

PRISE DE POSITION

Position de la Suisse du Nord-Ouest sur le projet « Transports '45, volet ferroviaire »

5 juin 2026

Les cantons de la Suisse du Nord-Ouest saluent dans l'ensemble la volonté du Conseil fédéral de poursuivre, dans le cadre du projet « Transports 2045 », le développement ciblé et coordonné des infrastructures des trois modes de transport que sont le rail, la route et le trafic d'agglomération. Ils constatent toutefois, en particulier pour le rail, un besoin fondamental d'agir au niveau du processus et de l'offre, ainsi qu'en matière d'adaptation à la demande et d'aménagement du territoire. Dans la perspective de la consultation à venir sur le message 2027, ils adressent au Conseil fédéral trois revendications concernant la procédure et cinq revendications relatives aux axes de développement dans la Suisse du Nord-Ouest.

Sur la base des considérations et des décisions de la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics de la Suisse du Nord-Ouest, les cantons de la Suisse du Nord-Ouest adressent les huit revendications suivantes au Conseil fédéral :

I. Revendications concernant la procédure

Revendication 1. Approche méthodologique

Le processus de planification doit être clarifié et les futurs principes de planification pour l'extension du réseau ferroviaire doivent être consolidés.

Dans le cadre de l'expertise « Transports '45 », commandée et pilotée par le DETEC en 2025 auprès de l'EPFZ, le processus s'est fortement orienté vers la politique. L'expertise complémentaire commandée par la DTAP et la CTP et publiée fin avril 2026 met en évidence certains points critiques concernant les procédures de planification. Elle remet également en question certains principes de l'expertise de l'EPFZ, tels que l'orientation actuelle des aménagements vers la capacité plutôt que vers l'accélération. Avec un paquet proposé de 24 milliards de francs dans le message 2027 et des mesures annoncées de plus de 8 milliards de francs dans le message 2031, les marges de manœuvre pour les 20 à 30 prochaines années sont épuisées. Il convient donc de montrer comment de nouveaux grands projets peuvent néanmoins être intégrés dans le processus de planification sans dépasser le cadre financier.

Revendication 2. Financement

Garantie à moyen et long terme du financement de l'entretien et de l'extension par le biais du Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), ce qui ne doit pas entraîner de nouveaux retards dans l'extension du réseau ferroviaire en raison d'un manque de moyens financiers.

La réalisation des mesures d'infrastructure prévues dans le projet « Transports '45 » suppose que le FIF dispose de moyens suffisants. La prolongation illimitée du pour mille de la TVA est donc absolument nécessaire. Cependant, même en maintenant ce pour mille, la liquidité du FIF n'est plus garantie pour les années à venir. Le maintien de l'infrastructure existante exigera de plus en plus de moyens, de sorte que moins de fonds seront disponibles pour l'extension. La réalisation des mesures d'infrastructure prévues dans le cadre de « Transports '45 » devrait donc être étalée dans le temps. Les cantons de la Suisse du Nord-Ouest s'opposent fermement à tout retard.

Revendication 3. Concept d'offre

Les mesures d'infrastructure prévues et supplémentaires nécessitent un concept d'offre qui ne présente aucune détérioration par rapport à l'offre actuelle.

Le projet « Transports '45 » se concentre sur les mesures d'infrastructure, alors qu'il n'existe pour l'instant aucun concept d'offre coordonné pour les horizons 2035–2045. Or, ces concepts d'offre constituent une

base indispensable pour déterminer les besoins réels en infrastructures et éviter les mauvais investissements. D'une manière générale, l'offre et les mesures d'infrastructure doivent être coordonnées sur le plan de l'aménagement du territoire. Le concept d'offre disponible à ce jour présente, notamment dans le Mittelland et au pied du Jura, des détériorations significatives du trafic longue distance et régional par rapport à l'offre actuelle et aux concepts d'offre antérieurs à l'horizon 2025.

II. Axes de développement importants dans la Suisse du Nord-Ouest

Revendication 4. Axe du Plateau

Les planifications relatives au développement de l'axe national est-ouest, en particulier dans la région Olten – Aarau – Zurich, doivent être menées en priorité afin que les mesures d'infrastructure nécessaires puissent être décidées et mises en œuvre dans le cadre du message 2031.

Le tunnel du Heitersberg, situé entre les vallées de la Limmat et de la Reuss, est aujourd'hui l'un des tronçons les plus fréquentés du réseau ferroviaire suisse. Le message 2027 prévoit en outre l'introduction d'une cadence au quart d'heure pour l'IC Berne – Zurich et d'une cadence à la demi-heure pour l'IR Bâle – Zurich d'ici 2035. De plus, la capacité limitée du tunnel du Heitersberg compromet la stabilité des horaires en cas de perturbations et de chantiers. L'objectif doit donc être de désengorger ce goulet d'étranglement du réseau ferroviaire suisse et d'accroître la redondance du système ferroviaire.

Revendication 5. Nœud d'Olten

La planification, la conception et la mise en œuvre des premières mesures d'extension du nœud d'Olten doivent être intégrées dans le message 2027 et poursuivies.

Olten est un nœud central de l'ensemble du réseau ferroviaire suisse. Les installations actuelles ne suffisent plus pour répondre à l'avenir aux exigences en matière de sécurité et de gestion de l'exploitation prévues dans les concepts d'offre pour les horizons 2035 et suivants. Il s'agit d'une multitude de projets étroitement liés les uns aux autres et qui, en raison de leur complexité, ne peuvent être mis en œuvre que par étapes et à moyen ou long terme. Les mesures nécessaires à cet effet ne sont que partiellement prises en compte dans les planifications actuelles.

Revendication 6. Ligne diamétrale de Bâle

La planification préliminaire de la ligne diamétrale de Bâle doit être lancée sans délai afin qu'une première étape du projet puisse être décidée et mise en œuvre avec le message 2031.

La ligne diamétrale de Bâle prévue constituera l'épine dorsale du RER trinational. Elle reliera entre elles les différentes parties de l'agglomération et permettra, dans de nombreux cas, des liaisons ferroviaires directes et plus courtes au-delà des frontières nationales. Il s'agit là d'une alternative aux routes aujourd'hui surchargées. La ligne diamétrale profitera à tous les usagers des transports de l'agglomération de Bâle, en particulier aux pendulaires. Elle permettra également de désengorger les deux gares bâloises. Le trafic international et national de longue distance ainsi que le trafic de marchandises bénéficieront également de cette augmentation de capacité. La ligne diamétrale joue ainsi un rôle clé dans le développement du nœud ferroviaire de Bâle et du réseau ferroviaire suisse.

Revendication 7. Nouveaux arrêts

Les nouveaux arrêts, qui ont déjà été approuvés par les Chambres fédérales, doivent être planifiés et réalisés.

Dans la Suisse du Nord-Ouest, Dornach Apfelsee et Bâle Neuallschwil sont concernés en priorité.

Revendication 8. Amélioration de l'offre sur les chemins de fer à voie étroite

Une planification des mesures d'infrastructure pour les chemins de fer à voie étroite est indispensable afin d'assurer leur raccordement au réseau à voie normale en tant que lignes régionales d'apport et de redistribution fine, ainsi que des améliorations de l'offre sous forme de liaisons interrégionales, comme dans le Jura avec le projet « ArcExpress » entre La Chaux-de-Fonds – Glovelier – Delémont.

En tant que liaisons d'accès et de sortie vers le réseau à voie normale, elles font partie intégrante d'une chaîne de transport et sont indispensables à la distribution de proximité. De plus, les chemins de fer à voie étroite relient les centres régionaux. Il est donc indispensable de garantir également les infrastructures nécessaires à ces chemins de fer. L'offre des chemins de fer à voie étroite doit donc être planifiée et conçue dès que possible, parallèlement aux mesures d'infrastructure requises. Outre diverses lignes dans le Mittelland et dans la région de Bâle, le projet ArcExpress, avec une liaison directe La Chaux-de-Fonds – Glovelier – Delémont, est également au centre de l'attention.

Contacts

Peter Hodel, conseiller d'État, président de la CGNO, peter.hodel@fd.so.ch

Esther Keller, conseillère d'État, présidente de la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics de la Suisse du Nord-Ouest (KöV NWCH), esther.keller@bs.ch

Julia Stühlinger, secrétaire générale de la CGNO, julia.stuehlinger@nwrk.ch, 075 400 71 63

La **Conférence des Gouvernements de la Suisse du Nord-Ouest** (www.cgno.ch) est constituée par les cantons de Soleure, Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Argovie et du Jura. La Conférence a notamment pour but le développement de positions communes entre ses cantons membres, la défense des intérêts de la région auprès de la Confédération, de la Conférence des gouvernements cantonaux et des autres régions, une représentation commune de la région dans le cadre de la collaboration transfrontalière ainsi que l'information et la coordination entre les cantons dans le cadre de la collaboration régionale et des groupes de travail intercantonaux.