

Une étape clé pour les transports romands

FINANCEMENTS Le rapport Weidmann, dévoilé hier, doit permettre de prioriser les investissements en termes de mobilité. L'Arc lémanique, dont la vulnérabilité du rail est soulignée, pourrait sortir gagnant si Berne trouve des ressources supplémentaires

YAN PAUCHARD, BERNE

C'était l'effervescence des grands jours hier à Berne. Aux abords du Palais fédéral, on pouvait croiser tout ce que le pays compte de responsables et de spécialistes de la mobilité, du grand patron des CFF, Vincent Ducrot, à la directrice de l'Office fédéral des transports (OFT), Christa Hostettler, mais aussi les membres des Commissions des transports des Chambres fédérales ou les représentants des organisations de défense du rail et de la route. Cette date du 9 octobre 2025 est en effet inscrite depuis longtemps dans les agendas, c'est celle de la publication de l'expertise Transports 2045 ou «rapport Weidmann», du nom du professeur de l'EPFZ Ulrich Weidmann mandaté en janvier dernier par le Conseil fédéral.

Des projets en attente de fonds

«C'est le jour de la grande révélation», sourit ainsi l'un des politiciens invités. C'est peu dire que ce rapport était attendu. Il doit servir de base de travail pour définir quels projets en matière de transport (rail, route et agglomération) doivent être réalisés à l'horizon 2045 et, a contrario, lesquels pourraient être reportés. Il y a une semaine exactement, des représentants politiques de tous les cantons romands étaient venus à Berne pour défendre leurs intérêts. A la lecture du rapport Weidmann, ils peuvent être en partie soulagés. La Suisse occidentale n'a pas été oubliée. En termes de volume d'investissements, la région lémanique (qui ne comprend pas Neuchâtel et le Jura) est en seconde position derrière l'agglomération zurichoise.

Dans son analyse, Ulrich Weidmann confirme que la Suisse romande souffre de sous-investissement en matière de transports. «Le long de l'Arc lémanique, ni la route, ni le rail, n'a pu

suivre le rythme de la croissance de ces dernières années», écrit-il, soulignant la grande vulnérabilité de l'axe Genève-Lausanne du fait du manque de redondance. L'expert note également que les temps de parcours en Suisse romande sont trop longs, en particulier sur la ligne Lausanne-Berne, pourtant centrale dans l'axe est-ouest. Le projet de la gare souterraine à Genève-Cornavin tout comme le tunnel ferroviaire Morges-Perroy sont ainsi jugés prioritaires.

Après la publication de cette expertise très technique, la politique va reprendre ses droits

Mais tout pourrait être remis en cause, car la réalisation de la ligne Morges-Perroy dépend de la capacité de la Confédération à obtenir des revenus supplémentaires – la TVA est l'une des pistes évoquées – pour faire monter le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) à 24 milliards de francs. La ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, jugée essentielle pour le canton, est dans la même situation. Car actuellement, le cadre financier est de 14 milliards pour le FIF (contre 9 milliards pour les routes et 7,5 milliards pour les projets d'agglomération).

Un ministre qui joue gros

Devant la presse, le conseiller fédéral Albert Rösti, chargé du Département des transports (DETEC), a jugé la variante à 24 milliards «réaliste», tout en reconnaissant qu'il «n'était pas sûr d'y arriver» et que des modifications de loi nécessiteraient

Le conseiller fédéral Albert Rösti, initiateur de ce «coup de sac» de la politique des transports. (BERNE, 9 OCTOBRE 2025/ALESSANDRO DELLA VALLE/KEYSTONE)



certainement l'approbation du peuple. L'UDC bernois a promis de se battre pour «cette enveloppe plus haute qui permettrait de réaliser ce qui était nécessaire». Il joue gros. C'est lui qui

a entrepris cette procédure, sorte de «coup de sac» à l'échelle de la politique des transports du pays, alors qu'il était dans une impasse politique en début d'année. La dernière étape d'aména-

gement des autoroutes venait d'être rejetée dans les urnes et l'OFT devait concéder que les surcoûts liés aux projets ferroviaires se monteraient à 14 milliards de francs.

Aujourd'hui, après la publication de cette expertise qui demeure très technique, la politique va reprendre ses droits. La prochaine étape est attendue pour janvier 2026. Sur la base du rapport Weidmann, le DETEC fera alors une proposition au Conseil fédéral, à savoir quels projets (rail, route et agglomération) seront intégrés dans la prochaine étape d'aménagement, pour une mise en consultation attendue pour le mois de juin 2026.

Horizon 2045 pour le contournement de Genève

D'ici là, la pression politique promet de ne pas faiblir. Les réactions ont ainsi été nombreuses hier. Notamment, Les Vert·e·s s'offusquent que des extensions d'autoroutes refusées l'année dernière en votation, comme le tunnel du Rhin à Bâle et celui du Rosenberg à Saint-Gall, fassent partie des priorités. Dénonçant «un affront», l'ATE (Association transports et environnement) a d'ores et déjà lancé un appel demandant au Conseil fédéral de respecter la volonté populaire, alors même que de son côté le TCS rappelle que les autoroutes demeurent «l'épine dorsale» du système de transport national.

S'il a repêché certains projets autoroutiers en Suisse alémanique, le rapport Weidmann relègue en revanche la question de l'élargissement de l'A1 entre Nyon et Genève. Les experts de l'EPFZ préconisent l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence afin d'augmenter les capacités, ce qui est déjà le cas à Morges ou sur le tronçon Lausanne-Yverdon. En revanche, aux yeux des experts, des aménagements seront nécessaires à l'horizon 2045 pour le contournement de Genève. Une ville où l'expertise n'en finira pas de faire râler. Elle enterre l'arlésienne qu'est la traversée de la Rade, jugeant le projet disproportionné par rapport à la taille de la ville. ■

Neuchâtel et Vaud ravis, Genève se dit déçu

MOBILITÉ Les cantons romands ne font pas la même lecture du rapport Weidmann, en fonction des projets de transports plus ou moins bien classés par le professeur de l'EPFZ

RAPHAËL JOTTERAND, ALEXANDRE STEINER ET FRÉDÉRIC JULLIARD

Les Romands sont partis unis dans un train pour Berne, il y a huit jours, pour défendre les intérêts de la Suisse occidentale en matière de transports. Hier, une fois le rapport Weidmann publié, la belle unité a laissé sa place à des réactions très contrastées. Alors que Neuchâtel et le canton de Vaud disent leur satisfaction, Genève a l'impression que sa situation de métropole transfrontalière et de centre urbain en forte croissance n'a tout simplement pas été prise en compte par le spécialiste de l'EPFZ.

«Une belle victoire»

A Neuchâtel, le sourire de Céline Vara s'étend au téléphone. Le rapport Weidmann confirmant que la liaison ferroviaire directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds est prioritaire, la conseillère d'Etat écologiste chargée des Transports ne cache pas sa joie: «C'est une excellente nouvelle pour notre canton, on ne pouvait pas rêver mieux!» Si l'annonce de cette analyse avait suscité des inquiétudes au sein du gouvernement, ses conclusions viennent de les balayer.

Cette liaison dont l'ouverture est prévue en 2041, après dix ans de travaux, «est certes coûteuse [1,5 milliard de francs, ndlr], mais elle présente de multiples avantages», indique l'expert de l'EPFZ. L'un des principaux étant de ne pas avoir à rénover la ligne actuelle.

«Le tunnel Morges-Perroy obtient un véritable coup d'accélérateur avec ce rapport»

NURIA GORRITTE, CONSEILLÈRE D'ÉTAT VAUDOISE CHARGÉE DES TRANSPORTS

Réaction similaire dans le canton de Vaud, avec la priorisation du tunnel Morges-Perroy et plus globalement de l'axe Lausanne-Genève. «C'est une belle victoire pour ceux qui défendent ce tracé depuis des années, se réjouit Nuria Gorrite, conseillère d'Etat vaudoise chargée des Transports. Le tunnel Morges-Perroy obtient un véritable coup d'accélérateur avec ce rapport qui confirme que le projet doit être réalisé rapidement. Reste à finaliser le travail en allant chercher le financement auprès des Chambres fédérales.»

La ministre socialiste salue aussi le fait que, pour la première fois, un rapport national indique noir sur blanc le sous-financement chronique de l'Arc lémanique, tant pour le rail que pour la route.

Des réalités économiques «pas prises en compte»

Genève ne partage pas l'enthousiasme manifesté par d'autres cantons romands. Sollicité par *Le Temps*, le conseiller d'Etat Pierre Maudet, chargé des Mobilités, répond par écrit que le canton «exprime sa vive déception face à 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».

Pour Pierre Maudet, le rapport Weidmann est «fondé sur une approche essentiellement financière». Il «laisse apparaître d'importantes lacunes quant à la compréhension des dynamiques et des besoins d'agglomération transfrontalière propres à la Suisse occidentale».

Pas tendre avec l'expert alémanique, le conseiller d'Etat poursuit: «L'absence de prise en compte sérieuse des réalités économiques pour les entreprises et les emplois du canton conduit à une vision partielle du développement des mobilités permettant un report modal du trafic motorisé transfrontalier. ■

COMMENTAIRE

Une prise de conscience des retards romands

C'était le 9 novembre 2021. La ligne Lausanne-Genève est interrompue, laissant sur le carreau des milliers de pendulaires. Un trou de chantier aux abords des rails à Tolochenaz paralyse le réseau pendant plusieurs jours. Cet épisode a illustré en Suisse romande l'extrême vulnérabilité du tronçon. Une fragilité aujourd'hui reconvenue par des experts de l'EPFZ, mandatés par le Conseil fédéral. Ils confirment que les transports de l'Arc lémanique sont complètement surchargés. Ses infrastructures n'ont pas suivi la forte croissance démographique et économique. Celles-ci doivent être «considérablement développées», selon les termes du très attendu rapport Weidmann, rendu public hier.

Aujourd'hui, ces graves lacunes sont donc écrites noir sur blanc dans une expertise de portée nationale. C'est peut-être un détail pour vous, mais ça veut dire beaucoup. Le rapport Weidmann marque un jalon important. Il doit servir de base de travail pour prioriser l'ensemble des investissements dans les infrastructures de transport. Le document confirme également ce que les Romands dénoncent depuis longtemps: les temps de parcours sont trop longs, notamment sur la ligne centrale Lausanne-Berne. Les experts préconisent des aménagements permettant de diminuer la durée du trajet entre les rives du Léman et la capitale fédérale à 61 minutes, renouant ainsi avec les fon-

damentaux de Rail 2000, soit de pouvoir relier chaque grand pôle urbain du pays dans l'heure.

Cette double prise de conscience et la manne financière qui irait avec a de quoi réjouir les Romands. Rien n'est cependant acquis. La publication du rapport ouvre la voie à une longue procédure politique, où les décisions finales demeurent dans les mains du Conseil fédéral, puis du parlement. Le principal défi sera financier, car bon nombre de projets dépendent de la capacité de la Confédération à trouver les ressources supplémentaires pour faire gonfler le Fonds d'infrastructures ferroviaires (FIF) de 14 à 24 milliards de francs.

Si la variante minimale à 14 milliards s'imposait, la Suisse romande serait la grande perdante, avec des projets aussi majeurs que le tunnel ferroviaire Morges-Perroy et la ligne directe Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds qui ne pourraient pas être financés. Il y a une semaine, avec une rare unanimité, les autorités des cantons de Suisse occidentale sont venues à Berne défendre leurs intérêts. Elles ne devront pas faiblir dans leur mobilisation pour demander davantage d'investissements de ce côté de la Sarine. Il ne s'agit pas ici de quémander un cadeau pour une région minoritaire, mais d'obtenir ce qui est dû pour le deuxième poumon économique du pays. ■ Y. P.