

Au Conseil fédéral, le 16 janvier 2026

Résolution des cantons de Bâle-Campagne, Bâle-Ville, Genève, Tessin, Valais et Vaud:

Six cantons réclament un développement accru de l'offre et des infrastructures pour un réseau ferroviaire robuste

Les cantons de Bâle-Campagne, Bâle-Ville, Genève, Tessin, Valais et Vaud sont particulièrement dépendants d'un réseau ferroviaire performant. Ils sont situés sur des axes de transport nationaux et internationaux centraux, sont des régions importantes pour les pendulaires et l'économie et sont des zones frontalières étroitement liées à l'étranger.

Aujourd'hui déjà, l'infrastructure ferroviaire de ces cantons atteint ses limites de capacité dans les nœuds et corridors centraux, en particulier aux heures de pointe. L'augmentation prévue de la population, du trafic pendulaire, du tourisme et du transport de marchandises aggrave encore la situation. De nombreuses lignes sont utilisées à la fois par le trafic voyageur et le trafic marchandises, ce qui entraîne une perte de qualité du trafic ferroviaire.

Sans capacités supplémentaires, le transfert vers le rail, l'approvisionnement du pays et la réalisation des objectifs climatiques sont menacés. Les cantons ont donc besoin de signaux clairs de la part de la Confédération concernant les priorités, les calendriers et le financement afin de pouvoir planifier de manière prospective les gares et leurs environs, les voies d'accès et le développement urbain.

Les cantons signataires adressent donc des demandes communes au Conseil fédéral:

A) Fixer des priorités et garantir le financement

1. *Donner la priorité à l'offre avant l'infrastructure*

Le développement des infrastructures doit être systématiquement dérivé des objectifs prévus en matière d'offre et de demande. C'est la seule façon de garantir que les investissements répondent aux besoins et d'éviter les erreurs de planification.

2. *Renforcer les objectifs en matière d'offre pour 2035*

Les objectifs en matière d'offre pour 2035 (CA35) élaborés contiennent des éléments centraux pour les transports publics futurs. La dépriorisation ne doit pas compromettre les améliorations prévues en matière d'offre.

3. *Garantir un financement suffisant*

Les 24 milliards de francs nécessaires à cette extension doivent être mis à disposition (selon le scénario haut de l'étude ETH Verkehr '45). Les cantons soutiennent ainsi la voie choisie par le Conseil fédéral.

B) Renforcer l'épine dorsale du réseau ferroviaire

1. *Créer des capacités sur les axes principaux est-ouest et nord-sud*

Ces axes constituent l'épine dorsale du trafic ferroviaire national et international. Les goulets d'étranglement existants doivent être éliminés afin de garantir durablement la stabilité, la capacité et la qualité.

2. *Renforcer le trafic régional dans les agglomérations*

Le développement d'un trafic régional attractif doit être une priorité afin de gérer efficacement les flux de pendulaires et de réduire les embouteillages, le bruit et les émissions.

3. *Promouvoir le transport international de personnes et de marchandises*

La Suisse a besoin de liaisons ferroviaires internationales performantes. Le transport international de voyageurs et de marchandises par rail doit être renforcé de manière ciblée sur les corridors concernés.

Les exigences régionales suivantes sont soutenues par tous les cantons signataires, car leur mise en œuvre est essentielle pour la performance de l'ensemble du système de transport suisse et du trafic ferroviaire transfrontalier.

Cantons de Bâle-Campagne et de Bâle-Ville: financer la ligne diamétrale de Bâle avec la gare souterraine de Bâle CFF.

Le nœud ferroviaire de Bâle est une plaque tournante nationale et internationale sur l'axe nord-sud et est déjà fortement sollicité aujourd'hui. La demande en matière de trafic pendulaire transfrontalier et intercantonal nécessite des liaisons RER transfrontalières denses et fiables. Parallèlement, le trafic régional dans le nœud de Bâle n'est aujourd'hui pas suffisamment dissocié du trafic longue distance et du trafic marchandises. La ligne diamétrale, y compris la gare souterraine de Bâle CFF, apporte capacité et robustesse. Des offres supplémentaires favorisent les effets de transfert, améliorent la qualité de vie et augmentent l'accessibilité de l'espace économique bâlois dans l'intérêt de toute la Suisse.

Canton de Genève: augmenter les capacités de la gare de Genève-Aéroport pour développer l'axe Est-Ouest, créer une nouvelle liaison urbaine et étendre l'offre internationale Genève-Lyon.

La région métropolitaine de Genève est la plus grande agglomération transfrontalière de Suisse et devrait connaître une forte croissance d'ici 2040. Cela nécessite des infrastructures ferroviaires régionales performantes, en particulier une extension de l'offre de RER et une liaison nord-sud supplémentaire dans le réseau urbain. En tant que terminus de l'axe national est-ouest, Genève joue un rôle structurant pour l'arc lémanique et l'ensemble du réseau. L'extension de la gare de Genève-Aéroport est essentielle à cet égard et constitue une condition préalable au développement de l'offre sur l'axe est-ouest (Genève-Aéroport-Rorschach). Enfin, Genève est la porte sud-ouest de la Suisse: la Confédération doit soutenir l'extension de l'offre internationale Genève-Lyon afin de renforcer la connexion au corridor à grande vitesse vers le sud de la France et la péninsule ibérique.

Canton du Tessin: renforcer l'axe nord-sud et améliorer la capacité et la durée du trajet entre le Tessin et Milan.

Cet axe relie les principaux centres économiques et urbains suisses à la région métropolitaine de Milan et constitue le corridor le plus important pour le transport ferroviaire transalpin de marchandises. La faible vitesse d'exploitation et les goulets d'étranglement, notamment aux nœuds de Bellinzone, Lugano et Mendrisio ainsi que du côté italien, réduisent l'efficacité d'AlpTransit. Une augmentation de la capacité sur l'axe vers Locarno et l'accélération Tessin-Milan sont indispensables pour permettre une croissance stable du trafic voyageurs et marchandises et atteindre les objectifs nationaux en matière de transfert modal et de climat.

Canton de Vaud: mieux relier la Suisse romande au reste du pays et créer une nouvelle ligne Lausanne-Genève.

La région lémanique connaît une forte croissance et la ligne Lausanne-Genève existante est insuffisante en termes de capacité et constitue un goulet d'étranglement pour le trafic longue distance dans le nœud de Lausanne. Un axe supplémentaire ou une augmentation substantielle de la capacité (notamment la mise en place progressive d'une double voie à partir de Morges-Perroy) doit permettre de créer la capacité et la redondance nécessaires dans la métropole lémanique tout en renforçant le trafic longue distance est-ouest national. Le trafic ferroviaire international, en particulier vers Lyon et le sud de la France ainsi que via le Simplon en direction de l'Italie, doit être renforcé afin d'améliorer les liaisons internationales de la Suisse.

Canton du Valais: Développer l'axe Lausanne-Genève et Lötschberg/Simplon.

L'accessibilité du Valais dépend, outre le tunnel de base du Lötschberg entièrement réalisé, de la principale liaison Lausanne–Genève. Des goulets d'étranglement existants entravent les nouvelles connexions, le tourisme et l'attractivité de la région. Une liaison principale performante en Suisse romande constitue en outre une condition indispensable pour le trafic international via le Lötschberg/Simplon en direction de l'Italie. Le développement de l'offre internationale est clairement souhaité et doit se faire de manière à renforcer également le trafic régional le long de l'axe du Simplon. Parallèlement, il convient de garantir et de développer un réseau régional performant dans la plaine du Rhône, afin de répondre de manière fiable à la demande croissante.

Unis et déterminés pour un développement ferroviaire urgent

Avec cette résolution, les cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Genève, Tessin, Valais et Vaud réaffirment leur engagement commun en faveur du développement de l'offre ferroviaire et des aménagements nécessaires de l'infrastructure ferroviaire. Ils y voient une contribution essentielle au développement économique, aux objectifs climatiques et de transfert modal, à la sécurité. Les cantons demandent au Conseil fédéral de tenir compte de manière appropriée des présentes exigences en matière de priorisation, de calendrier et de financement.

Regierungsrat
Isaac Reber

Regierungsrätin
Esther Keller

Bau- und Umweltschutzdirektion
Kanton Basel-Landschaft

Bau- und Verkehrsdepartement
Kanton Basel-Stadt

Conseiller d'État
Pierre Maudet

Presidente del Consiglio di Stato
Norman Gobbi

Département de la santé et des mobilités
République et canton de Genève

Dipartimento delle istituzioni
Repubblica et cantone Ticino

Staatsrat
Franz Ruppen

Conseillère d'Etat
Nuria Gorrite

Departement für Mobilität,
Raumentwicklung und Umwelt
Kanton Wallis

Département des institutions, de la culture,
des infrastructures et des ressources
humaines,
Canton de Vaud