CVCI
Chambre vaudoise
du commerce et de l'industrie

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

réponse via : konsultationen@bav.admin.ch

Lausanne, le 9 octobre 2026

Consultation fédérale sur le projet visant à répondre aux besoins de mobilité de manière intermodale : Transports' 45

Monsieur le Conseiller fédéral,

La Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie (CVCI) vous remercie de lui offrir la possibilité de se prononcer sur le projet fédéral Transports'45 soumis à consultation. Elle vous fait part de sa prise de position et de ses commentaires ci-après.

Remarques générales

La CVCI accueille favorablement la volonté du Conseil fédéral d'inscrire le développement des infrastructures de transport dans une vision d'ensemble associant route, rail et transports d'agglomération. Cette approche reconnaît une réalité fondamentale : la prospérité de la Suisse repose sur la capacité de ses infrastructures à garantir la mobilité des personnes, la fluidité des échanges économiques et le transport efficace des marchandises. Toutefois, l'ambition du Conseil fédéral n'est pas suffisante.

La consultation Transports'45 intervient à un moment où la Suisse est confrontée à une croissance démographique soutenue, à une intensification des flux de mobilité et à des phénomènes de congestion qui pénalisent chaque jour davantage les entreprises, les travailleurs et l'ensemble de l'économie. Ces défis sont particulièrement visibles sur l'Arc lémanique, l'une des régions les plus dynamiques et les plus attractives du pays.

Pour la CVCI, le principal enjeu n'est donc pas de déterminer s'il faut investir davantage dans les infrastructures de transport. C'est une évidence. La véritable question consiste à savoir où ces investissements doivent être réalisés en priorité. De ce point de vue, la Suisse romande ne peut plus se satisfaire d'un rôle de figurante dans la planification fédérale. Alors que des projets ferroviaires sont retardés ou abandonnés, des projets routiers sont tout simplement supprimés. Cette situation apparait d'autant moins compréhensible que la Confédération continue de promouvoir certains projets dont l'utilité pour le réseau national reste discuté, à l'image du tunnel ferroviaire du Grimsel. Alors que cet ouvrage est présenté comme une priorité stratégique par le Chef de Département, les projets indispensables à la fluidité des déplacements et à la compétitivité économique de la Suisse romande sont reportés, redimensionnés ou purement écartés. La CVCI considère qu'une telle hiérarchie ne reflète ni les réalités démographiques du pays, ni le poids économique de la Suisse romande. De plus, le fait que près d'un tiers des projets routiers supprimés (11 sur 31) le soient dans le Canton de Vaud

n’est pas acceptable. Notons que ces 11 projets n’ont pas été rejetés par le peuple suisse et certains d’entre eux, tel que le grand contournement de Morges, ont été validés par le Parlement. Ces suppressions ne peuvent être justifiées par la réaffectation des bandes d’arrêt d’urgence (BAU). Cette mesure peut certainement compléter ou pallier temporairement les extensions infrastructurelles, mais ne peuvent pas s’y substituer sur le long terme. Depuis plusieurs décennies, notre région connaît une croissance économique et démographique parmi les plus fortes de Suisse. Les entreprises y créent de la valeur, des emplois et des recettes fiscales qui profitent à l'ensemble du pays. Le canton génère 71 milliards de francs de valeur ajoutée, représentant 8% du PIB, le plaçant au 3e rang national. Vaud participe à 11% de l’IFD. C’est aussi la 3e terre d’accueil des multinationales après Zurich et Genève, multinationales qui se situent justement le long d’axes congestionnés. **Les goulets d'étranglement qui affectent les grands axes routiers et ferroviaires de l'Arc lémanique ne constituent plus de simples désagréments pour les usagers. Ils représentent désormais un frein direct à la compétitivité économique, à l'attractivité des entreprises et à la mobilité de la main-d'œuvre**. Les pertes de temps, les retards et les difficultés logistiques génèrent des coûts croissants que les acteurs économiques ne peuvent plus supporter quotidiennement.

La CVCI estime dès lors que la stratégie Transports'45 doit donner la priorité aux corridors les plus chargés et les plus stratégiques pour l'économie nationale. Une politique des transports crédible ne peut ignorer les régions où les besoins sont les plus importants et où les retombées économiques des investissements sont les plus élevées.

La CVCI soutient une approche multimodale permettant de renforcer simultanément les capacités ferroviaires et routières là où les besoins sont avérés. Le réseau ferroviaire joue un rôle essentiel pour les déplacements pendulaires, les connexions entre les grands centres urbains et le transport de marchandises. Le réseau routier demeure tout aussi indispensable pour l'approvisionnement des entreprises, les activités logistiques, la distribution urbaine et les déplacements professionnels. La performance économique du pays dépend de leur efficacité combinée. Cette démarche implique également de mieux exploiter les infrastructures existantes grâce aux outils numériques, à une gestion plus intelligente du trafic et à une optimisation de l'exploitation des réseaux. Cependant, il serait illusoire de croire que les seules mesures de gestion permettront de résoudre des problèmes de capacité devenus structurels. Lorsque les infrastructures atteignent durablement leurs limites, les extensions restent nécessaires. Les outils de gestion du trafic peuvent améliorer la situation. Ils ne remplacent pas les investissements indispensables dans les infrastructures elles-mêmes.

Au fond, la question posée par Transports'45 est celle de la capacité de la Suisse à accompagner sa propre réussite économique. Les infrastructures ne sont pas une dépense de confort. Elles constituent un investissement stratégique au service de la création de valeur, de l'emploi et de la prospérité.

Nos revendications

Pour la route

La Confédération supprime 31 projets du programme PRODES, dont 11 projets vaudois. La CVCI exige le maintien de ces 11 projets. Les BAU ne sont en aucun cas une alternative au développement des routes nationales. Elle ne sont un substitut ni systémique, ni temporaire à des problèmes chroniques et structurels.

De plus, nous demandons que :

- le dédoublement de la jonction de la Blécherette se fasse dans les plus brefs délais.
- les jonctions d’Ecublens et de Chavannes dans l’Ouest lausannois soient aménagées le plus rapidement possible**, considérant que le goulet d’étranglement de Crissier voit 120'000 véhicules y transiter chaque jour**. A cet égard, une solution satisfaisante relative à la jonction de Chavannes doit être trouvée s’agissant de la fluidité du trafic et du report sur les axes secondaires.

- les BAU entre Lausanne-Vennes et Belmont soient activées avec un horizon temporel clair, y compris l'élargissement des tunnels qui en découle. Les projets d'élargissement entre Lausanne et Montreux ne doivent pas être supprimés.
- l'ensemble des BAU sur l'A1 entre Lausanne et Nyon soit activé avec un horizon temporel clair. Les projets d'élargissement entre Lausanne et Nyon ne doivent pas être supprimés, **tenant compte du fait que cet axe voit circuler plus de 80'000 véhicules par jour**.
- l'ensemble des BAU sur l'A1 entre Lausanne et Yverdon soient activées avec un horizon temporel clair. Les projets d'élargissement entre Lausanne et Yverdon ne doivent pas être supprimés.
- le grand contournement de Morges ne soit pas supprimé de PRODES et qu'une attention particulière soit accordée à la jonction Morges-Ouest afin qu'une voie de sortie supplémentaire soit construite. Nous refusons par ailleurs que le grand contournement de Morges soit supprimé du réseau des routes nationales.
- En ce qui concerne l'étape d'aménagement 2027, nous regrettons l'absence de projets pour le canton de Vaud. Néanmoins, nous soutenons l'inscription des projets N1 Perly-Berney et Aarau-Birrfeld pour un montant de 1.601 milliards de francs.

Enfin, à l'instar des associations routesuisse et VaudRoutes, nous souhaitons que des études d'impact soient effectuées préalablement à la suppression d'un projet. Au vu du financement pérenne du fonds FORTA, il s'agit de ne pas supprimer un projet pour des raisons de complexité ou de financement mais également de démontrer l'impact sur la sécurité, le trafic de contournement, l'allongement des temps de trajet, la résilience du réseau ainsi que la sécurité d'approvisionnement. L'angle économique étant fréquemment sous-évalué dans de telles décisions, il est nécessaire d'évaluer si une suppression ou une mesure de compensation telle qu'une réaffectation des BAU ne va simplement pas reporter les coûts sur les pendulaires, les transporteurs et le tissu économique.

Pour le rail

Nous demandons que les projets-clés pour lesquels les avant-projets doivent être élaborés en priorité d'ici 2031 soient inscrits dans l'arrêté fédéral 2027.

De plus, nous insistons sur les éléments suivants :

- Morges-Perroy : 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.
- Perroy-Genève-Aéroport : nous demandons que des crédits d'études soient prévus dans le message 2027 afin de lancer les travaux sur cette future ligne.
- Halte ferroviaire d'Y-Parc : nous refusons la suppression peu justifiée de cette nouvelle halte desservant un des principaux parcs d'innovation et de technologie de Suisse. Le coût du projet ne peut être reçu comme une justification de suppression. A noter que ce projet est supprimé entre autres faute d'un avant-projet alors que les études ont été entamées en 2015.
- Les gares de Nyon, Allaman et Aigle : nous demandons qu'une 4e voie soit créée à la gare de Nyon, dont le dynamisme économique est particulièrement fort. Le financement de la 4e voie provisoire à Allaman et les aménagements de la gare d'Aigle (nécessaires au trafic international) doivent être sécurisés et figurer dans les mesures complémentaires de l'horizon 2035.
- Axe Est-Ouest : bien que constituant la colonne vertébrale économique du pays, les temps de parcours sur cet axe n'ont fait que de s'allonger. 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 a y 40 ans. Pendant ce temps, les voyageurs perdent du temps, et les entreprises en compétitivité, en raison

de la vulnérabilité de la ligne. Nous attendons des financements d'études afin de passer sous la barre des 60 minutes entre Lausanne et Berne et de réaliser la double voie entre Romont et Fribourg. Il n'est pas acceptable d'attendre le message 2031 avant de se pencher sur tout développement structurant. D'autant plus que le rapport d'expertise Weidmann a placé cet axe en priorité nationale.

Assurer des finances ambitieuses

La question du financement du rail 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 fédéral 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.

Conclusion

La CVCI appelle donc le Conseil fédéral à reconsidérer son projet afin de faire de la Suisse romande une véritable priorité dans la planification des infrastructures des prochaines décennies. Une région qui contribue aussi fortement à la croissance du pays ne peut pas continuer à recevoir les infrastructures de la Suisse d'hier alors qu'elle porte déjà une part importante de l'économie de demain.

En matière de transports, l'ambition nationale doit enfin se traduire par des choix d'investissement à la hauteur du rôle économique de l'Arc lémanique. C'est à cette condition que la Suisse préservera sa compétitivité et sa capacité à créer durablement de la prospérité sur l'ensemble de son territoire.

En vous remerciant de l'attention portée à notre présente prise de position et les remarques qui s'ensuivent, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'expression de nos sentiments distingués.

Chambre vaudoise du commerce et de l'industrie

Philippe Miauton
Directeur

Romaine Morard Nidegger
Responsable du service politique

Avenue d'Ouchy 47
CP 315 – 1001 Lausanne
+41 (0)21 613 35 35
cvci@cvci.ch
www.cvci.ch