

Olivier Français: «Il faut aller beaucoup plus loin. Gagner 3 minutes entre Lausanne et Berne, c'est «peanuts»

Romaine Morard

7–9 minutes

Publié le 10 octobre 2025 à 18:36. / Modifié le 10 octobre 2025 à 22:54. 4 min. de lecture

Résumé en 20 secondes

Ce résumé peut avoir été écrit avec l'assistance d'une IA générative. [En savoir plus](#)

- Pour Olivier Français, le rapport est satisfaisant car il reconnaît le retard romand, mais néglige les besoins financiers des agglomérations
- Le Canton de Vaud a de quoi être satisfait, le Canton de Genève beaucoup moins. Il faudra maintenir une solidarité romande
- Une vision au-delà de 2045 est nécessaire avec un projet ambitieux, mais toutes les demandes régionales ne pourront pas être satisfaites.

Le canton de Vaud qui rit, celui de Genève qui pleure, alors que l'Arc lémanique est clairement défini comme prioritaire pour les investissements futurs dans la mobilité en Suisse. Après la publication du rapport «technique», la politique reprend ses droits et les cantons devront défendre leurs projets à Berne, ainsi que le financement qui va avec.

Le Temps: Ce rapport Weidmann était très attendu, notamment chez

les Romands, qui se sentent défavorisés dans le domaine de la mobilité par rapport aux Alémaniques. Est-ce que l'équilibre est rétabli?

Olivier Français: Ce rapport reconnaît deux choses fondamentales que j'exprime depuis vingt ans: il faut améliorer l'axe Est-Ouest d'une part, et avoir une vitesse nettement supérieure à celle d'aujourd'hui entre Berne et Genève d'autre part. C'est une satisfaction, on a enfin la reconnaissance qu'on a du retard. Par contre, il faut aller beaucoup plus loin. Gagner trois minutes pour aller à Berne depuis Lausanne, c'est *peanuts*! Si on investit, c'est pour gagner au moins 10 à 15 minutes.

Vous êtes donc satisfait?

Là où je suis satisfait, c'est qu'il y a des projets qui sont inscrits dans la loi, qui dormaient dans les tiroirs, et qui sont considérés comme des priorités dans le rapport. Par contre, ce qui est sous-estimé, ce sont les besoins financiers des agglomérations. Le réseau grandes lignes est fondamental, mais il faut aussi assurer la distribution des personnes quand elles arrivent dans les grandes villes. Ça n'a pas été fait. On le voit avec l'exemple de Genève. Mais bon... Il y a une consultation qui s'ouvre maintenant. Certaines régions vont devoir démontrer les manques de ce rapport.

Lire aussi: [Les transports romands face au défi du financement](#)

Le rapport reconnaît que l'Arc lémanique est une région prioritaire, car les investissements n'ont pas été suffisants au vu de sa croissance. Il est surprenant de constater que la conseillère d'Etat vaudoise Nuria Gorrite est très satisfaite, alors que son homologue genevois Pierre Maudet est très déçu. Comment vous l'expliquez?

Je suis d'accord avec les deux. Sur le court terme, Nuria Gorrite a raison, on ne peut qu'être content côté vaudois. Personne à Berne ne voulait du tunnel Morges-Perroy, et le rapport en fait une priorité. Malheureusement, il n'y a pas de vision sur ce que l'on fait après Perroy. Or il faut doubler la ligne jusqu'à Genève, et le rapport ne dit rien de cela. Il faut absolument

garantir les études pour cette deuxième étape. A ce titre-là, et si on regarde du côté routier et des agglomérations, Genève est perdant, il faut être clair.

Autre désillusion genevoise: le projet de métro, dont vous présidez le comité d'experts, est enterré par le rapport. Est-ce qu'il peut être repêché par le politique?

Ce projet a été voté par le Grand Conseil genevois. Les études sont en cours. Le gouvernement genevois devra peut-être accélérer le processus pour transmettre des informations au Conseil fédéral, et si cela ne fonctionne pas il faudra convaincre au parlement. Vous savez, on ne pouvait pas tout mettre dans le rapport, alors c'est au tour du politique de jouer maintenant. Dans ce dossier, il faut aussi que la belle solidarité montrée par les Romands la semaine dernière continue.

Est-ce parce que le professeur Weidmann est Zurichois qu'il ne comprend pas forcément les besoins de Genève?

Non. On ne peut pas dire ça. Monsieur Weidmann a travaillé sur la base des dossiers qu'on lui a donnés. A Genève de démontrer maintenant l'opportunité de ses besoins. Après, c'est vrai que Zurich est bien servi, lui qui a déjà obtenu beaucoup. Il y a un tel retard en Suisse romande que c'est l'Arc lémanique qui devrait avoir proportionnellement plus de moyens que la région zurichoise.

Lire aussi: [Pierre Maudet se dit très déçu par le rapport Weidmann, qui «sous-estime la demande réelle» sur la ligne Genève-Lausanne](#)

Le rapport dit qu'il faut diminuer les temps de parcours entre Lausanne et Berne. Vous dites que ça n'est pas suffisant.

Pourquoi?

Il faut descendre en dessous des 60 minutes. C'est essentiel. Il faut revenir aux objectifs de Rail2000: pouvoir relier les villes en moins d'une heure. Ici, il nous manque une chose fondamentale: l'égalité pour les clients suisses. Cette égalité n'est pas respectée dans les temps de parcours. On circule à 90 km/h entre Lausanne et Berne; c'est le double

entre Berne et Zurich, et on veut encore diminuer ce temps de parcours! Ça n'est pas correct. Et ce problème n'est pas seulement romand. La situation est la même sur le tronçon Saint-Gall-Winterthour. Il faudrait mettre dans la Constitution une égalité de traitement pour la clientèle. Le rapport Weidmann répond en partie à cette préoccupation, mais ça n'est pas suffisant. Albert Rösti doit maintenant diminuer ce différentiel sur le réseau grandes lignes.

Parlons du nerf de la guerre. Pour le financement, le rapport propose deux variantes: l'une à 14 milliards de francs, l'autre à 24 milliards.

Pour être clair, 14 milliards ce n'est pas suffisant. Et 24 milliards, c'est le minimum. Mais on ne peut pas dire «on veut plus» sans s'assurer d'avoir les moyens. Le rapport Weidmann évoque une partie de la TVA pour alimenter le FIF [Fonds d'infrastructure ferroviaire]. C'est très bien.

On sent bien qu'Albert Rösti penche pour une enveloppe à 24 milliards. Vous pensez que le parlement consentira à augmenter l'enveloppe?

Je pense que le parlement comprendra ça. Au Conseil des Etats, où j'ai siégé, cela devrait être le cas. Et le rapport le dit, il faudra voter. A titre personnel, je soutiens cet engagement financier, qui correspond à ce qu'on a fait à l'époque avec les NLFA [Nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes].

Dans le débat sur la Suisse à 10 millions, on évoque souvent des transports en commun bondés, pas adaptés à l'augmentation de la population. Est-ce que ce rapport Weidmann est suffisamment visionnaire pour permettre les investissements nécessaires à court et moyen terme?

Il faut avoir une vision qui va plus loin que 2045. Je reviens sur l'exemple du tronçon Perroy-Genève. Des études sont nécessaires pour envisager la suite, pour garantir qu'il y a une solution technique. Ensuite, nous trouverons les financements. Aujourd'hui, on est contents, on aura ces

24 milliards. Mais il faut penser à la suite. On doit mettre les bouchées doubles, aller plus loin, avoir un vrai projet ambitieux, à l'image de Rail2000 et des NLFA à l'époque. Après, il faudra établir des priorités. Parce qu'il faut être clair: on ne pourra pas satisfaire tout le monde.

Lire aussi: [Les transports romands face au défi du financement](#)