

Transports '45 : entre promesses et incertitudes

Ce jeudi, le DETEC a rendu public le rapport d'études commandé dans le cadre du concept « Transports '45 ». Réalisée par l'équipe du Prof. Ulrich Weidmann (EPFZ), cette expertise définit les priorités d'investissement de la Confédération pour les vingt prochaines années, tant pour les infrastructures routières, d'agglomération que ferroviaires. L'Alliance des villes prend acte de cette expertise et accueille avec intérêt les orientations retenues, notamment la priorité donnée au développement du réseau ferroviaire. Elle rappelle toutefois l'importance d'un engagement fédéral renforcé en faveur du scénario d'investissement élargi (FIF-24), seule option capable de garantir la pérennité et le renforcement des liaisons ferroviaires nationales est-ouest, en particulier sur l'axe du Pied du Jura et dans l'Arc lémanique.

L'Alliance des villes prend note des résultats du rapport, dont l'analyse détaillée reste à approfondir au vu de sa complexité et de son ampleur. Si celui-ci ne mentionne pas directement la ligne du Pied du Jura, ni l'établissement du bypass de Bussigny, mesure essentielle à son rétablissement, plusieurs éléments sont à relever pour l'avenir du trafic ferroviaire sur le Pied du Jura.

De manière générale, il convient de saluer le fait que l'expertise Weidmann reconnaisse la réduction des temps de parcours en Suisse romande comme une mesure stratégique et prioritaire, identifie l'ensemble de l'axe est-ouest de Lausanne à Berne comme une priorité majeure, et souligne la nécessité d'une vision d'ensemble pour le développement des infrastructures de transport. À ce titre, l'Alliance des villes rappelle que le rétablissement et le renforcement de la ligne directe du Pied du Jura constituent un maillon essentiel entre les régions et agglomérations du pays.

Le rapport pointe d'ailleurs la vulnérabilité du corridor Genève–Lausanne, aujourd'hui dépourvu de redondance, et cite la ligne Morges–Perroy comme prioritaire pour la période 2025–2045, première étape d'un doublement de la voie ferroviaire. Les constats similaires s'appliquent à la liaison Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds, projet qui supprimera le goulet de Neuchâtel–Vauseyon et renforcera la capacité du Pied du Jura. Toutefois, ces deux projets ne sont finançables que dans le cadre du scénario FIF-24, qui prévoit 24 milliards de francs d'investissements.

Avec la variante FIF-14 limitée à 14 milliards, aucune région ne bénéficierait d'une augmentation significative de l'offre en transport. C'est pourquoi l'Alliance soutient la variante à 24 milliards et invite les cantons ainsi que le Parlement à appuyer le paquet maximal, afin de respecter les engagements pris et approuvés par les Chambres fédérales.

L'Alliance des villes demande également que les deux axes nationaux est-ouest de Suisse Occidentale, soit la ligne Genève–Lausanne–Berne et la liaison directe du Pied du Jura soient traités en priorité 1, avant 2045, plutôt qu'en priorité 2.

En conclusion, l'Alliance des villes réitère son appel à un rétablissement rapide des liaisons directes du Pied du Jura, puis à un renforcement progressif de cette ligne avec quatre relations horaires : 2x de/vers Genève via le by-pass de Bussigny et 2x entre Lausanne et Bâle ou Zürich. La réintroduction des trains directs entre Bâle, Delémont et Lausanne à l'horaire 2026 constitue à ce titre une étape importante. Enfin, dans l'intervalle, pour les relations de/vers Genève, l'Alliance des villes attend encore la généralisation du changement quai-à-quai en gare de Renens.

Contact Presse :

Brenda Tuosto, Coordinatrice pour l'Alliance des Villes, Municipale d'Yverdon-les-Bains et Conseillère nationale, 079 509 58 37

L'Alliance des villes pour la défense du Pied du Jura comprend les villes d'Aarau, Bâle, 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, Sainte-Croix, Soleure, Tavannes, Tramelan, Val-de-Travers, Vallorbe et Yverdon-les-Bains, ainsi qu'avec le Réseau des Villes de l'arc jurassien, Genève Aéroport, l'ATE Suisse (y compris ATE Vaud et Jura), le CERN, la Chambre neuchâteloise du commerce et de l'industrie, la Haute École d'Ingénierie et de Gestion du Canton de Vaud, le seeland.biel/bienne et Y-Parc.