

Communiqué de presse, Berne, le 9 octobre 2025

L'expertise à Bâle est inacceptable

L'expertise de l'extension de l'infrastructure ferroviaire à Bâle est incompréhensible pour le Comité de l'axe du Lötschberg. L'attente dans le coude du Rhin et d'autres projets, qui n'ont pas été priorisés, affaiblissent l'axe ferroviaire. La capacité de l'aménagement complet du Lötschberg ne peut pas être exploitée de cette manière.

Le Comité de l'axe du Lötschberg salue l'état des lieux différencié des projets d'infrastructures ferroviaires et routières dans l'expertise « Transports '45 ». Il reconnaît aussi les efforts d'effectuer un ordre de priorité d'un point de vue systémique et en matière des transports. Mais la priorisation doit être corrigée dans le processus politique, qui va suivre maintenant.

L'expertise affecte l'approvisionnement

En donnant la priorité au tunnel du Rhin tout en reportant le l'extension du rail, l'urgence de l'extension des infrastructures ferroviaires dans le coude du Rhin est sous-estimée. Le manque d'engagement en faveur de la réalisation rapide de la gare souterraine en tant que première étape du maillon central ne permet pas de dissocier rapidement le trafic des marchandises, des voyageurs et le trafic régional. Étant donné que, selon la Confédération, ces transports vont continuer à croître dans les années à venir, Bâle est menacée de saturation sans extension rapide. L'approvisionnement de la Suisse en est particulièrement touché. Un tiers de toutes les importations et exportations en valeur, la moitié des importations d'huiles minérales et deux tiers des exportations par fret ferroviaire totales passent déjà par le nœud ferroviaire de Bâle. Attendre avec l'extension met en danger la sécurité d'approvisionnement du pays, par exemple en semences, en huiles minérales, en denrées alimentaires, en acier et en produits chimiques.

La priorité accordée au tunnel du Rhin rejetée en votation populaire le 24 novembre 2024, entraîne une disproportion entre l'extension autoroutière et ferroviaire dans la région bâloise. Afin de maintenir et de renforcer la compétitivité du rail, la réalisation rapide de la gare souterraine et du maillon central est d'autant plus urgente. Ce n'est qu'avec plus de rail que le tunnel du Rhin est capable de remporter une majorité politique. Le Comité de l'axe du Lötschberg attend de la politique qu'elle s'engage clairement en faveur de l'approvisionnement du pays et donc de l'extension des infrastructures ferroviaires à Bâle. Les représentants et représentantes du Comité s'y engageront.

Efficacité non renforcée

Afin que l'axe ferroviaire entre Bâle et Domodossola via le Lötschberg puisse être exploité efficacement, des infrastructures supplémentaires sont requises. Le Comité est déçu que les installations nécessaires dans la région de Berne ne soient pas considérées comme une priorité et la planification globale soigneusement préparée n'a pas été suffisamment appréciée. L'extension dans la vallée de l'Aar en est un exemple. L'absence de priorisation de l'extension à quatre voies dans la zone de la gare de Berne-Wankdorf est également incompréhensible. Cette extension est systémiquement nécessaire pour augmenter les performances de l'ensemble de l'axe du Lötschberg et de l'accès à la gare de Berne. Après tout, l'extension de la gare de Brigue peut être considérée comme positive.

Plus grandes capacité et cadence

Le Comité est soulagé de l'évaluation en principe positive de l'extension de la ligne ferroviaire entre Lausanne et Berne en tant que lien avec l'axe du Lötschberg. La construction d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Matran (FR) et Lussy (FR) est en retard. Le Comité ne partage pas l'évaluation modérée de la nouvelle ligne ferroviaire entre Vauderens (FR) et Oron (VD). Ces nouvelles lignes sont importantes pour stabiliser l'axe Ouest-Est, augmenter la capacité du transport des marchandises et réduire les temps de trajet. La bonne évaluation de la liaison directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds est appréciée.

Des corrections sont nécessaires

Le rapport « Transports 2025 » est une considération purement technique. Elle seule ne suffit pas. Ce qui manque encore, c'est l'évaluation d'un point de vue politique et économique. Diverses corrections sont nécessaires. Le Comité s'engagera en conséquence. L'approche politique de la coordination de la planification future des infrastructures ferroviaires et routières est soutenue. Le fait que le Conseil fédéral évalue des fonds supplémentaires pour l'extension du rail est salué. Ce n'est qu'avec des fonds supplémentaires suffisants que la qualité ferroviaire habituelle et les capacités nécessaires peuvent être assurées.

Pour de plus amples renseignements :

Esther Keller, coprésidente du Comité de l'axe du Lötschberg

076 443 31 41

Beat Rieder, coprésident du Comité de l'axe du Lötschberg

079 212 34 39