

Priorités de l'économie

Transports'45 : des infrastructures à la hauteur des besoins de l'économie suisse

Bâle, Genève et Vaud : des moteurs de la croissance économique suisse

Ces quatre cantons concentrent une part essentielle de la création de valeur, de l'innovation, des exportations et des recettes fiscales du pays. Par ailleurs, Bâle-Ville et Genève occupent respectivement les 1er et 3e rangs suisses en matière de PIB par habitant, ainsi que les 1er et 2e rangs pour les exportations. En additionnant les économies vaudoise et de Bâle-Campagne, ces cantons génèrent plus de 35 % des recettes de l'impôt fédéral direct. Les performances économiques de ces régions bénéficient ainsi à l'ensemble du pays grâce à leur contribution à la péréquation financière, au financement des politiques publiques, au dynamisme du tissu économique suisse et au renforcement de la compétitivité internationale.

Cette réalité est appelée à se renforcer, puisque les projections démographiques et économiques indiquent que ces régions connaîtront prochainement une forte croissance de la population et de l'emploi. Des infrastructures adaptées constituent une condition *sine qua non* pour répondre à ces défis.

Eviter un décrochage économique

Bâle et l'arc lémanique accueillent des pôles industriels, scientifiques, universitaires, logistiques et internationaux d'importance stratégique pour notre pays. Leur bon fonctionnement repose notamment sur des infrastructures performantes, fiables et résilientes. Aujourd'hui, la hausse des besoins en mobilité des personnes et des marchandises met sous pression les infrastructures existantes. Certains axes ont atteint leurs limites de capacité. Par ailleurs, l'allongement des temps de parcours, notamment dans la région lémanique, compromet les objectifs de cohésion nationale et affaiblit la connectivité de la Suisse occidentale avec les autres grands pôles économiques du pays.

Assurer des finances ambitieuses

La question du financement est aujourd'hui déterminante pour la réussite du dossier Transports'45. Or, le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) fait face à des défis majeurs : en dix ans, la part des ressources consacrée à l'entretien du réseau a augmenté de 40 %, tandis que les moyens destinés à son extension ont diminué de 27 %. Le Parlement doit dès maintenant examiner des solutions de financement complémentaires afin de garantir durablement le développement et la modernisation du réseau ferroviaire suisse. **Le renforcement du FIF ou la mise en place de mécanismes de financement complémentaires constituent une condition indispensable à la concrétisation des projets stratégiques de Transports'45.**

Notre proposition : amender l'article 2 de l'arrêté fédéral sur l'infrastructure ferroviaire

Nos Chambres de commerce demandent de compléter l'arrêté fédéral relatif à l'étape d'aménagement 2027 de l'infrastructure ferroviaire comme suit :

Art. 2 (remplace l'art. 2 actuel)

1 Le Conseil fédéral soumet à l'Assemblée fédérale, d'ici à 2031, un message relatif à une prochaine étape d'aménagement. Il veille à ce que les projets suivants soient traités en priorité :

- a. nœud de Bâle (ligne diamétrale de Bâle) : augmentation de la capacité du RER bâlois ;
- b. Lausanne – Berne (Romont-Fribourg) : augmentation de capacité et réduction du temps de parcours;
- c. nœud de Lucerne (gare de passage de Lucerne) : augmentation de la capacité.

2 Le Conseil fédéral veille à ce qu'un avant-projet soit disponible d'ici fin 2030 pour chacun des projets mentionnés à l'alinéa 1.

Priorités spécifiques à la région bâloise

Garantir la ligne diamétrale de Bâle

La ligne diamétrale constitue le projet structurant central pour le nœud ferroviaire bâlois. Grâce à l'augmentation des capacités du réseau qu'elle apporte, le trafic régional, le trafic voyageurs national et le fret ferroviaire en bénéficieront. Elle doit dès lors être intégrée de manière contraignante à la planification fédérale et bénéficier d'un avant-projet achevé à temps pour la prochaine étape d'aménagement, afin de permettre son financement.

Maintenir les haltes de Bâle Neualschwil et de Dornach Apfelsee

Ces deux haltes sont indispensables afin de disposer d'une politique coordonnée du développement territorial et des transports. Elles desservent des zones à fort potentiel de développement et renforcent le trafic d'agglomération. Elles ne doivent pas être supprimées de l'étape d'aménagement 2035.

Poursuivre le tunnel du Rhin

Le tunnel du Rhin est un élément essentiel pour l'efficacité du système de transport bâlois. Il améliore l'accessibilité nationale et constitue une condition préalable à la modernisation durable des infrastructures, en délestant notamment l'Osttangente. Les mesures d'accompagnement nécessaires doivent ainsi être préparées dès aujourd'hui.

Prioriser la N18 et le tunnel du Muggenberg

Le corridor Bâle-Delémont souffre de goulets d'étranglement et de problèmes récurrents de sécurité en traversant des localités fortement chargées. Les travaux de planification doivent être poursuivis sans délai afin de garantir une réalisation rapide du projet.

Priorités spécifiques à la région lémanique

Réaliser la ligne Morges-Perroy, première étape du doublement de Lausanne- Genève aéroport

L'axe ferroviaire Lausanne-Genève aéroport demeure particulièrement vulnérable en l'absence d'un véritable itinéraire de substitution. La réalisation de la ligne Morges-Perroy doit ainsi être engagée sans délai comme première étape du doublement complet de cet axe stratégique pour la Suisse. Déjà inscrit dans le Message 2023 avec un crédit d'engagement dédié, ce projet doit désormais bénéficier de garanties claires quant à sa réalisation et ne saurait être reporté pour des raisons financières. Enfin, les études d'avant-projet de la future deuxième ligne entre Lausanne- Genève aéroport doivent être financées dès 2027 afin d'en préparer les prochaines étapes.

Renforcer l'axe ferroviaire Lausanne-Berne

40 ans après Rail 2000, la liaison Lausanne-Berne demeure un maillon faible de l'axe est-ouest. L'Arc lémanique attend toujours certaines améliorations qui avaient été promises et votées il y a 40 ans. Pendant ce temps, les voyageurs perdent du temps, et les entreprises en compétitivité, en raison de la vulnérabilité de la ligne.

Réaliser la mise à six voies de l'A1 entre Perly et Genève-Aéroport

L'autoroute A1 reliant Genève à Lausanne est aujourd'hui l'une des infrastructures les plus saturées du pays avec plus de 80'000 véhicules par jour. Le tronçon situé entre Perly-Vernier-Genève-Aéroport, constitue un axe particulièrement critique pour le tissu économique en agissant à la fois comme autoroute de contournement pour le trafic local et comme axe de transport international nord-sud d'importance européenne.

La réalisation des infrastructures mentionnées ainsi que la garantie d'un financement durable du Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) sont indispensables pour préserver l'accessibilité, la compétitivité et la contribution économique de la région bâloise et de la région lémanique au bénéfice de l'ensemble du pays.

Contacts

Martin Dätwyler, Direktor Handelskammer beider Basel, 061 270 60 81

Philippe Miauton, Directeur de la Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie, 079 277 68 41

Vincent Subilia, Directeur général de la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève, 078 757 95