Par ailleurs, plusieurs projets d'importance régionale en Suisse occidentale, voient leur priorité confirmée : la ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds qui permet un important report modal, le prolongement de l'Aigle–Leysin, le nouveau tunnel entre Täsch et Zermatt, ainsi que diverses mesures importantes sur les réseaux régionaux valaisans, bernois et vaudois.

Parmi les points négatifs, l'expertise Weidmann écarte toute nouvelle ligne ferroviaire d'agglomération à forte capacité à Genève. Cela démontre une profonde méconnaissance de la situation actuelle de la mobilité transfrontalière dans le Grand Genève et les enjeux de mobilité de la deuxième ville de Suisse. De plus, l'expertise remet en question toute une série d'infrastructures essentielles pour la mise en valeur des chantiers en cours dans le périmètre de la S-Bahn Berne. La planification de ces infrastructures a été faite il y a 15 ans et a été décidé en grande majorité en 2014 avec la votation FAIF. De plus, la dépriorisation du seul

projet dans le Jura bernois aura un impact sur la qualité de l'offre dans l'Arc jurassien. La CTSO ne peut pas se rallier à ces conclusions surprenantes et demandera dans le cadre des prochaines rencontres prévues, notamment avec le Conseiller fédéral A. Rösti, une réévaluation de ces projets sous un angle politique.

Le rapport souligne également l'importance de garantir l'alimentation du Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) dans les années à venir. Un montant de seulement 14 milliards de francs pour le prochain paquet ferroviaire ne serait pas réaliste au regard des enjeux et des projets qui risqueraient d'être reportés aux calendes grecques. La CTSO s'engagera pour que le rail suisse dispose des moyens financiers nécessaires à sa modernisation. La question du coût des nouveaux projets, mais aussi de leur entretien, devra toutefois être examinée avec attention, notamment en comparaison avec des projets similaires dans les pays voisins. La simplification et l'application pragmatique des normes est un enjeu également relevé par l'expertise et auquel une attention particulière devrait être portée.

Contact pour la presse

Jean-François Steiert, Président du Conseil d'État, Président CTSO, Directeur du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement du Canton de Fribourg (079 204 13 30)

Christoph Neuhaus, Président du Conseil d'État, Directeur des travaux publics et des transports, Canton de Berne, 031 633 31 40, medien.bvd@be.ch

Nuria Gorrite, Conseillère d'État, Cheffe du département des institutions, de la culture, des infrastructures et des ressources humaines, Canton de Vaud, 021 316 70 01

Franz Ruppen, Conseiller d'État, Chef du Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement, 027 606 33 00

Céline Vara, Conseillère d'État, Cheffe du département de la sécurité, de la digitalisation et de la culture, République et canton de Neuchâtel, contact : 032 889 61 00

Pierre Maudet, Conseiller d'État, Chef du département de la santé et des mobilités, République et canton de Genève, en s'adressant à M. Sébastien Deshusses, 078 623 54 65

David Eray, ministre de l'Environnement de la République et canton du Jura, 032 420 53 00