

Prise de position concernant le projet d'agglomération de Bâle

Préoccupations majeures et revendications

1. Le **financement ultérieur** des projets d'agglomération **de 2^e et de 3^e générations** doit être clarifié au plus vite compte tenu des étapes préliminaires nécessaires (projet de construction, procédure d'autorisation, etc.) et assuré – comme prévu – **pour une durée indéterminée** aux fins de garantir une planification plus sûre à l'avenir.
2. La Confédération doit **augmenter de manière appropriée** le montant des fonds à disposition au vu des problèmes de trafic accrus auxquels seront confrontées les agglomérations dans le futur ainsi que des dépenses qui devront être engagées au niveau des infrastructures de transport.
3. Les espaces métropolitains, véritables moteurs économiques de la Suisse, méritent un **statut particulier dans la procédure d'évaluation** des projets d'agglomération. L'attrait d'un site économique dépend en premier lieu de l'accessibilité ainsi que de la qualité des systèmes de transport. Afin de ne pas freiner la dynamique de développement des moteurs économiques helvétiques, il est primordial d'investir convenablement dans les infrastructures de transport.
4. L'aire métropolitaine de Bâle mérite par ailleurs un soutien particulier dès lors qu'elle joue un rôle essentiel en tant que portail nord de la Suisse. Ce rôle gagnera encore en importance avec l'aménagement d'une plateforme de transbordement **trimodale**.
5. L'aire métropolitaine de Bâle, de part son contexte trinational, rend la coordination entre le développement urbain et le développement du trafic plus complexe, nécessitant ainsi davantage de ressources que les autres agglomérations pour les processus de planification. Dans le cadre du nouveau concept de financement des agglomérations, il faudra donc impérativement veiller à ne pas défavoriser plus encore les agglomérations frontalières lors de l'examen des projets d'agglomération. Toutes les agglomérations ne sont pas à même de satisfaire aux critères ad hoc dans une même mesure. Eu égard à son caractère trinational, il est en effet des critères que l'agglomération de Bâle ne peut tout simplement pas remplir entièrement.

1. L'importance de l'agglomération de Bâle

L'agglomération de Bâle compte parmi les principaux moteurs économiques de la Suisse. Dans le domaine de la logistique, elle s'acquitte par ailleurs de tâches essentielles pour l'ensemble du pays. Le Gateway Suisse du Nord joue un rôle **primordial pour le trafic marchandises** en Suisse d'une part et Bâle recense plusieurs **infrastructures majeures** (ports rhénans, aéroport, terminaux de transbordement eau/rail/route, etc.) d'autre part. L'agglomération de Bâle a pour mission importante d'adapter la **capacité de débit des infrastructures routières et ferroviaires** sur tout son territoire aux besoins et aux conditions-cadres d'aujourd'hui et de demain. A l'horizon 2030, l'évolution tendancielle table sur une hausse du trafic journalier moyen des jours ouvrables (TJMO), avec 13% de déplacements en plus. Les déplacements en trafic individuel motorisé augmenteront de 10%, ceux par les transports publics, de 20%. A la croisée du trafic voyageurs (grandes lignes et régional) et du trafic marchandises, une situation qui lui est propre, l'agglomération trinationale de Bâle est tributaire du soutien financier de la Confédération pour les infrastructures de transport à réaliser d'urgence dans le cadre du projet d'agglomération, d'autant que sa tâche constitue pour elle un défi de taille au vu de sa situation géographique.

2. Mission du projet d'agglomération de Bâle

Le projet d'agglomération de Bâle s'inscrit dans le cadre d'un **programme lancé par la Confédération au titre d'encouragement des infrastructures**, lequel vise à aider l'agglomération à résoudre ses problèmes de transport. L'octroi de contributions financières est toutefois subordonné à certaines conditions (cf. directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération) et intervient par étapes ou **par génération**. Partant, l'agglomération de Bâle a pour mission de satisfaire aux exigences de la Confédération et doit, pour chaque génération, remettre à cette dernière des documents exposant de manière plausible dans quelle mesure elle répond auxdites exigences. Au travers du projet d'agglomération, la Confédération entend promouvoir la coopération horizontale (entre les partenaires au sein de l'agglomération) et verticale (Confédération–canton–agglomération). En d'autres termes, l'agglomération de Bâle est invitée à renforcer la **coopération transfrontalière sur son territoire** (selon les prescriptions de l'Office fédéral de la statistique). Il s'agit là d'une mission centrale assignée à l'agglomération de Bâle.

Indépendamment de l'exigence posée par la Confédération dans la perspective d'une coopération consolidée, cette tâche constitue une priorité pour l'agglomération de Bâle dès lors que l'interconnexion fonctionnelle entre les **six entités territoriales** (cantons de BS, BL, AG, SO, France et Allemagne) se renforcera à l'avenir et que les problèmes, devenus plus complexes, ne pourront être résolus que dans un effort collectif. De fait, il est primordial de ne pas accentuer encore davantage le préjudice latent que subissent les agglomérations frontalières dans le cadre d'une nouvelle réglementation à long terme sur le financement du trafic d'agglomération.

3. Composantes du projet d'agglomération de Bâle

Loin d'être un produit statique, le projet d'agglomération est développé continuellement, entraînant des changements au niveau de ses composantes. La 1^{re} génération peut être qualifiée de projet pilote. Décision avait été prise de mettre à la disposition des projets d'agglomération, au travers du fonds d'infrastructure, un montant de 6 milliards de francs pour le trafic d'agglomération public et privé, dont 2,56 milliards pour des projets urgents et 3,44 milliards pour des projets d'agglomération. L'idée n'était pas de répartir inconsidérément les contributions financières entre les agglomérations mais de subordonner le financement à certaines conditions. La Confédération a formulé les premières exigences dans les directives relatives aux projets d'agglomération de 1^{re} génération. Ces dernières ont été révisées sur la base des expériences et résultats enregistrés par la 1^{re} génération, et une nouvelle mouture a été élaborée pour la 2^e génération.

L'actuel projet d'agglomération de 2^e génération renferme des projets dont le volume financier total atteint 2,7 milliards de francs. Ces projets, qui présentent avant tout une utilité directe pour l'agglomération, revêtent une importance majeure pour l'agglomération de Bâle et leur cofinancement par la Confédération est généralement une condition essentielle à leur réalisation. Les projets d'importance nationale, appelés «mesures d'ordre supérieur (MOS)», bien qu'intégrés dans la stratégie globale du projet d'agglomération, sont déjà financés par la Confédération via d'autres sources. Dans sa prise de position actuelle relative aux transports, la Conférence Métropolitaine de Bâle a dressé une liste des principales mesures. De même, elle y a énuméré les «prestations entièrement assumées par l'agglomération» afin d'illustrer les efforts qu'elle doit elle-même consentir en termes de financement pour atteindre les objectifs stratégiques.

Les directives relatives aux projets d'agglomération de 3^e génération devraient reprendre, à quelques détails près, les mêmes exigences que celles imposées aux projets d'agglomération de 2^e génération, d'autant que le concept relatif au futur financement durable des transports d'agglomération est élaboré en parallèle. L'agglomération de Bâle est tributaire de bons résultats si elle entend pouvoir fournir les prestations nouvellement demandées et intensifier la coopération. Et cela implique que la Confédération participe au financement des projets majeurs dans le cadre du projet d'agglomération. Les projets sont répertoriés en annexe par ordre de priorité (A et B).

Calendrier

Le calendrier de la procédure d'examen de la 2^e génération se présente comme suit:

| | |
|------------------------|--|
| 31 mai 2013 | Quatrième Conférence Métropolitaine de Bâle (prise de position écrite sur le projet d'agglomération) |
| 13 juin 2013 | Négociations entre la Confédération et Bâle au sujet du projet d'agglomération de 2 ^e génération (hauts fonctionnaires) |
| Juin 2013 | Remise des messages sur le projet d'agglomération/l'élimination des goulets d'étranglement au Conseil fédéral |
| Juillet 2013 | Mise en consultation des messages auprès des cantons, etc. |
| Octobre 2013 | Fin de la procédure de consultation relative aux messages |
| 22 novembre 2013 | Cinquième Conférence Métropolitaine de Bâle |
| Mars 2014 | Remise des messages révisés au Conseil fédéral |
| Mars 2014 | Rapport d'examen définitif sur le projet d'agglomération de Bâle |
| Printemps 2014 | Remise des messages au Parlement |
| 6 juin 2014 | Sixième Conférence Métropolitaine de Bâle |
| Printemps/automne 2014 | Décision du Parlement |

Le projet de 3^e génération devrait être soumis à l'été 2016, après une période d'élaboration d'au moins deux ans et demi, procédure politique (consultation) comprise. L'agglomération de Bâle entamera dès lors les travaux en vue du projet de 3^e génération à l'été 2013 déjà, sans avoir de précisions sur le financement ultérieur. Aussi la question du financement ultérieur des projets d'agglomération doit-elle être traitée en priorité. A ce sujet, il y a lieu – le cas échéant grâce à un travail de lobbying commun avec d'autres agglomérations internationales – de prendre des dispositions vis-à-vis de la Confédération afin que les efforts particuliers déployés par les agglomérations dont une partie du territoire se situe à l'étranger soient pris en considération à leur juste valeur.

4. Rôle particulier de l'agglomération de Bâle

Le **Projet de territoire Suisse** a permis de reconnaître et de confirmer la diversité des régions suisses. Il accorde une importance prépondérante aux trois espaces métropolitains de Bâle, de Genève-Lausanne et de Zurich, véritables moteurs de l'économie helvétique. Afin que ceux-ci puissent continuer à assumer cette fonction sur le long terme, il faut veiller à maintenir la qualité de leur accessibilité au niveau actuel, voire à l'améliorer. Dans les classements internationaux, **l'accessibilité est l'un des facteurs clés** qui déterminent l'attrait d'une place économique. Dans ces espaces, les investissements au niveau des infrastructures de transport sont donc indispensables et doivent continuer à être encouragés par le biais du projet d'agglomération.

Le Gateway¹ Suisse du Nord englobe les cantons du Jura, de Bâle-Campagne, de Bâle-Ville, de Soleure, d'Argovie, de Zurich et de Schaffhouse. Les chiffres² ci-dessous attestent de son importance capitale pour la Suisse:

- 50% des importations suisses (destination finale: dans un autre canton pour la plupart) et
- 50% des exportations suisses transitent par le Gateway.

¹ Nœud logistique regroupant plusieurs infrastructures de transport et de manutention des marchandises

² http://www.metrobasel.ch/images/pdf/reports/report_fr_lowres.pdf

- En 2009, 36% de la population suisse résidait dans ces cantons.
- En 2008, 40% des Suisses y travaillaient.

Un quart des exportations et un dixième des importations de notre pays transitent par les aéroports. Les deux plateformes logistiques de Zurich et Bâle assurent 90% du fret aérien suisse. Avec plus de 40% du revenu national, la région du Nord de la Suisse enregistre la création de valeur la plus élevée en Suisse.³ Dans sa fonction de portail d'accès, elle assume en outre une part de responsabilité au niveau des performances économiques des autres régions de notre pays.

Bâle compte des infrastructures de transport capitales pour le Gateway Suisse du Nord: l'unique port international de Suisse⁴, l'un des trois aéroports de notre pays ainsi que d'importantes infrastructures routières et ferroviaires⁵. L'importance de Bâle dans le domaine logistique ira encore croissante eu égard à l'aménagement d'une plateforme de transbordement trimodale (cf. prise de position concernant le projet Bâle Nord).

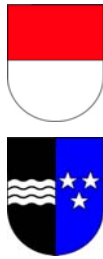
Afin de pouvoir assumer pleinement son rôle d'aire métropolitaine, de composante essentielle du Gateway Suisse du Nord et de moteur économique, l'agglomération de Bâle doit fournir des efforts particuliers au niveau de la coopération transfrontalière. **A cheval sur trois pays**, l'agglomération de Bâle évolue en effet dans un contexte différent que celui des autres espaces métropolitains de Suisse.

³ http://www.metrobasel.ch/images/pdf/reports/report_fr_lowres.pdf

⁴ Terminal de conteneurs de Bâle Nord: une infrastructure incontournable pour la Suisse: <http://www.conferencemetropolitaine-bale.ch/themen/developpement-portuaire/>

⁵ Message sur le thème des transports (version du 31 mai 2013), voir aussi <http://www.conferencemetropolitaine-bale.ch/themen/transports/>

Les présentes revendications sont appuyées par les cantons et institutions ci-après:



Les présentes revendications sont appuyées par les organisations régionales de l'économie et de la société civile ci-après:

