

Transports '45 : l'Alliance des villes appelle le Conseil fédéral à corriger sa copie

Le Conseil fédéral a ouvert le 19 juin 2026 une consultation sur le Transports '45, projet qui vise à coordonner les investissements dans le rail, la route et les transports d'agglomération à l'horizon 2045. Dans la perspective du Message ferroviaire 2027 qui sera discuté aux Chambres fédérales, l'Alliance des villes a pris position sur ce projet du Conseil fédéral. Elle salue l'approche multimodale de Transports '45 et les perspectives positives pour plusieurs lignes (fin des travaux du tunnel de Gléresse, ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds), mais déplore le report de projets indispensables pour garantir des liaisons ferroviaires est-ouest efficaces. L'Alliance des villes demande également à la Confédération de renforcer la cohérence de sa planification à long terme et de mieux associer les Villes et les cantons aux décisions.

Des projets indispensables aux liaisons est-ouest remis à plus tard

L'expertise du Professeur Ulrich Weidmann (EPFZ), mandaté par le Conseil fédéral, devait apporter une vision globale de l'ensemble des mobilités, basée sur des critères objectifs. Cette expertise a joué un rôle prépondérant dans la priorisation des projets ferroviaires et les propositions présentées par le Conseil fédéral.

Avec Transports '45, plusieurs projets stratégiques majeurs ont été reportés au Message 31, à l'instar du doublement de voie entre Morges et Perroy. Première étape du renforcement de l'axe Lausanne-Genève, ce projet était pourtant en adéquation avec la volonté des chambres fédérales, qui ont très largement adopté la motion « Redondance et fiabilité pour l'axe ferroviaire Lausanne-Genève » en mars 2024. Parmi les autres projets non retenus figurent la réduction du temps de parcours entre Lausanne et Berne ou encore le by-pass de Bussigny. Il est regrettable de constater l'abandon du projet de halte d'Y-Parc, une infrastructure pourtant essentielle au développement économique régional et au report modal. D'autant que d'autres haltes stratégiques, à l'image de Thoune-Nord ou de Bâle, ont subi le même sort. L'ensemble de ces décisions dégrade durablement les liaisons ferroviaires Est-Ouest, au mépris de la cohésion nationale et de l'équité territoriale.

Un manque criant de stratégie globale cohérente

Plus largement, le projet Transports '45 marque une rupture alarmante dans la planification des transports publics en Suisse. De manière inédite, la Confédération planifie de grandes infrastructures sans avoir défini au préalable le concept d'offre par ligne – notamment avec un renforcement des cadences sur les IC, des horaires et correspondances optimales entre Intercity et RER. Aucune mesure n'est prévue pour améliorer l'interconnexion entre les grandes lignes et les lignes régionales.

Cette méthodologie marque une rupture avec les principes qui ont jusqu'ici guidé – non sans succès – la planification des transports publics en Suisse. Cette approche globale est d'autant plus importante que les Chambres fédérales ont approuvé, en mars 2026, le principe d'un concept d'offre national et international à l'horizon 2050. Pourtant, malgré le rapport du Professeur Weidmann, aucune stratégie cohérente n'émane de Transports '45.

L'Alliance des villes s'interroge par ailleurs sur la sélection de certains grands projets dans le cadre du Message 2027. Les projets doivent être évalués non seulement en fonction de leur rapport coût-utilité, mais aussi du potentiel de report modal qu'ils permettent. Pour l'Alliance des

viles, l'expertise scientifique doit permettre d'éclairer les choix politiques et de les étayer, et non donner le sentiment de servir à légitimer des orientations déjà définies.

Le sous-financement des infrastructures complémentaires

Le Conseil fédéral ne consacre que 10 % du budget total aux infrastructures secondaires et de raccordement (voies doubles, raccordements régionaux, prolongements de quais), alors que l'expérience démontre qu'il faudrait y allouer au moins 40 % pour que le réseau fonctionne de manière optimale. Cet état de fait est la conséquence d'un manque de vision globale : les grands projets ferroviaires ne peuvent déployer leur plein potentiel que s'ils sont accompagnés des infrastructures nécessaires à leur insertion dans le réseau existant. Sans ces aménagements de proximité, les grands projets perdront l'essentiel de leur utilité et créeront de gigantesques goulots d'étranglement.

L'objectif doit être de renforcer l'ensemble du réseau, ce qui implique d'y consacrer les moyens financiers nécessaires. Pour cette raison, l'Alliance de villes souhaite un rééquilibrage financier du Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) basé sur une optique d'équité territoriale et de cohésion nationale.

Conclusion : une planification à revoir pour le Message 2027

L'Alliance des villes soutient la prolongation au-delà de 2030 du 0,1 point de TVA affecté au Fonds d'infrastructure ferroviaire. Cette ressource est nécessaire, mais elle ne suffira pas à résoudre les tensions structurelles qui pèsent sur le financement du système ferroviaire.

Par ailleurs, l'Alliance des villes appelle la Confédération à inscrire Transports '45 dans une véritable stratégie nationale de l'offre à long terme, à coordonner systématiquement offre et infrastructure et à garantir un financement suffisant des infrastructures complémentaires. Une politique des transports tournée vers 2045 ne peut pas se limiter à construire sans concept d'offre. Elle doit d'abord définir l'offre de mobilité dont la Suisse a besoin, puis développer les infrastructures permettant de la réaliser.

L'Alliance des villes pour la défense du Pied-du-Jura comprend les villes d'Aarau, Berne, Bienne, Carouge, Delémont, Genève, Granges (SO), La Chaux-de-Fonds, Lausanne, La Neuveville, Le Chenit, Le Locle, Morges, Moutier, Neuchâtel, Nyon, Olten, Onex, Orbe, Porrentruy, Saignelégier, Saint-Imier, Soleure, Tavannes, Thun, Tramelan, Val-de-Travers, Vallorbe et Yverdon-les-Bains, ainsi qu'avec le Réseau des villes de l'Arc jurassien, Genève Aéroport, l'Association transport et environnement Suisse (y compris ATE Vaud et Jura), la Chambre d'économie publique Grand Chasseral, la Chambre de commerce et d'industrie du Jura, la Chambre vaudoise de commerce et d'industrie, l'Association pour le Développement des Activités Économiques de la Vallée de Joux, et Y-PARC Swiss Technopole SA.