

Communiqué de presse du 9 octobre 2025

Transport'45 : une expertise technique qui mérite des priorités politiques.

Avec l'expertise Transport'45, le professeur Weidmann a mis en évidence les différents scénarios de priorisation que la Confédération pourrait mettre en œuvre avec les moyens financiers et les ressources à disposition. Même si certains fondamentaux en matière de vision d'ensemble et de respects de Rail 2000 sont à saluer, cette étude n'aborde malheureusement pas les causes des problèmes systémiques dans la planification et dans l'évolution des coûts des infrastructures. De plus, elle n'apporte aucune vision d'offre pour les 20 prochaines années, notamment sur l'axe Est-Ouest. La réduction des temps de parcours en Suisse romande a été jugée prioritaire ce qui est un élément essentiel soutenu par OUESTRAIL. Il faut maintenant que cela se traduise par des faits. OUESTRAIL appelle à ce que la liaison Genève–Lausanne– Berne soit en priorité 1 et soutient le paquet financier maximal.

Conséquence de l'évolution des coûts et des planifications mal définies par les offices fédéraux, cette expertise propose une nouvelle priorité technique de réalisation des infrastructures. Elle passe cependant à côté de l'essentiel, à savoir la vision politique souhaitée de la mobilité et du résultat attendu sur le quotidien des déplacements pour les clients. Elle oublie également l'analyse des causes, notamment celles ayant conduit à ce travail comme l'évolution des coûts du ferroviaire, ou encore la lenteur des procédures et la multiplication des normes face à l'urgence du besoin.

Le paquet à 24 milliards de francs conserve et confirme la majorité des infrastructures approuvées par les Chambres fédérales pour la Suisse occidentale. Aucune infrastructure supplémentaire n'a cependant été ajoutée en Suisse occidentale contrairement à d'autres régions. Cette expertise confirme également la nécessité de développer l'axe Est-Ouest et de réduire les temps de parcours, notamment entre Lausanne et Berne, ainsi qu'entre Lausanne et Genève. Il est prioritaire maintenant de se donner les moyens de nos ambitions et d'habiller cette expertise avec les compléments nécessaires au renforcement de l'attractivité du rail sur l'axe Est-Ouest. OUESTRAIL va mener une réflexion approfondie pour apporter sa vision dans le but de défendre une approche prioritaire pour ces axes et la Suisse occidentale sous un angle plus politique, notamment en ce qui concerne le respect des engagements pris.

« Cette expertise a le mérite de mettre en évidence les risques d'une diminution de l'apport financier sur le développement des infrastructures ferroviaires. Il est nécessaire d'assurer tant la pérennité que les moyens nécessaires au développement. »

Damien Cottier, Président d'OUESTRAIL

Les économies envisagées sur l'approvisionnement du fond d'infrastructure ferroviaire FIF et la perte du financement en lien avec le un pour mille (1‰) de TVA montrent que la Suisse ne pourra développer qu'un minimum d'infrastructures, à l'opposé des précédentes annonces sur l'état financier du FIF. Pire encore, l'évolution des charges d'entretien réduira par la suite encore davantage les possibilités de développement de l'offre. L'association OUESTRAIL s'engage à ce stade pour une variante minimale à 24 milliards de francs. Elle prendra connaissance de l'ensemble des paramètres de l'expertise et reviendra avec des éléments concrets, si nécessaire, dans le cadre de l'élaboration du projet politique.

Contacts pour la presse

Delphine Klopfenstein-Broggini, Vice-Présidente OUESTRAIL, Conseillère nationale, 076 455 61 06
Brenda Tuosto, Vice-Présidente OUESTRAIL, Conseillère nationale, 079 509 58 37
Pascal Broulis, Vice-Président OUESTRAIL, Conseiller aux États, 079 435 01 78
Charles Juillard, Vice-Président OUESTRAIL, Conseiller aux États, 079 722 39 72