



TRANSPORTS '45 : LE « COUP DE SAC » QUI TRANSFORME VAUD EN CUL-DE-SAC

AGEFI - 09.10.2026

« LE CANTON DE VAUD DOIT EXIGER D'OBTENIR LA PLACE QUI LUI REVIENT AU SEIN DE TRANSPORT '45.»

Le Conseil fédéral s'est livré à un exercice difficile : face aux besoins énormes et pressants en matière d'infrastructures, il a tenté, en partie avec l'aide de l'EPFZ, de prioriser plus de 500 projets pour un montant de 113 milliards. Le résultat, véritable « coup de sac » portant le titre « Transports '45 », a fait l'objet d'une consultation publique qui s'achève ces jours.

Les défis sont nombreux : le développement ferroviaire prend du retard en raison des surcoûts qui s'accumulent, une part consacrée à l'entretien de l'infrastructure existante qui ne fait qu'augmenter et un fonds d'infrastructure ferroviaire qui ne pourra réaliser ses projets sans prolongation du 0,1 de TVA au-delà de 2030.

Un exemple symptomatique ? Le début de la redondance Lausanne-Genève grâce aux 13 premiers kilomètres de double voie entre Morges et Perroy. Problème : les surcoûts explosent et il paraît que l'avant-projet n'est pas achevé et donc pas techniquement mûr pour être inscrit dans l'étape d'aménagement 2027. On parle d'un début d'exploitation en...2045.

L'absence de redondance ferroviaire dans le second poumon économique de la Suisse n'est tout simplement plus acceptable alors que les Chambres fédérales ont validé la ligne Morges-Perroy en 2024 et que cette ligne a été reconnue comme étant d'importance stratégique par l'expertise de l'EPFZ.

Penchons-nous maintenant sur les projets routiers : sur un total de 31 projets supprimés, 11 d'entre eux concernent le territoire vaudois. Le grand contournement de Morges est supprimé malgré

son approbation par les Chambres fédérales. Soulignons également que ces projets n'ont pas été rejetés par le peuple en 2024.

Un des arguments justifiant ces suppressions est l'existence – prochaine ou non – d'alternatives ferroviaires. Or, la ligne Morges-Perroy ne se fera pas avant près de 20 ans et Transports 45', tout en supprimant les projets routiers sur les axes Lausanne-Genève, Lausanne-Yverdon et Lausanne-Montreux, ne prévoit aucun développement de l'offre ferroviaire sur ces axes.

Continuer à rouler à 5km/h sur l'A1 dans le canton de Vaud n'est pas un simple caprice de pendulaires impatientes ; les congestions coûtent entre 250 et 300 millions par année à l'économie vaudoise.

Pour le canton de Vaud, qui génère 71 milliards de francs de valeur ajoutée, représente 8% du PIB national et contribue à 11% de l'impôt fédéral direct, le bilan de Transports 45' est donc famélique.

On le sait : le dynamisme de notre tissu économique, la fiabilité de nos chaînes d'approvisionnement et notre compétitivité dépendent fortement de la performance et de la redondance de nos réseaux de transport.

Des infrastructures fiables et prévisibles constituent un des socles sur lesquels l'attractivité et la qualité de vie de notre pays se fondent. Avec le retour d'une géopolitique incertaine, les acteurs économiques n'ont jamais autant eu besoin de prévisibilité.

Le canton de Vaud doit exiger d'obtenir la place qui lui revient au sein de Transport '45.