

Résolution de l'Assemblée générale de la CITraP Suisse, 27 juin 2026 à Renens

Renforcer l'infrastructure et l'offre ferroviaire en Suisse occidentale pour accompagner la croissance démographique et économique du pays

Près de 40 % de la population suisse vit en Suisse Romande, disposant d'un réseau ferroviaire dense qui joue un rôle essentiel dans les échanges nationaux et internationaux. Pourtant, l'occupation des trains y est inférieure à la moyenne suisse, témoignant d'un déficit d'investissement dans plusieurs infrastructures prévues dans le cadre de Rail 2000 et pas encore réalisées, notamment sur l'axe Genève-Lausanne-Berne.

Afin de garantir un développement coordonné et à long terme du réseau ferroviaire intégrant la Suisse romande, le Conseil fédéral doit élaborer pour son message 2031 un concept d'offre à l'horizon 2050. Celui-ci doit assurer des liaisons régionales, nationales et internationales optimales, au sens de l'art 48a LCdF, comme demandé par la conseillère nationale Brenda Tuosto dans sa [motion](#) (24.4042), soutenue par les deux chambres fédérales. Basé sur les principes directeurs de Rail 2000, ce concept devra assurer une desserte efficace et cadencée de l'ensemble du territoire pour les grandes lignes.

Dans le cadre du message 2027 sur l'aménagement ferroviaire, la CITraP Suisse demande que les améliorations suivantes soient intégrées à la planification fédérale avec un horizon de réalisation avant 2045 :

- Genève - Lausanne : Sécuriser la capacité et la fiabilité de la ligne Genève-Lausanne est une priorité nationale. Face au développement socio-économique intense du bassin lémanique et du Grand Genève, la redondance et planification d'une infrastructure moderne sur l'ensemble de cet axe est requise.
- Lausanne - Berne : Afin d'atteindre les objectifs du système des nœuds ferroviaires, les infrastructures permettant un temps de parcours en dessous de 60 minutes entre deux capitales cantonales doivent être réalisées.
- Genève - Neuchâtel - Bienne - Bâle : La ligne du pied du Jura connecte la deuxième et troisième plus grande ville de Suisse, jouant un rôle structurant pour la desserte de plusieurs régions du pays et pour les liaisons internationales. Mais aujourd'hui il n'y a plus de liaison directe à destination de Bâle et de Zurich. Il faut les rétablir en optimisant l'offre avec un temps de parcours similaire à 2015. Le remplacement des rames ICN prévu en 2040 doit tenir compte de ces critères en évitant au mieux de coûteuses infrastructures.

La CITraP Suisse appelle les autorités fédérales à inscrire pleinement le développement ferroviaire de la Suisse occidentale au cœur du message 2027. Face à des chantiers attendus depuis le vote de Rail 2000, le calendrier actuel impose un décalage inacceptable de près de trois générations entre la décision politique et la mise en service des infrastructures. Le renforcement des axes ferroviaires de Suisse romande ne constitue pas uniquement un enjeu régional, mais bien un investissement stratégique pour la cohésion nationale, la compétitivité économique du pays, le report modal et les objectifs climatiques de la Suisse.

Personnes de contact :

- Florence Brenzikofer, CN, présidente de la CITraP Suisse, 079 797 48 69
- Brenda Tuosto, CN, membre du comité CITraP Suisse et Vaud, 079 509 58 37
- Pierre Bonjour, président de la CITraP Vaud, 076 376 80 75