

Le plan fédéral sur les transports n'a pas oublié la Suisse romande

INFRASTRUCTURES Le Conseil fédéral a approuvé hier les grandes lignes du développement du projet Transports'45. Plusieurs programmes clés ont été priorisés, comme la gare de Cornavin ou la ligne directe neuchâteloise, au détriment de la ligne Lausanne-Berne. Le débat sur le financement lié à la TVA sera central

YAN PAUCHARD, BERNE

Souvenez-vous, il y a une année exactement, la politique des transports était au point mort après le rejet des extensions autoroutières dans les urnes et l'annonce de surcoûts colossaux, à hauteur de 14 milliards, pour le développement du rail. Dans l'impasse, le conseiller fédéral Albert Rösti annonçait, le 28 janvier 2025 devant la presse, un grand coup de sac. Il demandait alors au professeur de l'EPFZ Ulrich Weidmann de réexaminer l'ensemble des projets du rail, de la route et des agglomérations. Transports'45 était lancé. Ce mercredi 28 janvier 2026, le ministre des Transports était de retour devant les médias pour présenter les grandes lignes pour de développement des infrastructures d'ici à 2045, à l'horizon d'une génération.

Au jeu des priorités, premier constat: la Suisse romande, qui s'est fortement mobilisée ces derniers mois, n'a pas été oubliée, et en particulier l'Arc lémanique, dont le rapport Weidmann a acté «le sous-investissement en matière de transports». Le Conseil fédéral confirme ainsi l'importance de l'extension de la gare de Genève-Cornavin, «un projet clé». Le tunnel Morges-Perroy sera également soumis au parlement, mais un peu plus tard que prévu, soit en 2031. «Ce tunnel coûte 3 milliards de francs, alors que nous consacrons encore 2 milliards pour la gare de Lausanne et un peu moins de 2 milliards pour celle de Genève, a détaillé Albert Rösti. C'est donc entre 6 et 7 milliards qui seront investis sur cette ligne Genève-Lausanne.»

Satisfaction et incompréhension

Une autre région tire son épingle du jeu: l'Arc jurassien. Si le dossier a longtemps donné des sueurs froides aux autorités du canton, le projet de ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds est confirmée par le Conseil fédéral. Autre objet de satisfaction, le gouvernement reconnaît le besoin d'amélioration du tronçon Lausanne-Bienne dans des délais brefs, d'ici à 2030. Pour rappel, cette ligne dite du pied du Jura avait été la grande perdante du nouvel horaire 2025 des



«On investit en Suisse romande, c'est bien, mais c'est avant tout un rattrapage»

DAMIEN COTTIER, CONSEILLER NATIONAL (PLR/NE)

CFF, avec notamment la perte de la liaison directe avec Genève et son aéroport.

Visage de la défense de cette ligne du pied du Jura, la conseillère nationale socialiste et municipale yverdonnoise Brenda Tuosto salue la volonté de la Confédération d'améliorer les liaisons entre l'Arc lémanique et l'Arc jurassien. Elle se montre néanmoins plus critique sur le report du projet de tunnel Morges-Perroy à 2031, pourtant «soutenu à plusieurs reprises au parlement», et sur l'absence d'amélioration entre Lausanne et Berne. «C'est incompréhensible que d'autres projets en Suisse alémanique, comme la gare de Lucerne, passent devant», s'indigne la Vaudoise.

Le point de vue est partagé par son collègue, le conseiller national PLR Damien Cottier, également président d'Ouest Rail. «On investit en Suisse romande, c'est bien, mais c'est avant tout un rattrapage», souligne le Neuchâtelois. Il identifie les mêmes points noirs, soit le report de la décision sur le tunnel Morges-Perroy et l'absence de projet pour la ligne Lausanne-Fribourg-Berne. «Je ne me l'explique pas, cet axe est-ouest, c'est la colonne vertébrale du pays, là où les gens vivent.» Damien Cottier rappelle que la promesse de Rail2000 était de mettre les grandes villes à une heure. «Lausanne-Berne, c'est le seul endroit où elle n'a pas été tenue», ajoute l'élus, qui assure que le débat politique ne fait que commencer.

Mais un autre grand débat se profile, celui du financement. Il manque 10 milliards pour atteindre les 24 milliards

nécessaires pour mener à bien l'ensemble des projets. Comme principale mesure, le Conseil fédéral propose une prolongation du pour mille de la TVA temporaire (prévu pour le Fonds d'infrastructure ferroviaire) après 2030. Celle-ci nécessitera néanmoins l'approbation des Chambres fédérales et devra être soumise à la population. Le débat autour de cette mesure pourrait être plus compliqué que prévu, au moment où le Conseil fédéral demande aussi une hausse de la TVA pour financer les besoins de l'armée. «Nous proposons une stratégie cohérente, en cas de non, il faudra tout reprendre et cela ralentira tous les projets», prévient d'ores et déjà Albert Rösti.

Du scepticisme du côté du lobby routier

Au-delà des projets ferroviaires, le gouvernement a également présenté ses priorités pour les projets autoroutiers. Et cela fait déjà bondir les associations environnementales, car plusieurs projets refusés lors de la votation populaire de novembre 2024, comme le tunnel du Rhin à Bâle, pourraient être remis sur la table après 2031. «Pour nous, c'est une ligne rouge qui a été franchie, affirme David Raedler, président de l'ATE Suisse. La population a dit non à l'extension autoroutière. Le Conseil fédéral ignore pourtant ce verdict populaire. C'est un affront à la démocratie directe et une décision lourde de conséquences pour les générations futures.»

Paradoxalement, du côté du lobby routier, on affiche également un certain scepticisme. Pas moins d'une trentaine de projets, pour un total de 18 milliards, ont en effet été abandonnés, leur rapport coût-utilité étant jugé faible. Parmi eux, l'élargissement de l'A1 entre Le Vengeron et Nyon, où la bande d'arrêt d'urgence sera utilisée pour fluidifier le trafic aux heures de pointe. «Nous saluons la démarche de Transports'45, mais nous demandons une égalité de traitement», réagit Olivier Fantino, directeur de Routesuisse. «S'il n'y a pas assez d'argent pour le rail, on cherche des financements additionnels. Mais quand il s'agit de la route, on supprime des projets.» Il rappelle que 80% des trajets se font encore et toujours en voiture. «On ne peut pas juste demander aux gens de rester dans les bouchons», conclut Olivier Fantino.

Reste que si le jalon du jour est important, le processus promet d'être encore long. Prochaine étape: le Département des transports (DETEC) doit élaborer le projet de consultation d'ici à fin juin. Beaucoup de choses peuvent encore changer. ■

«Genève est l'un des cantons qui tirent leur épingle du jeu»

MOBILITÉ Le conseiller d'Etat genevois Pierre Maudet se dit satisfait des priorités définies par le Conseil fédéral, défend l'extension de l'autoroute de contournement et ne perd pas espoir pour son projet de métro

PROPOS RECUEILLIS PAR THÉO ALLEGREZZA

Après l'expertise scientifique et le lobbying, l'heure du choix politique. Trois mois après la présentation du rapport Weidmann, le Conseil fédéral a dévoilé hier ses priorités de financement pour les projets de transports à l'horizon 2045. Très «déçu» par les conclusions de l'expert de l'EPFZ (voire carrément en colère), Genève affiche une mine plus satisfaite aujourd'hui. La problématique de l'agglomération genevoise a été mieux prise en compte, se félicite Pierre Maudet, conseiller d'Etat chargé des Mobilités.



«Nous avons fait valoir que Genève est une porte d'entrée économique pour la Suisse»

convaincre les communes genevoises, mais je suis confiant, car cela permettra de soulager les petites douanes saturées par le trafic de transit et de réduire les nuisances pour les habitants.

Le Conseil fédéral a livré les grandes orientations, mais le dernier mot reviendra à l'Assemblée fédérale. Ce n'est qu'une victoire d'étape.

C'est vrai, mais il s'agit d'une étape importante pour les Romands, qui ne comptent que trois représentants sur 25 membres au sein de la Commission des transports. Dans la

politique fédérale des transports, les choses se sédimentent petit à petit et il est parfois difficile de revenir en arrière.

Longtemps, Genève a sous-estimé l'importance du lobbying sous la coupole fédérale. Cette fois, les cantons romands ont même parlé d'une seule voix et les régions transfrontalières ont fait front commun. Est-ce la recette gagnante? En Suisse, l'autonomie cantonale à tout prix, ce qu'on appelle parfois le *Kantönligeist* [littéralement: l'esprit de clocher, ndlr], ne marche pas. On est plus forts unis. C'est ce que nous avons fait en travaillant avec le canton d'Argovie sur les projets autoroutiers et avec nos partenaires romands et bâlois sur le rail et les projets d'agglomération. Le rapport Weidmann percevait Genève comme un cul-de-sac. Nous avons fait valoir une autre réalité: Genève est une porte d'entrée économique pour la Suisse. Il faut une vision d'ensemble. L'Ofrou a fait un travail sérieux, même si certains déploieront que la traversée du lac n'ait pas été jugée prioritaire.

Ni le métro qui assurerait la liaison Jura-Léman-Salève. Ce qui est réjouissant, c'est qu'il soit désormais explicitement mentionné comme devant être analysé lors de l'élaboration du prochain programme d'agglomération d'ici à 2029. C'est un pas important. Ce qui laisse le temps pour affiner le projet et faire voter la population genevoise. ■

INTERVIEW

Vraiment? L'ATE crie déjà au déni de démocratie après le refus des projets d'extension autoroutière en votation le 24 novembre 2024. Il était question d'un élargissement au Vengeron et cela a été enterré. Ce qui est inscrit dans Transports'45 est d'une autre nature. Plus qu'une extension, c'est avant tout une finalisation du contournement pour canaliser les flux pendulaires et développer les alternatives en transports collectifs. Genève et Argovie sont les deux cantons qui tirent leur épingle du jeu avec des projets d'élargissement qui vont fluidifier le trafic sur l'A1. Le Conseil fédéral reconnaît la douane de Bardonnex comme un point de passage régional prioritaire et prévoit un financement de 1 milliard de francs. Nous avons proposé une troisième voie multimodale, qui permettrait de transporter également des marchandises. Pour les entreprises, le besoin est urgent. Aujourd'hui, CFF Cargo ne parvient pas à répondre à l'ensemble de la demande. Il faut agir de manière efficace sur l'interface rail-route et sur les accès à la douane. Il faudra