CTSO
Conférence des transports
de Suisse occidentale

Communiqué de presse, Berne, 2 octobre 2025

Fiabiliser et renforcer l'axe EST-OUEST, stratégique pour l'ensemble du pays

La Conférence des transports de la Suisse occidentale (CTSO), OUESTRAIL, accompagnés par des représentants des milieux économiques et des élus aux Chambres fédérales romands ont rappelé lors d'une conférence de presse ce matin à Berne l'importance stratégique des axes ferroviaires EST-OUEST, qui relient Saint-Gall et Bâle à Genève. Ces axes desservent près de 80% de la population : or, il est plus que jamais nécessaire d'en assurer la fiabilité et le renforcement pour faire face aux défis à venir. Ils forment le second axe de la « croix ferroviaire fédérale », sur laquelle repose la cohésion nationale, ainsi que le développement et la compétitivité économique du pays dans son ensemble, notamment les cantons de Berne, de Fribourg, de Vaud, du Valais, de Neuchâtel, de Genève et du Jura, représentant près de 40% de la population et des emplois de la Suisse.

Porte d'accès pour les Alémaniques sur la Suisse romande et l'Europe de l'Ouest et du sud, vers Zurich et le nord de l'Europe pour les Romands, l'axe Est–Ouest est essentiel pour assurer le bon fonctionnement du réseau suisse. Les grandes lignes de cet axe relient les trois principales régions économiques du pays : les métropoles lémanique, zurichoise et bâloise, ainsi que leurs aéroports internationaux. Elles desservent au passage les zones économiques de la Région Capitale Suisse et de l'Arc jurassien.

Le renforcement et la fiabilisation de l'axe Est-Ouest apparaissent d'importance vitale pour garantir la cohérence nationale et l'efficacité sociale et économique du réseau ferroviaire, et pour répondre par ailleurs aux enjeux démographiques et climatiques des prochaines décennies. En effet, la Suisse occidentale représente près de 50% du potentiel de report modal de la voiture vers les transports publics de l'ensemble du pays. Pourtant, les trajets en train entre la Suisse occidentale et la Suisse alémanique présentent encore des faiblesses notables en termes de temps de parcours, de cadence et de capacité, et de plus en plus en termes de fiabilité. Aussi, il est impératif que les travaux d'aménagement planifiés et en cours avancent rapidement et ne soient pas retardés.

Concrètement la Suisse occidentale demande :

- **Des temps de parcours cohérents et rapides :** Le projet Rail 2000 voté par le peuple en 1987 a arrêté l'objectif de temps de trajets de moins de 60 minutes entre les principaux nœuds ferroviaires suisses (Zurich, Bâle, Berne, Lausanne). Près de quarante ans plus tard, cette promesse n'est toujours pas tenue entre Lausanne et Berne, impactant ainsi la qualité des correspondances à Lausanne et en conséquence dans toute la région.

- **Une cadence à la demi-heure sur l'ensemble du trafic Grandes lignes** : La construction progressive d'une nouvelle ligne Lausanne–Genève permettra de

résoudre les problèmes de saturation dans l'Ouest du pays. Des améliorations sont également nécessaires à la sortie du nœud de Berne en direction de Zurich et sur la ligne du Pied-du-Jura, en réalisant un bypass dans la région lausannoise et en désengorgeant le goulet d'étranglement de Vauseyon par la réalisation d'une Ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. Ces améliorations sont indispensables pour accompagner la croissance démographique et économique, et répondre aux défis climatiques. Il sera ainsi possible d'offrir des liaisons directes InterCity toutes les 30 minutes avec les principales villes du pays au départ et à destination de Genève, Lausanne, Neuchâtel, Delémont, Biel/Bienne et Berne.

- **Une redondance des infrastructures au départ et à destination de Genève** : Aujourd'hui, le lien stratégique entre la Suisse et l'ouest et le nord de l'Europe, notamment le hub de lignes européennes à grande vitesse que représente Lyon, le sud de la France, l'Espagne, l'Italie via le Simplon et à futur Londres et le BENELUX, dépendent d'une seule ligne de chemin de fer à Genève. Point noir du réseau national et déjà saturé, cette infrastructure unique engendre de lourdes perturbations en cas d'incident et met à mal la résilience du réseau dans son entier. La création d'une seconde ligne est indispensable pour fiabiliser le trafic voyageurs et marchandises, et développer les échanges internationaux.

La réalisation prioritaire de ces mesures bénéficie à l'ensemble du pays, le réseau ferroviaire suisse étant totalement interconnecté : l'axe Est-Ouest est indissociable de l'axe Nord-Sud qui a fait l'objet d'investissements majeurs ces dernières décennies, et tous deux sont étroitement liés aux réseaux ferroviaires français, allemands, autrichiens et italiens. Investir massivement dans ces infrastructures est essentiel pour soutenir la croissance économique, faciliter la mobilité quotidienne et favoriser un transfert modal durable vers le rail.

Contact pour la presse
Jean-François Steiert, Président du Conseil d'État, Président CTSO, Directeur du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement du Canton de Fribourg (079 204 13 30)

Christoph Neuhaus, Président du Conseil d'État, Directeur des travaux publics et des transports, Canton de Berne, 031 633 31 40, medien.bvd@be.ch

Nuria Gorrite, Conseillère d'État, Cheffe du département des institutions, de la culture, des infrastructures et des ressources humaines, Canton de Vaud, 021 316 70 01

Franz Ruppen, Conseiller d'État, Chef du Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement, 027 606 33 00

Céline Vara, Conseillère d'État, Cheffe du département de la sécurité, de la digitalisation et de la culture, République et canton de Neuchâtel, contact : 032 889 61 00

Pierre Maudet, Conseiller d'État, Chef du département de la santé et des mobilités, République et canton de Genève, en s'adressant à M. Sébastien Deshusses, 078 623 54 65

David Eray, ministre de l'Environnement de la République et canton du Jura, 032 420 53 00

Damien Cottier, Président OUESTRAIL, Conseiller national, 076 805 34 96

Delphine Klopfenstein-Broggini, Vice-Présidente OUESTRAIL, Conseillère nationale, 076 455 61 06

Brenda Tuosto, Vice-Présidente OUESTRAIL, Conseillère nationale, 079 509 58 37

Pascal Broulis, Vice-Président OUESTRAIL, Conseiller aux États, 079 435 01 78

Christophe Reymond, Directeur général Centre Patronal, creymond@centrepatronal.ch, 076 621 12 05

Philippe Miauton, Directeur général CVCI, philippe.miauton@cvci.ch, 079 277 68 41

Arnaud Bürgin, Directeur général FER-GE, arnaud.burgin@fer-ge.ch, 079 910 98 45

Vincent Subilia, Directeur général CCIG, v.subilia@ccig.ch, 078 757 95 36

Florian Németi, Directeur CNCI, florian.nemeti@cnci.ch , 079 254 42 13

Philippe Gumy, Directeur adjoint CCIF, pgumy@ccif.ch, 078 739 53 83
David Valterio, Directeur Fédération fribourgeoise des entrepreneurs, david.valterio@ffe-fbv.ch, 078 898 49 54
Vincent Riesen, Directeur CCI VS, vincent.riesen@cci-valais.ch, 027 327 35 35
Pierre-Alain Berret, Directeur CCIJ, paberret@ccij.ch, 079 322 89 03

Citations

Citation de Jean-François Steiert, Conseiller d'État FR, Président CTSO
« La Suisse occidentale représente près de la moitié du potentiel de transfert modal du pays. Si nous voulons atteindre nos objectifs climatiques, il faut offrir des trains plus rapides, plus fréquents et plus fiables. »

Citation de Christoph Neuhaus, Conseiller d'État BE
« Les axes ferroviaires ouest-est sont des artères essentielles de notre pays. Ils relient les principales agglomérations de Suisse romande et de Suisse alémanique, c'est-à-dire les lieux de travail, les sites de formation et donc la population. Pour que ces axes ferroviaires puissent continuer à remplir efficacement leurs rôles, il est nécessaire que le nœud ferroviaire de Berne soit performant. Son extension est donc essentielle pour garantir les capacités et assurer l'avenir des liaisons ferroviaires nationales. »

Citation de Nuria Gorrite, Conseillère d'État VD
« Les grandes lignes CFF sont au cœur de la cohésion nationale du pays. L'ensemble du réseau ferroviaire suisse doit pouvoir battre au même rythme pour fluidifier la mobilité de toutes les Suissesses et tous les Suisses, tout en les rapprochant. »

Citation de Franz Ruppen, Conseiller d'État VS
« Réduire les temps de parcours entre le Valais, Fribourg et Berne est indispensable pour rendre le train compétitif. Ce n'est pas seulement une attente régionale, c'est une nécessité pour tout l'axe Est–Ouest. »

Citation de Céline Vara, Conseillère d'État NE
« La Ligne directe constitue une infrastructure ferroviaire essentielle à la fois pour la mobilité cantonale, mais aussi pour l'ensemble du réseau national en permettant de résoudre le problème posé par le goulet d'étranglement de Neuchâtel-Vauseyon sur la ligne nationale du Pied du Jura. »

Citation de Pierre Maudet, Conseiller d'État GE
« L'Arc lémanique concentre une forte croissance démographique et économique : il ne peut rester le parent pauvre du réseau ferroviaire suisse. Pour Genève, capitale internationale et porte d'entrée de la Suisse vers l'Europe, des liaisons rapides, fiables et redondantes avec le reste du pays sont une nécessité vitale, autant pour la compétitivité économique que pour la cohésion nationale. »

Citation de David Eray, Ministre JU
« Des liaisons fréquentes et sans changement reliant les pôles économiques de Genève et Bâle contournant Lausanne par le Pied-du-Jura et Delémont sont un maillon essentiel du dispositif ferroviaire qui permettra de répondre globalement aux défis futurs en termes de capacité et d'attractivité des liaisons ferroviaires entre l'Ouest et l'Est de la Suisse ».

Citation de Damien Cottier, Conseiller national, Président d'OUESTRAIL
« De bonnes liaisons Est-Ouest sont essentielles pour la mobilité du pays, autant que les liaisons Nord-Sud dans lesquelles la Suisse a énormément investi. Moderniser la ligne Genève-Lausanne-Berne et la ligne du Pied du Jura est un investissement d'avenir pour connecter les grandes régions de notre pays entre elles et avec les grandes destinations européennes. »

Citation de Brenda Tuosto, Conseillère nationale
« Réduire les temps de parcours et garantir des liaisons directes, ce n'est pas seulement gagner des minutes : c'est renforcer la cohésion nationale, rapprocher les régions et assurer l'égalité d'accès pour toutes et tous. »

Citation de Delphine Klopfenstein Broggini, Conseillère nationale
« Genève est la porte de la Suisse vers l'Ouest et le Sud de l'Europe : la relier par le rail avec des trains rapides et des trains de nuit vers Lyon, Rome, Barcelone, Madrid ou Londres, ce n'est pas une question régionale, mais un choix stratégique d'envergure nationale qui ouvre notre pays tout entier sur le continent et assure notre cohésion. »

Citation de Pascal Broulis, Conseiller aux États
« Avec les importants investissements consentis sur l'axe Nord-Sud, voyager de Zurich à Lugano à travers les Alpes prend une heure de moins que de faire Zurich-Genève à travers le Plateau suisse. Il est temps d'investir sur l'axe Est-Ouest. »

Citation de Christophe Reymond, Centre Patronal
« La ligne Genève–Berne est l'un des tronçons les plus rentables de Suisse. En effet, l'Arc lémanique, connait l'une des plus fortes croissances démographiques du pays. Cette région nécessite donc davantage d'investissements pour anticiper la demande future ».

Citation de Philippe Miauton, CVCI
« Les cantons de Genève et de Vaud contribuent à eux deux à hauteur de 25 % de l'impôt fédéral direct. Pourtant, les infrastructures ferroviaires entre Genève et Lausanne sont complètement dépassées et non redondantes. Il est urgent de corriger ce retard ! ».

Citation de Vincent Subilia, CCIG
« Le temps de parcours entre Genève et Berne a augmenté de 10% entre 2005 et 2025, alors qu'ils ont diminué entre la plupart des autres métropoles suisses ! Le deuxième poumon économique du pays a impérativement besoin d'investissements et d'une vision d'avenir à la hauteur de son importance économique. »

Citation de Arnaud Bürgin, FER-Genève
« Entre 2010 et 2019, le nombre de wagons de marchandises circulant entre Lausanne et Genève a augmenté de 40 %. Il est urgent de renforcer les capacités de cette ligne ferroviaire afin de garantir l'approvisionnement de Genève. L'absence de redondance sur ce tronçon expose la ligne à des perturbations, jusqu'à Saint-Gall »

Citation de Florian Németi (CNCI)
« La qualité de l'offre ferroviaire s'est dégradée sur la ligne du pied du Jura. Elle pénalise les collaboratrices et collaborateurs qui font le choix des transports publics pour se rendre au travail et qui contribuent à l'essor de l'économie romande. Nous pensons aussi aux voyageurs d'affaires et aux touristes. Les ruptures de charge, les rallongements de temps de transport ainsi que les plus longues attentes en gares constituent autant d'incitations à opter pour le transport individuel motorisé. »

Citation de Philippe Gumy (CCIF)
« A la croisée entre le pôle économique lémanique et la capitale fédérale sur l'axe ferroviaire, le canton de Fribourg et ses entreprises doivent pouvoir s'appuyer sur des lignes ferroviaires rapides et fiables vers les aéroports et les centres économiques, académique et d'innovation. Un renforcement des infrastructures dans la partie occidentale du pays est aussi évident qu'urgent »

Citation de David Valterio (Fédération Fribourgeoise des Entrepreneurs-Fribourg)
« Cet axe ferroviaire est un pilier indispensable à la poursuite du développement d'une région dynamique à forte croissance économique. Il est donc impératif de poursuivre les investissements dans cet axe stratégique de mobilité pour en faire bénéficier non seulement la Suisse occidentale, mais surtout l'ensemble de notre pays. »

Citation de Vincent Riesen (CCI-VS)
« Le transport ferroviaire est essentiel pour le Valais, autant pour son industrie que son tourisme et ses services. »

Citation de Pierre-Alain Berret (CCIJ)
« Le rétablissement de la ligne directe entre Genève et Bâle, via le pied du Jura et Delémont, est une nécessité pour réduire significativement les temps de trajet entre deux des trois plus grandes métropoles du pays. Un plan d'investissements ambitieux permettra d'absorber la croissance programmée du trafic entre ces deux pôles, tout en favorisant une mobilité durable. »

Renforcement de l'axe ferroviaire Est-Ouest

Argumentaire des milieux économiques lémaniques

La ligne Genève-Saint-Gall constitue la colonne vertébrale des transports ferroviaires suisses. Plus de trois millions d'habitants, soit près d'un tiers de la population suisse, vivent dans un couloir de seulement 10 kilomètres autour de cette ligne ferroviaire. Cette ligne est donc critique pour les pendulaires et, plus globalement, pour les déplacements professionnels. Elle représente aussi un axe important pour le transport de marchandises. En plus de permettre l'approvisionnement de base d'une grande partie de la population, elle irrigue aussi de nombreux bassins industriels cruciaux pour l'économie suisse. A cet égard, il faut savoir que les neuf cantons traversés par cette ligne contribuent à près de 70% du produit intérieur brut (PIB) de la Suisse en 2023.

Malheureusement, plusieurs tronçons de cette ligne sont chroniquement saturés, en particulier le tronçon situé entre Genève et Lausanne où plus de 670 convois circulent chaque jour sur des infrastructures aux capacités limitées (souvent sur 2 voies) et non-redondantes. La densité de ces flux, l'une des plus élevées en Europe, pèse sur l'exploitation. Elle nécessite la mise en place d'une chorégraphie millimétrée où le moindre retard peut causer des perturbations en cascades sur presque tout le réseau CFF, comme ce fut le cas lors de l'épisode du trou de Tolochenaz en 2021. En outre, le nombre de voyageurs augmente de manière marquée chaque année. En effet, les zones urbaines et périurbaines traversées par cette ligne sont en pleine croissance démographique. Ainsi, entre 2020 et le premier semestre 2025, le canton de Vaud, Genève et Fribourg ont vu leur population s'accroître de près de 100'000 habitants. La plupart de ces nouveaux venus se concentrent non loin de la ligne Genève-Saint-Gall et l'empruntent régulièrement. Par ailleurs, d'après les dernières projections de l'Office fédérale de la statistique, du 15 avril dernier, les cantons de Saint-Gall, Vaud et Genève seront les cantons qui connaîtront la plus forte croissance démographique d'ici 2055. Enfin, on constate que le train connait un engouement important depuis la fin de la pandémie de covid. En effet, le rail a atteint un record fréquentation au 2ème trimestre 2025, avec 6 milliards de voyageurs-kilomètres. Tous ces éléments contribuent à engorger de plus en plus souvent les trains et à fragiliser l'exploitation qui s'avère de moins en moins fiable.

Cette situation préoccupante nécessite une politique d'investissements à la hauteur des enjeux de la part de la Confédération. Du point de vue des milieux économiques

lémaniques, ces investissements sont plus que jamais nécessaires pour répondre à la demande. Ces dépenses sont également bénéfiques du point de vue des retours sur investissement attendus sur le long-terme. Par conséquent, ils plaident unanimement pour le doublement du tronçon Genève-Lausanne. Seul ce scénario permet de sécuriser l'approvisionnement et d'offrir une qualité de service suffisante pour les usagers. Sa réalisation permettrait également d'envisager une croissance de la part modale du train rendue nécessaire par la mise en œuvre des objectifs climatiques souscrits par la Suisse à l'horizon 2050.

Fenêtre pour les Alémaniques sur la Romandie, la France et le Sud de l'Europe, porte d'entrée des Romands vers Zurich et l'Allemagne, **l'axe ferroviaire Est–Ouest est essentiel pour assurer le bon fonctionnement du réseau suisse**. Il devrait garantir une mobilité fluide et respectueuse du climat le long du Plateau suisse et du Pied-du-Jura, tant pour les voyageurs que pour les marchandises.

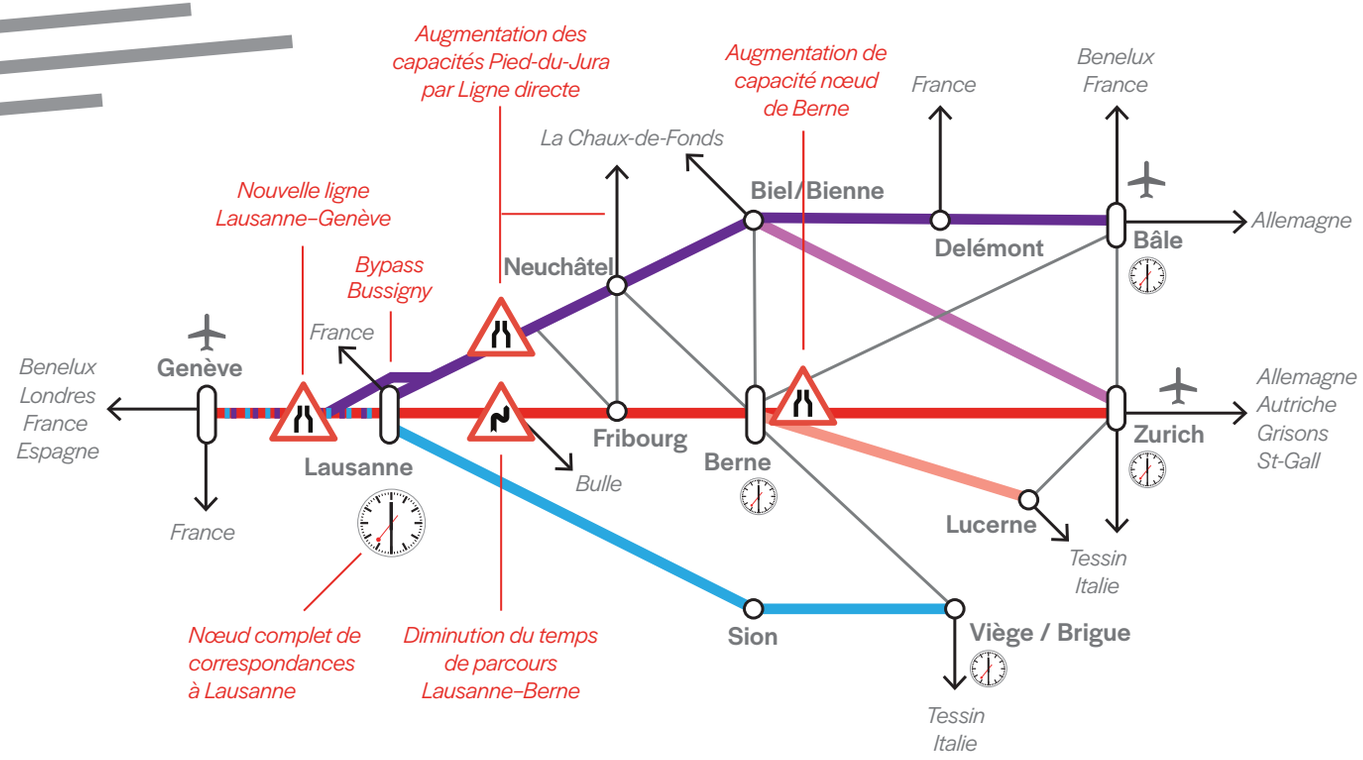
Les grandes lignes de cet axe relient les trois principales régions économiques du pays, à savoir les métropoles zurichoise, bâloise et lémanique, ainsi que leurs aéroports internationaux. Elles traversent les zones économiques de la Région Capitale Suisse et de l'Arc jurassien.

Le développement de l'axe Est-Ouest est crucial pour une large partie de la population et du territoire suisse.

Il constitue un pilier de la cohérence nationale du réseau ferroviaire entre l'Est et l'Ouest du pays, tout en améliorant la mobilité interne d'un quart de la population suisse dans une région en plein essor démographique. Cela implique de remédier aux faiblesses actuelles du rail entre Genève et Berne.

Le réseau ferroviaire suisse est interconnecté: l'axe Est-Ouest l'est avec l'axe Nord-Sud; ces deux axes le sont avec les réseaux français, allemands, autrichiens et italiens. Investir dans le développement de l'axe ferroviaire Est-Ouest est bénéfique pour l'ensemble de la Suisse, sa population et son économie.

EST OUEST





RENFORCER ET FIABILISER LE RAIL POUR LA SUISSE DE DEMAIN.

CTSO
Conférence des transports de Suisse occidentale

www.ctso.ch

1 Garantir la cohérence du système ferroviaire suisse

Le principe de Rail 2000 est d'assurer des liaisons en moins de 60 minutes entre les principaux pôles ferroviaires suisses (Zurich, Bâle, Berne, Biel/Bienne, Lausanne), afin de garantir un rythme de correspondances cohérent sur l'ensemble du réseau. Ce temps de parcours n'est toujours pas atteint entre Lausanne et Berne, ce qui détériore la structure et les correspondances Grandes lignes en Suisse occidentale.

Même si l'objectif premier de cette réduction de temps de parcours — acceptée par le peuple suisse en 1987 — n'est pas la vitesse, il s'agit aussi de rétablir une certaine cohérence entre les trajets entre l'Est et l'Ouest et ceux entre le Nord et le Sud. Il faut actuellement plus de 2h50 pour relier Zurich à Genève, soit une heure de plus que pour traverser les Alpes entre Lugano et Zurich.

2 Augmenter les cadences et les liaisons Grandes lignes

Éliminer les points noirs du réseau permettra de multiplier les liaisons entre les principales villes suisses. Il s'agit notamment d'assurer des dessertes toutes les demi-heures entre Genève, Lausanne, Zurich, Lucerne et Bâle, à la fois via Berne ainsi que via Neuchâtel et Bienne. Cela implique notamment le doublement progressif de la ligne, d'une part, entre Berne et Lausanne et d'autre part entre Lausanne et Genève, véritable goulet d'étranglement qui limite l'ensemble du système ferroviaire suisse. Supprimer d'autres points de congestion, comme la sortie de la gare de Berne en direction d'Olten et de Bienne, le goulet de Vauseyon à l'Ouest de Neuchâtel ou encore réaliser un véritable bypass de la ligne du Pied-du-Jura dans la région lausannoise, permettra de redonner du souffle à l'ensemble du système de transport longue distance en Suisse.

Garantir une capacité suffisante sur les grandes lignes Est-Ouest permettra également de renforcer l'offre régionale, afin que la Suisse occidentale — qui regroupe plus d'un tiers de la population du pays — puisse relever les défis climatiques, démographiques et économiques des cinquante prochaines années.

3 Sécuriser l'accessibilité de Genève

Entre Genève et Lausanne, l'unique ligne actuelle — en grande partie à double voie — représente un point noir du réseau grandes lignes des CFF. Au moindre incident, c'est l'ensemble des trains en provenance de Genève vers Lausanne, Sion, Neuchâtel, Bienne, Bâle, Berne, Zurich, Saint-Gall et Lucerne qui sont interrompus, provoquant des perturbations en cascade sur tout le réseau suisse.

Cette ligne est saturée et empêche le développement de l'offre sur l'axe Est-Ouest, ainsi que vers Milan, Paris et Lyon. Le développement de l'offre internationale vers le sud de la France et la péninsule ibérique, en proposant des alternatives crédibles à l'avion, contribuera au transfert modal.

La réalisation d'une seconde ligne Lausanne–Genève est aussi indispensable pour fiabiliser et développer le trafic marchandises entre les principales régions économiques du pays et participer au transfert modal de cette catégorie de trafic.

La Suisse occidentale, c'est ...

7 cantons





3.5 millions d'habitants (38%)
+ 1 millions d'ici 2050



2.1 millions d'emplois (37%)



44% du territoire helvétique



36% du PIB helvétique



territoire d'innovation



42 organisations internationales
476 ONG
59 organisations sportives



46% des nuitées hôtelières



23% de part modale en faveur du rail (CH 28%)



9.2 millions de voyageurs à l'aéroport de Genève



40% du réseau ferré suisse