

Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
DETEC
Palais fédéral Nord
CH-3003 Berne

Genève, le 9 octobre 2026

Par courriel à :

konsultationen@bav.admin.ch

Consultation : Transports'45

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le 19 juin 2026, votre département a ouvert une consultation concernant le projet « Transports'45 », qui vise à augmenter les capacités ferroviaires, à réduire les goulets d'étranglement routiers et à soutenir le développement des transports dans les agglomérations. La Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG) a pris connaissance avec attention des mesures proposées.

En préambule, la CCIG souhaite rappeler le rôle central que joue Genève dans l'économie suisse. Le *Projet de territoire Suisse*, de l'Office fédéral du développement territorial, décrit l'espace métropolitain lémanique comme l'un des principaux moteurs économiques du pays, porté par des atouts tels que l'innovation, la recherche, la formation et les réseaux internationaux. Il souligne à ce titre la nécessité de préserver des conditions-cadres permettant à cette région de demeurer compétitive, notamment grâce à des infrastructures performantes et à une excellente connectivité.

Les perspectives démographiques et économiques confirment par ailleurs la dynamique de croissance de notre canton. L'emploi devrait progresser de 27 % à Genève d'ici à 2050, contre 16 % en moyenne nationale (Wüest Partner, 2026). Dans

le même temps, la population devrait augmenter de 22,5 % d'ici à 2055, contre 15,8 % à l'échelle du pays (OFS, 2025).

Dans ce contexte, la mobilité constitue une condition-cadre essentielle au bon fonctionnement de l'économie. Ces perspectives soulignent l'importance de disposer d'infrastructures capables d'accompagner cette croissance et de préserver durablement l'attractivité ainsi que la compétitivité de notre région.

Orientation générale du projet Transports'45

La CCIG comprend la nécessité d'avoir procédé à une redéfinition de certaines priorités dans le cadre du mandat confié au Professeur Weidmann de l'EPFZ, compte tenu des surcoûts constatés sur plusieurs projets déjà approuvés. Elle relève toutefois aussi que le Contrôle fédéral des finances a mis en évidence d'importantes lacunes dans la méthodologie de priorisation retenue dans le cadre du projet Transports'45.

Dans les grandes lignes, la CCIG salue le fait que les décisions relatives au financement du rail, des routes nationales et du trafic d'agglomération soient, pour la première fois, présentées simultanément. Cette démarche offre une vision globale des investissements prévus à l'horizon 2045 et s'inscrit pleinement dans l'approche multimodale défendue par notre organisation.

Si la CCIG soutient l'orientation générale du projet, elle estime toutefois que celui-ci pourrait afficher une ambition plus marquée sur certains enjeux stratégiques à long terme. À titre d'exemple, le développement sur le long terme de l'axe ferroviaire Ouest-Est demeure insuffisamment pris en considération alors qu'il constitue une liaison d'importance nationale traversant neuf cantons ayant généré près de 70 % du PIB suisse en 2023.

Aménagements de l'infrastructure ferroviaire

Bien que la CCIG salue la confirmation du financement de la gare souterraine de Genève-Cornavin, elle s'interroge toutefois sur l'ordre de priorité accordé à plusieurs autres investissements.

Du point de vue de notre organisation, l'axe ferroviaire Ouest-Est, reliant Genève-Aéroport à Saint-Gall, devrait constituer une priorité nationale. Nous sommes

particulièrement préoccupés par l'écart croissant observé ces vingt dernières années entre la Suisse romande et la Suisse alémanique en matière de temps de parcours ferroviaires. Comme l'a récemment [démontré l'association Oustrail](#), ceux-ci ont diminué en Suisse alémanique alors qu'ils se sont allongés en Suisse romande. Cette évolution risque d'affaiblir progressivement la cohésion du territoire national et de pénaliser la compétitivité économique de notre région.

Morges-Perroy et deuxième ligne Genève-Lausanne

La mise en œuvre d'une stratégie claire pour le doublement de la ligne entre Genève Aéroport et Lausanne fait aujourd'hui défaut dans le projet. Cette absence de perspective contraste avec la volonté exprimée par le Parlement lors de l'adoption de la [motion Français 23.3668](#), qui demandait l'élaboration d'un plan d'action visant à renforcer la redondance de cet axe ferroviaire stratégique.

Le Conseil fédéral lui-même relevait dans son [rapport du 20 juin 2025](#) que la ligne Genève Aéroport -Lausanne figure parmi les corridors les plus chargés du pays et qu'elle ne dispose d'aucune alternative ferroviaire directe en cas d'incident majeur.

Dans ce contexte, il est difficilement compréhensible que le tronçon Morges-Perroy ne soit envisagé que dans le Message 2031 et qu'aucune perspective crédible de doublement complet de la ligne ne soit présentée. La réalisation de Morges-Perroy doit ainsi être engagée sans délai comme première étape d'un renforcement global de l'axe Genève Aéroport -Lausanne. Déjà inscrit dans le Message 2023 et doté d'un premier crédit d'engagement, ce projet doit désormais bénéficier de garanties claires quant à sa réalisation et ne saurait être reporté pour des raisons financières.

Parallèlement, les études d'avant-projet relatives à une future deuxième ligne entre Lausanne et Genève Aéroport devraient être financées dès 2027 afin de préparer les prochaines étapes de développement de cette infrastructure essentielle.

Pour mille de TVA

Selon la CCIG, ni l'étape d'aménagement 2027 ni les suivantes ne pourront être financées durablement sans la prolongation du pour mille temporaire de TVA. Notre organisation soutient par conséquent son maintien au-delà de 2030.

Ce soutien demeure toutefois conditionné à une meilleure prise en compte des besoins de la Suisse occidentale dans le Message, notamment au travers du renforcement de l'axe Ouest-Est, du financement des études nécessaires aux projets de la région lémanique et de l'intégration des dessertes internationales.

Au regard de la contribution économique majeure de Genève et de sa région à la prospérité nationale ainsi que de ses perspectives de croissance, une participation fiscale supplémentaire ne pourra être défendue auprès de la population genevoise et romande que si elle s'accompagne d'améliorations concrètes et visibles pour notre région.

Aménagements des routes nationales

La CCIG soutient le plafond de 9,46 milliards de francs prévu pour la période 2028-2031 en faveur de l'exploitation, de l'entretien et de l'aménagement des routes nationales. Elle soutient également les projets retenus, notamment l'élargissement de l'A1 à Genève ainsi que la réaffectation des bandes d'arrêt d'urgence entre Le Vengeron et Nyon.

Cependant, l'autoroute A1 entre Genève et Lausanne figure aujourd'hui parmi les infrastructures les plus sollicitées du pays avec plus de 80'000 véhicules par jour. Dans ce contexte, nous regrettons l'abandon du projet de grand contournement de Morges et demandons au Conseil fédéral de reconsidérer cette décision.

Par ailleurs, l'élargissement à deux fois trois voies de l'autoroute A1 sur l'ensemble du contournement de Genève, de Perly à Genève-Aéroport, est indispensable avant 2045. Dès lors, la CCIG regrette le report du tronçon Bernex-Meyrin/Vernier-Genève-Aéroport à l'horizon 2055, alors même que le rapport explicatif du DETEC le présente comme le prolongement naturel du projet Perly-Bernex. À défaut de sa réalisation, le goulet d'étranglement sera simplement déplacé vers le nord du contournement, sans résoudre durablement les problèmes de capacité.

Ce contournement remplit une double fonction stratégique. Il constitue à la fois un axe urbain permettant de soulager le centre-ville et les franchissements du Rhône, ainsi qu'un corridor international nord-sud desservant les pôles économiques de Meyrin, Vernier, Satigny, Bois-de-Bay et l'aéroport. Dès lors, la marge financière

identifiée par la Confédération dans le FORTA devrait être utilisée afin d'intégrer ce projet parmi les priorités à l'horizon 2045.

Enfin, la CCIG regrette que la Traversée du lac soit écartée des priorités à long terme, alors même qu'elle a été acceptée par 63 % de la population genevoise en 2016. Une telle infrastructure contribuerait au désengorgement des zones urbaines et renforcerait la résilience du réseau routier genevois. La CCIG demande par conséquent que la Traversée du lac ne soit pas définitivement abandonnée et que les études nécessaires à sa planification à long terme puissent être poursuivies.

Conclusion

En conclusion, la CCIG soutient l'objectif global poursuivi par le projet Transports'45. Elle estime toutefois que celui-ci gagnerait à être renforcé sur plusieurs points abordés dans le présent document, afin de mieux répondre aux besoins de la région lémanique et d'accompagner sa croissance démographique et économique. Nous vous remercions de l'attention portée à nos observations et de leur prise en considération.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'expression de notre haute considération.

Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève



Vincent Subilia
Directeur général



Mohamed Atiek
Directeur Département promotion
et soutien à l'économie

La Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève (CCIG) a pour objectif d'assurer une économie forte, permettant aux acteurs qui constituent le tissu économique local d'exercer leur activité de manière pérenne. Association de droit privé, indépendante des autorités politiques, la CCIG fait entendre la voix des entreprises, par exemple lors de consultations législatives cantonales et fédérales, et en formulant des propositions ayant trait aux conditions cadre économiques. La CCIG compte plus de 2 800 entreprises membres.