

Communiqué de presse 19 juin 2026

Message 2027 sur les infrastructures ferroviaires

La Suisse occidentale en danger de décrochage ferroviaire

La Conférence des Transports de la Suisse occidentale (CTSO) et l'association OUESTRAIL ont pris connaissance du Message 2027 sur l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire mis en consultation par le Conseil fédéral. Ils consolideront leur position durant l'été. A l'heure actuelle, les choix esquissés compromettent le développement de l'offre ferroviaire en Suisse occidentale et remettent en cause des projets validés de longue date par la population et les autorités. Les principales questions, à savoir les ressources financières réellement à disposition, les objectifs d'offre poursuivis et les perspectives de développement souhaitées du rail, ne sont pas suffisamment abordées par Transports'45.

La Suisse occidentale qui réunit les cantons de Berne, de Fribourg, de Vaud, du Valais, de Neuchâtel, de Genève et du Jura, représente 40% du territoire, de la population et du réseau ferré de la Suisse. C'est la plus grande région de planification définie par la Confédération. Malgré son caractère polycentrique, ses différences topographiques ou encore ses nombreux défis régionaux, **une vision d'offre claire et solidaire avec 90 projets d'offre a été établie en 2014** selon processus initié par la Confédération. Moins d'un tiers sera réalisé d'ici 2035, c'est difficilement explicable et ne peut pas être accepté, alors que ces projets étaient validés et approuvés par les Chambres fédérales pour certains dès 2015. Avec ce Message 2027, la Confédération rebrasse les cartes de la planification, change les priorités et reporte, voire supprime des projets d'importance nationale et régionale. Ce retard pénalise directement les territoires et le transfert modal.

Les signaux d'alerte actuels sont clairs. Outre l'augmentation de 10 minutes du temps de trajet Genève–Berne sur les deux dernières décennies, on constate une dégradation structurelle de l'axe Est-Ouest. Le développement de cet axe est essentiel à l'échelle nationale : l'expertise de l'EPFZ d'octobre 2025 (prof. Weidmann) l'a clairement souligné. Pourtant aucune stratégie concrète n'en découle ce qui entraîne un ralentissement des trains, et un manque d'attractivité sur l'ensemble de la Suisse occidentale. Un premier tronçon entre Lausanne et Berne doit pouvoir être réalisé rapidement dans la perspective du renforcement progressif de l'axe.

Face à ce constat, la Suisse occidentale demande à la Confédération d'établir très rapidement un concept d'offre 2050, pour l'ensemble de la Suisse, incluant la réduction des temps de parcours entre Lausanne et Berne, ainsi qu'une redondance de la ligne entre Lausanne et Genève, comme cela a été approuvé par les Chambres. Le maintien et la mise en œuvre des projets complémentaires (petits et moyens), essentiels pour le transfert modal et l'utilisation maximale des grands projets doivent être assurés. La Suisse occidentale attend également des perspectives pour les liaisons internationales en direction de Lyon et du Sud de la France et l'Espagne, de Londres, de Paris et de Milan et l'Italie.

En ce qui concerne le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) et les moyens financiers, la variante à 24 milliards ne propose que 7 milliards de francs de plus que les 17 milliards de francs déjà débloqués par le Parlement pour les 20 prochaines années au travers des crédits d'engagement de 2015, 2019 et 2023. C'est moins que les investissements annuels prévus lors de la création du FIF en 2014, et cela risque d'être insuffisant pour le nécessaire développement du réseau. La question des normes et procédures qui renchérissent inutilement et freinent la réalisation des projets ferroviaires devra faire l'objet d'un examen sérieux, à commencer par des tests sur des projets concrets.

Le FIF présente également un risque important avec une part consacrée à l'entretien qui ne cesse d'augmenter (+40% en 10 ans) et des moyens pour l'extension du réseau qui ont diminué de 27%. Malgré cette hausse des moyens d'entretien, les gestionnaires d'infrastructure n'ont cessé de prendre du retard dans le renouvellement et la mise à niveau des installations. La Suisse occidentale soutient le maintien du pour mille de TVA au-delà de 2030. Ce dernier ne sera toutefois pas suffisant pour assumer les besoins supplémentaires découlant notamment de l'augmentation de la population et des objectifs climatiques. Les cantons de Suisse occidentale et OUESTRAIL invitent le Conseil fédéral à donner suite aux demandes du Parlement visant à d'autres renforcements du fonds.

Pour information

Les 9 projets d'offre prioritaires de la Suisse occidentale depuis 2014 :

- Cadence 15 minutes des RegioExpress entre Lausanne et Genève ;
- Cadence 15 minutes sur le RER Léman Express entre La Plaine et Genève ;
- Renforcement de l'offre RER Vaud dans la Broye ;
- Cadence 30 minutes RER Valais systématique avec la circulation des EC Genève–Milan ;
- Ligne directe entre Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds et Le Locle ;
- Cadence 15 minutes dans l'agglomération fribourgeoise ;
- Offre Grandes lignes et régionales cohérentes et complémentaires dans l'Aaretal et l'Oberland ;
- Augmentation des capacités sur les RER dans les agglomérations de Berne et de Biel/Bienne ;
- Diminution des temps de parcours et suppression de la rupture de charge entre La Chaux-de-Fonds et Delémont (ArcExpress).

Contacts CTSO pour les médias :

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

Pierre Maudet, Conseiller d'État, Vice-président de la CTSO, 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

Evi Allemann, Conseillère d'État, Directrice 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

Jean-Paul Lachat, Ministre de l'Environnement et de la Culture de la République et canton du Jura, 032 420 53 00

Franz Ruppen, Conseiller d'État, Chef du Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement, Canton du Valais, 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

Contacts OUESTRAIL pour les médias :

Damien Cottier, Président OUESTRAIL, Conseiller national, 076 805 34 96

Pascal Broulis, Vice-Président OUESTRAIL, Conseiller aux États, 079 435 01 78

Charles Juillard, Vice-Président OUESTRAIL, Conseiller aux États, 079 722 39 72

Delphine Klopfenstein-Broggini, Vice-Présidente OUESTRAIL, Conseillère nationale, 076 455 61 06

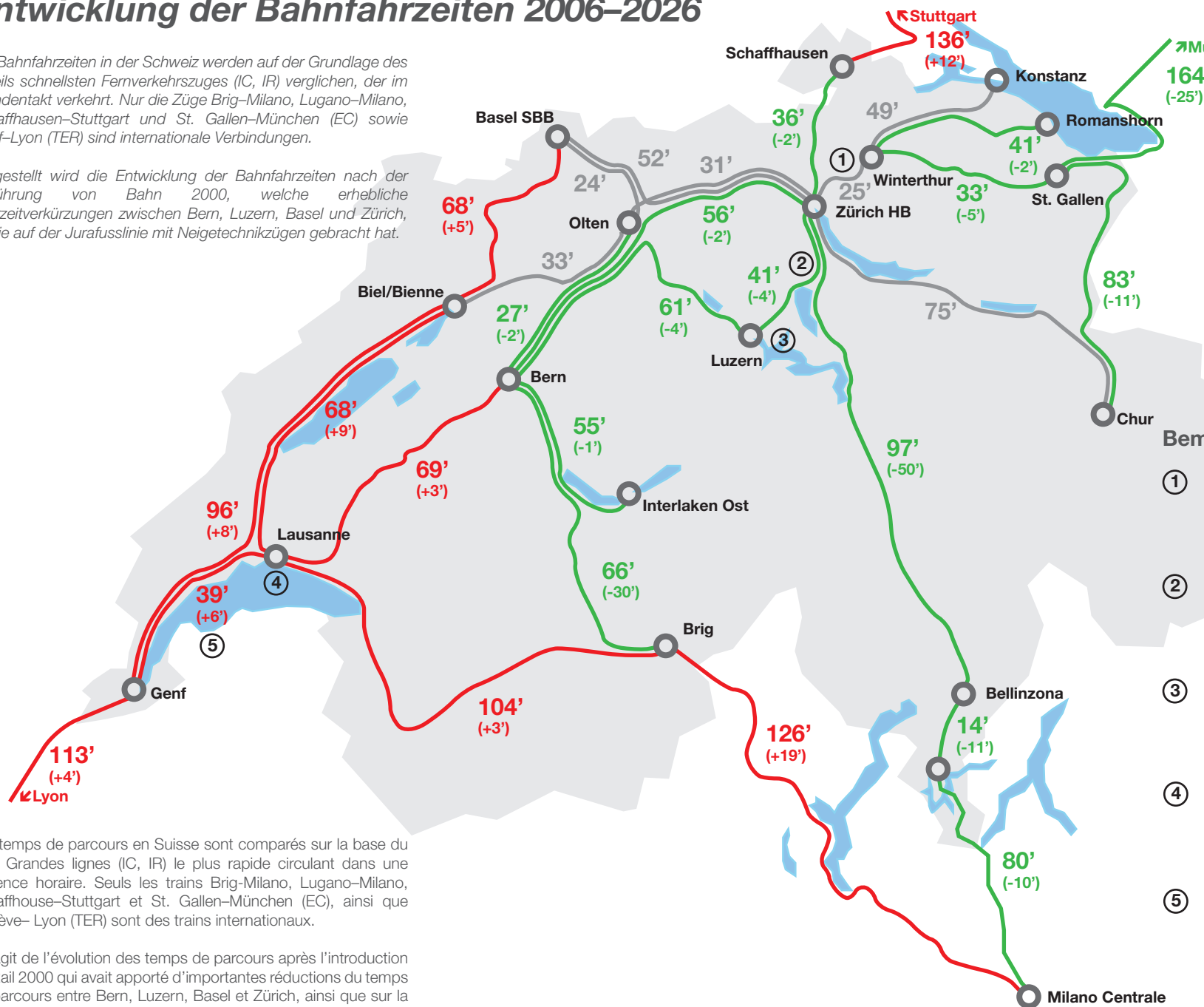
Brenda Tuosto, Vice-Présidente OUESTRAIL, Conseillère nationale, 079 509 58 37

Évolution des temps de parcours en train 2006-2026

Entwicklung der Bahnfahrzeiten 2006-2026

Die Bahnfahrzeiten in der Schweiz werden auf der Grundlage des jeweils schnellsten Fernverkehrszuges (IC, IR) verglichen, der im Stundentakt verkehrt. Nur die Züge Brig-Milano, Lugano-Milano, Schaffhausen-Stuttgart und St. Gallen-München (EC) sowie Genf-Lyon (TER) sind internationale Verbindungen.

Dargestellt wird die Entwicklung der Bahnfahrzeiten nach der Einführung von Bahn 2000, welche erhebliche Fahrzeitverkürzungen zwischen Bern, Luzern, Basel und Zürich, sowie auf der Jurafusslinie mit Neigetechnikzügen gebracht hat.



Bemerkungen/Remarques

- ① **Brüttenertunnel (im Bau)**
Zeitgewinn von bis zu 8 Minuten zwischen Zürich und Winterthur.
réduction jusqu'à 8 minutes entre Zürich et Winterthur.
- ② **Zimmerbergbasistunnel II**
Zeitgewinn von bis zu 6 Minuten zwischen Zürich und Zug.
réduction jusqu'à 6 minutes entre Zürich et Zug.
- ③ **Durchgangsbahnhof Luzern**
Zeitgewinn von bis zu 5 Minuten zwischen Luzern und Zug.
réduction jusqu'à 5 minutes entre Lucerne et Zug.
- ④ **Knoten Lausanne**
Aufhebung des Bahn2000-Anschlussknotens Lausanne im Dezember 2024.
Suppression du noeud de correspondances Rail 2000 de Lausanne en décembre 2024.
- ⑤ **Fahrplanprojekte 2030/2035 (in Arbeit)**
IC1: +2 Minuten zwischen Lausanne und Genf (41 statt 39 Minuten) aus Kapazitätsgründen.
Par manque de capacité, l'IC1 sera ralenti de 2' supplémentaires entre Lausanne et Genève, soit 41' au lieu de 39'.

Les temps de parcours en Suisse sont comparés sur la base du train Grandes lignes (IC, IR) le plus rapide circulant dans une cadence horaire. Seuls les trains Brig-Milano, Lugano-Milano, Schaffhouse-Stuttgart et St. Gallen-München (EC), ainsi que Genève-Lyon (TER) sont des trains internationaux.

Il s'agit de l'évolution des temps de parcours après l'introduction de Rail 2000 qui avait apporté d'importantes réductions du temps de parcours entre Bern, Luzern, Basel et Zürich, ainsi que sur la ligne du Pied-du-Jura avec les trains à caisse inclinable.