

Communiqué de presse du 28 janvier 2026

Transport'45 : il faudra en faire plus pour l'axe Est-Ouest.

OUESTRAIL a pris connaissance des éléments fixés ce jour pour l'établissement des messages fédéraux. Elle salue le fait que seule la variante à 24 milliards de francs soit retenue. Les principales infrastructures de la Suisse occidentale sont confirmées à ce stade, notamment la ligne directe et la réintroduction d'une liaison entre Genève et le Pied-du-Jura. OUESTRAIL refuse cependant le décalage en 2031 du doublement de la ligne Morges-Perroy, projet approuvé par le Parlement en 2019 et en 2023, au profit de deux nouveaux projets qui seraient intégrés en 2027 et qui n'ont pas été approuvés préalablement par les Chambres fédérales.

Sur l'axe Est-Ouest, il est attendu un coup d'accélérateur pour les grands projets comme la diminution du temps de parcours entre Lausanne et Berne, dont une première étape doit figurer en 2031 avec une nouvelle ligne entre Fribourg et Romont, ainsi que la poursuite d'une nouvelle ligne indépendante entre Lausanne et Genève.

En octobre dernier, le professeur U. Weidmann a remis son expertise technique au DETEC. Au niveau ferroviaire, l'expertise reconnaît le besoin en infrastructure de la Suisse occidentale, la nécessité de réduire les temps de parcours et de développer les capacités sur l'Arc lémanique. Elle souligne l'importance systémique de l'axe Est-Ouest mais insiste sur le fait qu'une planification convaincante fait défaut. Elle confirme ainsi l'urgence de réaliser des projets d'augmentation de capacité sur les parties surchargées de l'axe (notamment Genève–Lausanne) et des projets de réduction du temps de parcours sur les tronçons où le rail n'est pas concurrentiel face à la route (notamment Berne–Lausanne). Ce que reprend aujourd'hui le Conseil fédéral avec le fait ne pas retenir de grands projets complémentaires sur cet axe. D'une manière générale, OUESTRAIL souhaite que les temps de parcours diminuent sur l'ensemble des lignes nationales ferroviaires partout en Suisse romande, ce qui comprend également le Pied du Jura dont il n'est fait nulle part mention.

Cette affirmation sur un manque de planification ou de vision n'est pas convaincante : le peuple suisse a approuvé à deux reprises la diminution du temps de parcours entre Berne et Lausanne pour structurer l'axe Est-Ouest dans le but d'augmenter la capacité entre Lausanne et Genève :

- En 1987, le peuple a approuvé le programme Rail 2000, avec la réalisation d'une nouvelle ligne entre Vauderens et Matran pour diminuer le temps de parcours entre la capitale fédérale et la capitale olympique
- En 2014, le peuple a de nouveau approuvé la création d'un fonds d'infrastructure ferroviaire avec la première étape d'aménagement 2025 et la réalisation de différentes mesures pour la circulation de trains à compensation de roulis – WAKO – révolutionnaires selon les CFF et l'OFT pour limiter les investissements dans les infrastructures

En 2009 et en 2019, le Parlement a également réaffirmé, en marge des décisions précitées, la volonté de réduire le temps de parcours entre Berne et Lausanne, notamment avec les rames à caisse inclinable et lors de l'étape d'aménagement 2035. Ces objectifs ont été encore une fois soutenus par le Parlement qui a approuvé à une forte majorité, la motion des Commission des transports du Conseil des États et du Conseil national 22.4257 / 22.4263 « *Garantir rapidement un axe ferroviaire est-ouest équilibré, performant et attractif* ».

Les études actuelles ont déterminé que le tronçon Lussy–Matran est faisable et qu'il est possible de le réaliser d'ici 2042. Le canton de Fribourg a maintenu cette ligne dans son Plan directeur cantonal depuis le projet Rail 2000. Plus largement, le plan sectoriel « Rail » de la Confédération (dernière actualisation approuvée par le Conseil fédéral le 19 septembre 2025) confirme les tronçons Lussy-Matran entre Berne et Lausanne, et Perroy–Genève entre Lausanne-Genève en complément du tronçon Morges-Perroy déjà approuvé par les Chambres fédérales.

En ce qui concerne la ligne Lausanne–Genève, il est aujourd'hui important que les Chemins de fer fédéraux mettent les bouchées doubles pour avancer sur les nœuds de Lausanne et de Genève, ainsi que sur le nouveau tracé entre Morges et Perroy. Toute amélioration de l'offre en Suisse occidentale (trains plus longs, trains plus fréquents) nécessite ces infrastructures. Les projets complémentaires concernant les gares de Morges, de Nyon et de Genève-Aéroport doivent également être conduits de manière proactive. Il est impensable de reporter le projet Morges-Perroy en 2031 pour laisser entrer deux projets qui n'ont pas fait l'objet d'une décision du Parlement fédéral.

Dès lors, une vision claire des infrastructures nécessaires au développement de l'offre est connue, approuvée par le peuple suisse, maintes fois soutenue par les Chambres fédérales et inscrite dans les outils de développement territoriaux de l'administration fédérale et cantonale. Il est temps de se donner les moyens de les réaliser et de cesser d'affirmer que la Suisse ne peut pas réaliser plusieurs chantiers ambitieux en même temps tout en entretenant le réseau. Il n'est plus admissible que la mise à niveau de gare comme celles de Lausanne et de Genève s'étendent sur plus 40 ans entre le début des études et la mise en service des nouvelles installations.

QUESTRAIL attendra le message général, le projet d'offre découlant et les infrastructures planifiées en juin pour se déterminer sur le fonds.