

«Entre 6 et 7 milliards seront investis sur la ligne Genève-Lausanne»: Transports'45 suscite des réactions contrastées en Suisse romande

Yan Pauchard

7–9 minutes

Publié le 28 janvier 2026 à 13:30. / Modifié le 29 janvier 2026 à 06:10. 4 min. de lecture

Résumé en 20 secondes

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

- Un an après le blocage de la politique des transports, Albert Rösti présente Transports'45, stratégie d'infrastructures à réaliser d'ici à 2045.
- L'Arc lémanique recevra 6 à 7 milliards pour la ligne Genève-Lausanne, tandis que l'Arc jurassien obtient la liaison Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds. Des élus romands critiquent néanmoins le report du tunnel Morges-Perroy ainsi que l'absence d'amélioration Lausanne-Berne.
- Le financement nécessite 10 milliards supplémentaires via la prolongation du pour mille de TVA, qui sera soumise au vote populaire.

Souvenez-vous, il y a une année exactement, la politique des transports était au point mort après le rejet des extensions

autoroutières dans les urnes et l'annonce de surcoûts colossaux, à hauteur de 14 milliards, pour le développement du rail. Dans l'impasse, le conseiller fédéral Albert Rösti annonçait, le 28 janvier 2025 devant la presse, un grand coup de sac. Il demandait alors au professeur de l'EPFZ Ulrich Weidmann de réexaminer l'ensemble des projets du rail, de la route et des agglomérations. Transports'45 était lancé. Ce mercredi 28 janvier 2026, le ministre des Transports est de retour devant les médias pour présenter les grandes lignes pour de développement des infrastructures d'ici à 2045, à l'horizon d'une génération.

Au jeu des priorités, premier constat: la Suisse romande, qui s'est fortement mobilisée ces derniers mois, n'a pas été oubliée, et en particulier l'Arc lémanique, dont le rapport Weidmann a acté «le sous-investissement en matière de transports». Le Conseil fédéral confirme ainsi l'importance de l'extension de la gare de Genève-Cornavin, «un projet clé». Le tunnel Morges-Perroy sera également soumis au parlement, mais un peu plus tard que prévu, soit en 2031. «Ce tunnel coûte 3 milliards de francs, alors que nous consacrons encore 2 milliards pour la gare de Lausanne et un peu moins de 2 milliards pour celle de Genève, a détaillé Albert Rösti. C'est donc entre 6 et 7 milliards qui seront investis sur cette ligne Genève-Lausanne.»

Une autre région tire son épingle du jeu: l'Arc jurassien. Si le dossier a longtemps donné des sueurs froides aux autorités du canton, le projet de ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds est confirmée par le Conseil fédéral. Autre objet de satisfaction, le gouvernement reconnaît le besoin d'amélioration du tronçon Lausanne-Bienne dans des délais brefs, d'ici à 2030. Pour rappel, cette ligne dite du pied du Jura avait été la grande perdante du nouvel horaire 2025 des CFF, avec notamment la perte de la liaison directe avec Genève et son aéroport.

Lire aussi: [Projets de mobilité prioritaires en Suisse: «Les signaux sont clairement positifs pour Genève», estime Pierre Maudet](#)

Visage de la défense de cette ligne du pied du Jura, la conseillère

nationale socialiste et municipale yverdonnoise Brenda Tuosto salue la volonté de la Confédération d'améliorer les liaisons entre l'Arc lémanique et l'Arc jurassien. Elle se montre néanmoins plus critique sur le report du projet de tunnel Morges-Perroy à 2031, pourtant «soutenu à plusieurs reprises au parlement», et sur l'absence d'amélioration entre Lausanne et Berne. «C'est incompréhensible que d'autres projets en Suisse alémanique, comme la gare de Lucerne, passent devant», s'indigne la Vaudoise.

«Avant tout un rattrapage»

Le point de vue est partagé par son collègue, le conseiller national PLR Damien Cottier, également président d'Ouest Rail. «On investit en Suisse romande, c'est bien, mais c'est avant tout un rattrapage», souligne le Neuchâtelois. Il identifie les mêmes points noirs, soit le report de la décision sur le tunnel Morges-Perroy et l'absence de projet pour la ligne Lausanne-Fribourg-Berne. «Je ne me l'explique pas, cet axe est-ouest, c'est la colonne vertébrale du pays, là où les gens vivent.» Damien Cottier rappelle que la promesse de Rail2000 était de mettre les grandes villes à une heure. «Lausanne-Berne, c'est le seul endroit où elle n'a pas été tenue», ajoute l'élu, qui assure que le débat politique ne fait que commencer.

Lire aussi: [«Méconnaissance crasse» de la réalité transfrontalière: Genève ne décolère pas contre le rapport Weidmann](#)

Mais un autre grand débat se profile, celui du financement. Il manque 10 milliards pour atteindre les 24 milliards nécessaires pour mener à bien l'ensemble des projets. Comme principale mesure, le Conseil fédéral propose une prolongation du pour mille de la TVA temporaire (prévu pour le Fonds d'infrastructure ferroviaire) après 2030. Celle-ci nécessitera néanmoins l'approbation des Chambres fédérales et devra être soumise à la population. Le débat autour de cette mesure pourrait être plus compliqué que prévu, au moment où le Conseil fédéral demande aussi [une hausse de la TVA pour financer les besoins de l'armée.](#)

«Nous proposons une stratégie cohérente, en cas de non, il faudra tout reprendre et cela ralentira tous les projets», prévient d'ores et déjà Albert Rösti.

Retour de projets autoroutiers refusés

Au-delà des projets ferroviaires, le gouvernement a également présenté ses priorités pour les projets autoroutiers. Et cela fait déjà bondir les associations environnementales, car plusieurs projets refusés lors de la votation populaire de novembre 2024, comme le tunnel du Rhin à Bâle, pourraient être remis sur la table après 2031. «Pour nous, c'est une ligne rouge qui a été franchie, affirme David Raedler, président de l'ATE Suisse. La population a dit non à l'extension autoroutière. Le Conseil fédéral ignore pourtant ce verdict populaire. C'est un affront à la démocratie directe et une décision lourde de conséquences pour les générations futures.»

Lire aussi: [Autoroutes: la majorité des Suisses restent fidèles au non de 2024](#)

Paradoxalement, du côté du lobby routier, on affiche également un certain scepticisme. Pas moins d'une trentaine de projets, pour un total de 18 milliards, ont en effet été abandonnés, leur rapport coût-utilité étant jugé faible. Parmi eux, l'élargissement de l'A1 entre Le Vengeron et Nyon, où la bande d'arrêt d'urgence sera utilisée pour fluidifier le trafic aux heures de pointe. «Nous saluons la démarche de Transports'45, mais nous demandons une égalité de traitement», réagit Olivier Fantino, directeur de Routesuisse. «S'il n'y a pas assez d'argent pour le rail, on cherche des financements additionnels. Mais quand il s'agit de la route, on supprime des projets.» Il rappelle que 80% des trajets se font encore et toujours en voiture. «On ne peut pas juste demander aux gens de rester dans les bouchons», conclut Olivier Fantino.

Reste que si le jalon du jour est important, le processus promet d'être encore long. Prochaine étape: le Département des transports (DETEC) doit élaborer le projet de consultation d'ici à fin juin. Beaucoup de choses peuvent encore changer.

