

Bâle, le 2 mai 2024

## **Renforcement du trafic ferroviaire dans les centres économiques de Genève et de Bâle**

### **Résolution conjointe de la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève et de la Chambre de commerce des deux Bâle**

Totalisant une valeur d'exportation de 80 milliards de francs pour Bâle et de 22 milliards de francs pour Genève en 2022, les deux cantons se hissent aux deux premières places des cantons exportateurs. Par ailleurs, avec un PIB par habitant de 204 070 francs à Bâle et de 115 834 francs à Genève, ils occupent respectivement la première et la troisième place des cantons suisses.

Leur situation géographique et leur dynamisme économique font de Genève et Bâle deux plaques tournantes stratégiques pour la Suisse que ce soit pour le transport de marchandises ou celui des personnes. Chaque jour, respectivement 156 783 et 74 205 frontaliers franchissent les frontières de la région Lémanique et du Nord-Ouest de la Suisse<sup>1</sup>. Ces deux espaces économiques occupent ainsi, avec le canton du Tessin, les premières places en termes d'interconnexions transfrontalières. L'infrastructure ferroviaire à Genève et à Bâle a toutefois atteint sa limite de capacité. Ainsi des améliorations de l'offre, qui répondent à la croissance démographique<sup>2</sup> et à l'augmentation des flux de marchandises, ne sont pas envisageables avec l'infrastructure actuelle. Partageant les mêmes défis et besoins en matière d'investissements ferroviaires, Genève et Bâle s'allient aujourd'hui au travers de leurs Chambres de commerce pour interpeller la Confédération afin que leurs revendications soient légitimement entendues.

Pour la **Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève**, il convient ainsi de prendre des mesures pour développer l'offre à l'échelle de l'agglomération, fiabiliser la connexion de Genève au reste de la Suisse et assurer un accès performant au réseau à grande vitesse européen depuis Genève. Pour y parvenir, la **Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève** formule les demandes suivantes :

1. La réalisation d'une diamétrale ferroviaire nord-sud pour permettre le développement du RER Léman Express, déjà saturé 4 ans seulement après sa mise en service ;
2. La construction d'une nouvelle ligne entre Genève et Lausanne, comme l'ont décidé en mars dernier les Chambres fédérales ;
3. Des investissements ferroviaires transnationaux pour renforcer les réseaux RER dans les zones transfrontalières et pour améliorer la connexion de Genève au réseau à grande vitesse européen (Lyon, Marseille, Turin, Barcelone, Londres).

<sup>1</sup> Chiffres du 4<sup>e</sup> trimestre 2023 de l'Office fédéral de la statistique sur les frontaliers.

<sup>2</sup> Au sein de l'Espace métropolitain trinational de Bâle, la population augmentera de 138'000 personnes d'ici 2040 selon le rapport du 4<sup>ème</sup> projet d'agglomération bâlois. En ce qui concerne le canton de Genève, la population devrait augmenter de 77'800 personnes d'ici 2040, d'après le scénario moyen de l'Office cantonal de la statistique.

Ces projets doivent être programmés dès aujourd'hui afin que Genève et son agglomération puissent assurer leur croissance économique et démographique.

Des améliorations rapides de l'offre ferroviaire sont également nécessaires dans la région de Bâle. Bâle est une plaque tournante pour d'importants corridors de transports européens. Pourtant, les capacités du nœud ferroviaire de Bâle sont épuisées. Bâle est la seule grande agglomération de Suisse à ne pas disposer de voies séparées pour le RER dans le centre.

Afin de dissocier le RER du reste du trafic ferroviaire, de permettre la mise en place de nouvelles offres de transports publics, de garantir l'approvisionnement du pays et d'apporter une contribution importante au transfert modal, **la Chambre de commerce des deux Bâle** formule les revendications suivantes :

1. L'inscription de la gare souterraine de Bâle CFF, en tant que première étape de la réalisation du Herzstück, dans le message 2026 du Conseil fédéral qui définira les projets de la prochaine étape d'aménagement. Il convient également d'optimiser les installations des voies de la gare de Bâle CFF et de garantir des capacités dans les installations de stationnement et de service.
2. L'inscription des aménagements d'infrastructure du Fricktal dans le message 2026. Le Fricktal est la seule ligne d'accès restante du RER trinational de Bâle, pour laquelle aucun financement n'est prévu dans les étapes d'aménagement actuelles.

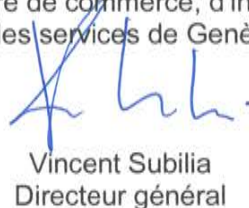
La satisfaction de ces exigences permettra de franchir une étape importante vers la réalisation, d'ici 2045, de ce que l'on appelle le Herzstück - la liaison souterraine du RER entre les gares bâloises.

Par cette résolution, la **Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève** et la **Chambre de commerce des deux Bâle** expriment que les milieux économiques de Genève et de Bâle s'engagent de manière unie en faveur d'un développement rapide de l'infrastructure ferroviaire. Elles sont convaincues que leurs revendications communes sont d'une grande importance pour maintenir de bonnes conditions économiques à Genève et Bâle, ainsi que pour toute la Suisse.

Chambre de commerce des deux Bâle

  
Martin Dätwyler  
Directeur général

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

  
Vincent Subilia  
Directeur général