

# Terminal de conteneurs de Bâle Nord: une infrastructure incontournable pour la Suisse

## Synthèse et principales revendications

Les ports rhénans suisses remplissent une fonction essentielle sur le plan national en matière d'approvisionnement du pays. Or, les transports internationaux ne cessent d'augmenter, en particulier dans le secteur des conteneurs, et ne peuvent être absorbés par les infrastructures des terminaux existants. Par conséquent, la création de nouvelles installations ultra-performantes pour le transbordement de conteneurs (fleuve-rail, fleuve-route et rail-rail) représente une mission nationale prioritaire. Au vu de son importance dépassant largement les intérêts de la seule région bâloise, le projet-clé que constitue la construction du terminal de conteneurs trimodal<sup>1</sup> de Bâle Nord doit impérativement être concrétisé avec le concours de la Confédération.

## 1. L'importance des ports rhénans suisses

La région bâloise est un **point nodal logistique** essentiel pour l'ensemble du territoire suisse. Quarante pour cent de la totalité du commerce extérieur du pays transitent par cette région, et le secteur logistique emploie 16 000 personnes au sein de quelque 1000 entreprises.

Les ports rhénans suisses représentent une composante importante de cet ensemble logistique et jouent un rôle central dans l'**approvisionnement du territoire**. La navigation intérieure permet de transporter chaque année depuis et vers les ports rhénans suisses six millions de tonnes de marchandises et 100 000 conteneurs (TEU), dont la majeure partie concerne des biens d'importations. En effet, 10 à 12% de l'ensemble des importations suisses atteignent le pays par bateau. En outre, près d'un litre sur trois de combustible et de carburant transite par les ports rhénans suisses.

Les ports sur le Rhin n'assurent pas uniquement l'approvisionnement de la seule région bâloise, puisque 70% des importations passant par leurs sites ne sont pas destinées à la Suisse du Nord-Ouest<sup>2</sup>. En cas de crise, les ports recèlent d'importants stocks d'huile minérale et de céréales. Par ailleurs, le Rhin est le **seul accès** de la Suisse à la mer. La Convention de Mannheim garantit et ancre dans le droit international la libre circulation sur le Rhin et l'absence de toute taxe ou entrave. Ainsi, la **sécurité de l'approvisionnement** de la Suisse dépend notamment de la navigation sur le Rhin et des infrastructures portuaires.

Ce rôle central a été reconnu par le Conseil fédéral en 2009: en effet, dans son rapport sur la politique suisse en matière de navigation, il a classé les ports rhénans suisses parmi les **infrastructures d'importance nationale** et adopté diverses mesures destinées à les développer<sup>3</sup>. De même, le Projet de

<sup>1</sup> Le concept de trimodalité signifie le regroupement en un point nodal de trois modes de transport (généralement le rail, la route et la navigation intérieure).

<sup>2</sup> Cf. annexe 1: transports à destination de l'arrière-pays transitant par les ports rhénans suisses.

<sup>3</sup> Conseil fédéral (2009): Rapport sur la politique suisse en matière de navigation, p. 6938. Disponible en ligne sous: <http://tinyurl.com/rapportnavigation>.

territoire Suisse reconnaît le rôle de la navigation sur le Rhin et propose diverses mesures visant à maintenir et renforcer les capacités des infrastructures portuaires ainsi qu'à garantir leur fonctionnalité et leur développement<sup>4</sup>.

Les ports rhénans suisses jouent également un rôle dans la politique de transfert menée par la Suisse, puisqu'ils contribuent au report du trafic routier sur d'autres modes de transport plus écologiques. Ainsi, le rail assure le fret des deux tiers de l'ensemble des marchandises transitant par les ports rhénans à destination de l'arrière-pays.

## 2. Pronostics en matière de transport intercontinental de marchandises

Les flux de marchandises – dont une part toujours croissante est transportée dans des conteneurs – s'inscrivant dans une courbe exponentielle, une **augmentation du trafic international par conteneurs** est inéluctable. Ce phénomène amène les ports maritimes à accroître leurs capacités en conséquence. L'exemple du projet d'extension du port de Rotterdam «Maasvlakte 2» donne un ordre d'idée des dimensions en jeu: de gigantesques travaux de remblayage ont permis de conquérir 2000 hectares sur la mer du Nord, lesquels seront essentiellement utilisés, dès 2013, pour le transbordement de conteneurs. Alors que le port de Rotterdam a vu défiler quelque 7,6 millions d'unités de conteneurs (TEU) en 2010, les autorités portuaires prévoient le doublement, voire le triplement de ces chiffres d'ici à 2035. Avec ce projet, le port renforce ainsi sa position sur ce marché.

Par ailleurs, les ports maritimes de Rotterdam et d'Anvers se sont engagés à miser davantage sur le trafic fluvial et ferroviaire pour les transports à destination de l'arrière-pays, avec pour objectif de porter à 45% la part de la navigation intérieure dans le transport par conteneurs<sup>5</sup>.

Sur la base de ces données, les ports rhénans suisses tablent sur la **multiplication par deux ou trois des volumes de transbordement dans le secteur des conteneurs** d'ici à 2030<sup>6</sup>. La voie fluviale du Rhin peut absorber ces volumes sans difficulté, les capacités à disposition étant suffisantes. Par contre, les terminaux de conteneurs des ports rhénans fonctionnent d'ores et déjà à pleine capacité. Il est dès lors indispensable de dégager de **nouvelles capacités de transbordement**.

La mise en place d'un **réseau de conteneurs** – composé notamment du futur terminal de Bâle Nord – a été convenue dans le cadre d'une déclaration d'intention cosignée par le port de Rotterdam, les ports rhénans suisses et le Logistikcluster Region Basel<sup>7</sup>.

---

<sup>4</sup> Conseil fédéral et al. (2012): Projet de territoire suisse, pp. 27 et 35 ss. Disponible en ligne sous: <http://tinyurl.com/projetterritoire>.

<sup>5</sup> Port d'Anvers: augmentation de 11 à 15% de la part du rail, de 33 à 43% de la navigation intérieure (d'ici à 2020); port de Rotterdam: augmentation de 16 à 20% de la part du rail, de 37 à 45% de la navigation intérieure (d'ici à 2035).

<sup>6</sup> Un relevé du trafic par conteneurs réalisé en 2006 dans le port de Rotterdam a démontré que quelque 5% des flux entrants et sortants liés au port sont destinés à la Suisse. Une augmentation à 45% en 2035 de la proportion modale de la navigation intérieure dans le port de Rotterdam, associée à un volume escompté de 8,2 millions de TEU pour ce mode de transport, génèrerait pour les ports rhénans un volume global de 170 000 TEU en provenance du seul site de Rotterdam, même si l'on se base sur une hypothèse prudente de 4% de part de marché pour la navigation intérieure et sur la moitié seulement de la croissance projetée. Ainsi, l'augmentation du trafic par conteneurs n'est pas due uniquement à une croissance des volumes, mais également et surtout aux stratégies durables de la chaîne logistique dans l'arrière-pays des ports maritimes.

<sup>7</sup> «Memorandum of Understanding» entre le port de Rotterdam et les ports rhénans suisses, disponible en ligne sous: <http://tinyurl.com/memorandum2012> (en allemand ou anglais uniquement).

A l'horizon 2050, des capacités supplémentaires pourraient voir le jour dans la région frontalière franco-allemande. Des **possibilités de coopération trinationale** sont notamment recherchées au sein de la plateforme logistique RheinPorts Basel-Mulhouse-Weil. Toutefois, les obstacles institutionnels (modèles d'exploitation des ports, questions liées au droit du travail, contexte fiscal, développement et formalités douanières) entraveront durant de nombreuses années encore les investissements dans un port trinational. Ainsi, malgré les efforts réalisés en matière de coopération, la nécessité du terminal de Bâle Nord demeure bien réelle.

### 3. Le terminal de conteneurs trimodal de Bâle Nord

Afin d'être en mesure de gérer les volumes de conteneurs prévisibles, des **plateformes d'import-export** sont indispensables. Plaque tournante efficace entre les différents modes de transport, le terminal de conteneurs trimodal de Bâle Nord est en cours de planification et sera progressivement mis en service d'ici à 2018.

Le projet du nouveau **terminal de Bâle Nord**, destiné à tout type de transports et d'entreprises, prévoit le transbordement de quelque 200 000 conteneurs par an. Il nécessite pour cela d'être porté par une délégation équilibrée et bénéficiant d'un large appui, tandis que l'exploitation du terminal doit être confiée à des acteurs neutres sélectionnés dans le cadre d'un appel d'offres. Le site sera relié au Rhin par un troisième bassin portuaire et érigé sur le terrain de l'ancienne gare de triage badoise de Bâle Nord (badischer Rangierbahnhof)<sup>8</sup>.

La **situation du site** est unique en Suisse: celui-ci se trouve en effet à proximité immédiate du principal corridor ferroviaire européen (Rotterdam–Bâle–Gênes). Nulle autre plateforme dans le pays ne permet de raccorder aussi directement et efficacement les voies fluviale et ferroviaire. Le terrain se prête admirablement au rôle de plaque tournante entre ces deux modes de transport mais également aux transbordements rail-rail, tout en étant par ailleurs accessible à des trains pouvant atteindre 750 mètres de long. Le site du terminal de Bâle Nord offre les meilleures conditions possibles pour une production efficiente et performante. La surface est déjà inscrite au plan directeur en tant que zone réservée aux activités logistiques.

Le projet se compose des **étapes** suivantes: dans un premier temps, un terminal de base destiné au transbordement rail-route doit être construit, lequel sera ensuite étendu (aménagement complet) et relié au Rhin par un bassin portuaire au cours d'une deuxième phase. Cette démarche par étape est liée à la nécessité de répondre rapidement à la demande – déjà présente à l'heure actuelle – en matière de prestations de transbordement. La faisabilité technique a fait l'objet d'une étude en 2012<sup>9</sup>. Les **coûts** du terminal (rail et bassin portuaire) sont estimés entre CHF 140 et 160 millions.

A fin 2012, la **situation** se présente ainsi: le projet de planification est en cours. Il est prévu de soumettre une demande de subvention début 2013 à l'Office fédéral des transports, laquelle donnera lieu à une procédure d'approbation des plans courant 2013. En parallèle, les aspects économiques du terminal et l'intégration du projet au concept de terminaux de la Suisse sont approfondis.

---

<sup>8</sup> La construction d'un terminal de conteneurs sur l'actuelle zone portuaire est impossible en raison de la forte densité des infrastructures existantes.

<sup>9</sup> Communiqué de presse des ports rhénans suisses et de CFF Cargo: résultats de l'étude sur le terminal de Bâle Nord. Disponible en ligne sous: <http://tinyurl.com/faisabilite>.

La **question du financement** doit être discutée en détails avec la Confédération. En vertu de l'article 4 de l'ordonnance sur la promotion du transport ferroviaire de marchandises (OPTMa, RS 740.12), les installations ferroviaires, le terminal ainsi que le bassin portuaire remplissent les conditions requises pour les contributions d'investissement de la Confédération au trafic combiné. L'objectif visé est un cofinancement réparti entre la Confédération, les cantons et les ports rhénans suisses.

#### **Calendrier**

2013 Demande de subvention pour le terminal de base  
2014 Demande de subvention pour le bassin portuaire 3  
2015 Mise en service du terminal de base  
2018 Achèvement complet des travaux

#### **4. Appréciation sous l'angle de la politique des transports**

Des capacités de transbordement suffisantes pour la chaîne de transport bateau-rail et rail-rail contribuent de manière déterminante à la crédibilité de la **politique de transfert de la Confédération**. Un report du trafic marchandises sur les camions engendrerait une charge supplémentaire massive pour l'ensemble du réseau routier de la Suisse du Nord-Ouest et appellerait inmanquablement des travaux d'aménagement dans ce domaine. Par conséquent, parallèlement à la réalisation du terminal de conteneurs de Bâle Nord, il s'agit également d'élaborer un concept national en matière de logistique et de transport de marchandises ainsi que d'intégrer aux concepts FAIF/PRODES le projet d'une troisième traversée du Jura.

Par le passé, l'essentiel des fonds d'encouragement au trafic combiné partait dans des projets de terminaux à l'étranger. Aujourd'hui, il est donc nécessaire de combler le retard accumulé au niveau des **infrastructures de terminaux en Suisses**. A cet égard, la direction adoptée par le rapport de préconsultation relatif à la motion «Avenir du transport ferroviaire de marchandises sur tout le territoire» permet d'espérer une issue favorable: l'on y constate en effet que l'encouragement de la Confédération devrait à l'avenir porter davantage sur les infrastructures spécifiques au transport de marchandises plutôt que sur des subventions d'exploitation aux transports<sup>10</sup>.

#### **5. Revendications concrètes**

1. Un terminal de conteneurs trimodal doit être aménagé dans la zone de Bâle Nord, lequel est impérativement raccordé à un troisième bassin portuaire.
2. Eu égard à la haute importance des ports rhénans pour l'économie nationale et l'approvisionnement du pays, et conformément à l'article 4 de l'OPTMa, la Confédération doit participer en conséquence appropriément au financement du terminal et du bassin portuaire.
3. Le développement du transport de marchandises dans et à travers le pays doit intervenir sur la base d'un concept logistique national. Afin d'éviter l'accroissement des flux de trafics sur le réseau

---

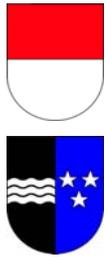
<sup>10</sup> Malgré son importance nationale, l'infrastructure portuaire est financée à l'heure actuelle par les taxes et droits de superficie acquittés par les utilisateurs, sans aucun soutien de la Confédération. Le déficit annuel, supérieur à un million de francs, est assumé par les cantons propriétaires. Cette situation est d'autant plus discutable que l'infrastructure ferroviaire bénéficie d'un large soutien financier de la Confédération, ce qui pénalise d'emblée la compétitivité de la navigation intérieure. Cette inégalité de traitement entre les modes de transport doit être éliminée.

routier, il convient d'intégrer aux planifications des projets FAIF/PRODES la réalisation d'une troisième traversée du Jura.

Annexes

- 1: Transports à destination de l'arrière-pays transitant par les ports rhénans suisses par région (2010)
- 2: Simulation du terminal de Bâle Nord

Ces revendications sont soutenues par les cantons et institutions suivants:



ETB Eurodistrict Trinationnel de Bâle  
TEB Trinationaler Eurodistrict Basel

Ces revendications sont soutenues par les organisations membres de la Conférence métropolitaine de Bâle suivantes:



Die Solothurner Handelskammer  
stärkt die Solothurner Wirtschaft.

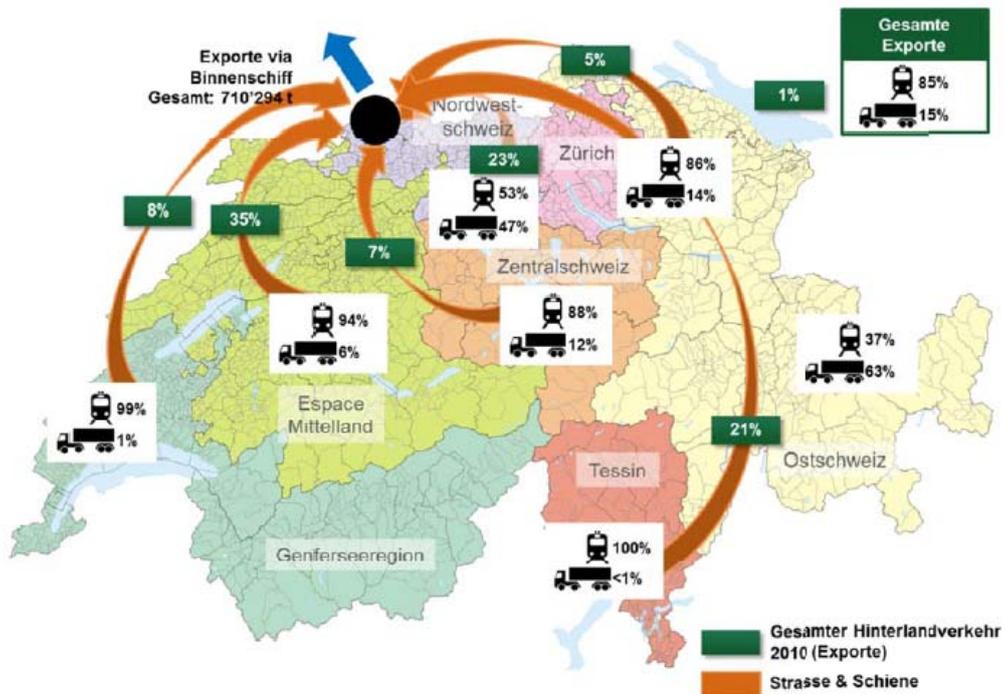
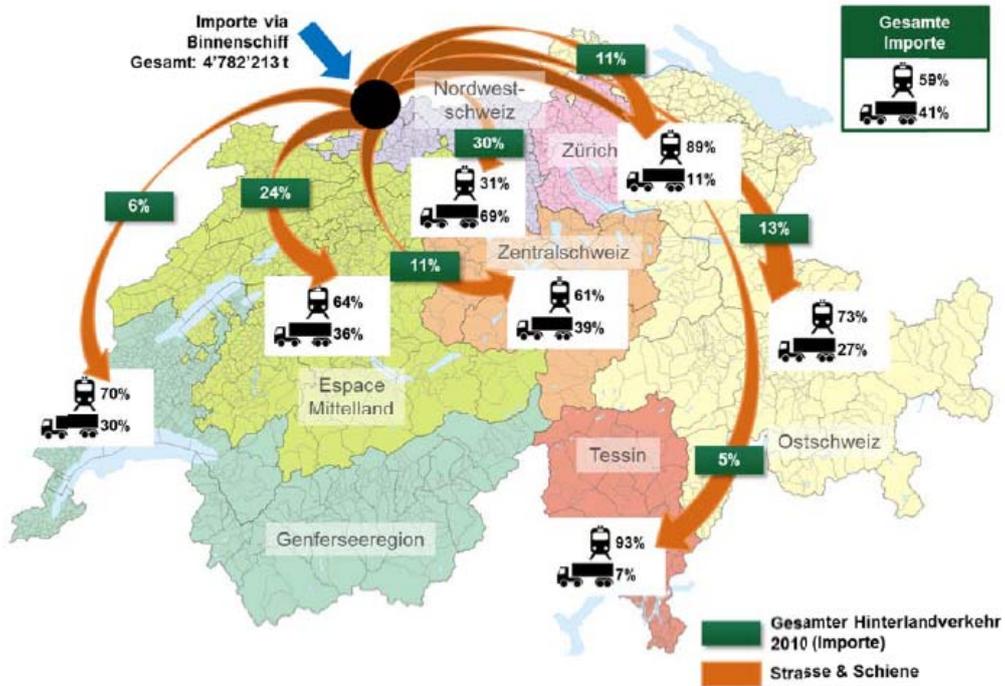


Ces revendications sont soutenues par les organisations et entreprises nationales suivantes:



Annexe 1:

Hinterlandverkehr der Schweizerischen Rheinhäfen (2010)



Annexe 2: simulation du terminal de Bâle Nord

