

# Une rare union cantonale pour défendre le rail romand



La conseillère d'Etat neuchâteloise Céline Vara (à g.) et le conseiller d'Etat genevois Pierre Maudet, tous deux membres de la délégation, répondent aux journalistes dans le train les emmenant à Berne. (2 OCTOBRE 2025/JEAN-CHRISTOPHE BOTT/KEYSTONE)

**MOBILITÉ** A une semaine de la publication du rapport Weidmann sur les transports, la Suisse occidentale se mobilise pour défendre le renforcement de l'axe ferroviaire est-ouest. Politiciens et représentants des milieux économiques sont montés hier à Berne pour faire part de leurs revendications

YAN PAUCHARD, BERNE

Cela se bouscule comme rarement dans le wagon 1re classe du direct Genève-Berne dans un joyeux capharnaüm. Accompagnée de nombreux médias, une importante délégation romande monte en ce jeudi matin dans la capitale fédérale plaider pour un renforcement de l'axe ferroviaire est-ouest. On n'y retrouve pas moins de six conseillers d'Etat, couvrant un large spectre politique allant des Vert-e-s à l'UDC, des parlementaires fédéraux, des représentants d'associations de transports, des lobbyistes cantonaux ou encore des responsables d'organisations économiques. Le voyage se veut tout à la fois une opération de communication et une démonstration de force politique. «Et d'unité», précise la conseillère d'Etat socialiste vaudoise Nuria Gorrite.

Alors qu'on a parfois reproché aux cantons romands, tiraillés par des intérêts régionalistes, leur manque de cohésion dans la défense des infrastructures de transports, ils sont tous là en ce jeudi, accompagnés du canton de Berne. Une mobilisation rare qui réjouit le conseiller national PLR neuchâtelois Damien Cottier, président de l'association OuestRail. Pour lui, «le moment est charnière». La date du 2 octobre n'a en effet pas été choisie au hasard. Dans une semaine exactement sera rendu public le très attendu rapport Weidmann, du nom du professeur de l'EPFZ mandaté par le Conseil fédéral pour revoir l'ensemble de la planification des grands travaux ferroviaires et autoroutiers de la Suisse.

## Le souvenir du «trou de Tolochenaz»

Avec cette publication va s'ouvrir une vaste séquence politique qui «définira la politique des investissements en termes de transports jusqu'à l'horizon 2050», appuie Damien Cottier. Les enjeux sont énormes. Ce rapport fait partie du projet «Transports'45» lancé le 28 janvier dernier par le conseiller fédéral Albert Rösti. A la suite du refus de la population de l'étape d'aménage-

ment des routes nationales en novembre 2024 et à l'annonce de surcoûts colossaux pour le rail, à hauteur de 14 milliards de francs, le Département fédéral des transports (DETEC) se retrouvait alors dans l'impasse, incitant le ministre UDC à tout remettre à plat, dans une sorte de grand *reset* et dans l'idée de revoir la priorisation des projets.

«L'expertise doit nous permettre de définir quelles améliorations sont nécessaires dans les vingt prochaines années, à l'horizon d'une génération», expliquait en mars Albert Rösti, dans une interview au *Temps*. Et même si l'élu UDC assurait que «la Romandie ne sera pas négligée», les incertitudes montent en Suisse occidentale, qui souffre d'importants sous-investissements. Sans possibilité de redondance, la fragilité de la ligne Genève-Lausanne a éclaté au grand jour en novembre 2023 lors du désormais fameux épisode du «trou de Tolochenaz».

## «La ligne directe entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel est le chantier du siècle pour le canton»

CÉLINE VARA, CONSEILLÈRE D'ÉTAT VERTE NEUCHÂTELOISE

Sur ce tronçon, point noir du réseau national, l'offre n'a cessé de se péjorer. «Depuis 2005, le temps de parcours entre les deux villes s'est rallongé de 10%», a calculé Vincent Subilia, le directeur général de la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève. Sans oublier la problématique des trains bondés aux heures de pointe, aux limites de leur capacité. Le conseiller d'Etat genevois Pierre Maudet, jouant de la métaphore médicale, parle «d'embolie, voire de thrombose» du système de transports romand.

La situation dans l'Arc jurassien n'est pas plus enviable, celui-ci perdant sa liaison directe avec l'aéroport de Cointrin lors de l'introduction de l'horaire 2025. Dans les faits, sur cette ligne du pied du Jura, c'est depuis 2015 que Genève et Bâle, deux des trois plus grandes villes du pays, n'ont plus de liaison directe. «Entre les augmentations du temps de parcours et les interruptions de ligne directe, comment

allons-nous pouvoir répondre au défi du réchauffement climatique et des impératifs du développement économique?», s'est ainsi demandé la conseillère nationale socialiste et municipale yverdonnoise Brenda Tuosto, visage de la défense de la ligne du pied du Jura. Le Valais n'est pas en reste. Ses liaisons avec le reste de la Suisse romande posent également problème. «En train, depuis Martigny, il faut trente à quarante minutes de plus qu'en voiture pour aller à Fribourg», souligne le conseiller d'Etat valaisan UDC Franz Ruppen, qui pointe du doigt des correspondances rédhitoires en gare de Lausanne.

## Améliorer les cadences sur la ligne du pied du Jura

Les attentes de la Suisse occidentale – qui représente 38% de la population suisse et 44% du territoire national – sont donc grandes, en particulier sur le développement de la ligne du Plateau Genève-Berne, via Lausanne et Fribourg, tant elle est structurante pour l'ensemble du réseau. Les réalisations d'une voie supplémentaire au bypass à Bussigny (soit le contournement de Lausanne par Bussigny) ou du tunnel de Morges-Perroy sont évoquées. D'autres projets sont mis en avant, comme la ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, permettant de relier les deux cités en quinze minutes (au lieu de vingt-huit). «Pour le canton, c'est le chantier du siècle, toute notre politique d'agglomération est basée sur lui», insiste la conseillère d'Etat neuchâteloise Céline Vara. La magistrate écologiste défend des travaux dont la portée dépasse la région, car ils permettront de désengorger le goulet de Neuchâtel-Vausseyon et donc d'améliorer les cadences sur l'ensemble de la ligne du pied du Jura.

Preuve que Neuchâtel joue gros, quatre de ses six parlementaires fédéraux étaient présents hier. Et ça n'est pas le seul canton préoccupé. Durant la session parlementaire de septembre, Bâle et Lucerne ont intensifié leur lobbying du côté de la Berne fédérale. Des actions ciblées auprès des élus qui ont poussé les cantons romands à mettre rapidement sur pied cette grande opération pour faire remonter leurs revendications. Un véritable tour de force en si peu de temps. Dans une toute petite semaine, le contenu du rapport Weidmann sera connu et transmis au Conseil fédéral. L'union romande suffira-t-elle? ■