

Prise de position concernant le RER trinational de Bâle

14 septembre 2016

1. Contexte, objectifs et protagonistes

La mise en place d'un RER transfrontalier trinational dans la région de Bâle fait depuis plusieurs années l'objet de planifications à différents niveaux. Avec l'entrée en vigueur de la loi fédérale sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), cette tâche incombe depuis janvier 2016 à la Confédération pour l'ensemble de la Suisse. La planification de l'offre pour le trafic régional reste quant à elle de la compétence des cantons. Afin de répondre au caractère transfrontalier du RER trinational de Bâle, les autorités organisatrices régionales (à savoir les cinq cantons AG, BL, BS, JU et SO) ont créé, de concert avec leurs homologues voisins à l'étranger (Land de Bade-Wurtemberg et Région Alsace Champagne-Ardenne Lorraine), une plate-forme commune « trieno » pour la planification y afférente. Cette procédure coordonnée devrait créer des synergies dans le cadre de l'aménagement du réseau ferroviaire. La gestion de la plate-forme trieno sera assurée par le bureau d'administration Agglo Basel.

En 2014, ces protagonistes régionaux ont élaboré un concept commun pour l'offre de trafic régional dans l'espace du RER trinational pour l'horizon 2030. Ce projet a ensuite été remis à la Confédération par les cantons de la région Suisse du Nord-Ouest et sert à présent de base pour les planifications du trafic régional relatives à l'étape d'aménagement 2030 de PRODES, conformément à la FAIF.

Le cœur du projet concerne l'extension des lignes régionales au départ et à destination de Bâle, aujourd'hui distinctes, pour constituer un réseau RER autonome. Celui-ci doit permettre, grâce aux lignes diamétrales, de relier les sept branches en Suisse, France et Allemagne et de renforcer la cadence.

L'objectif est d'intégrer les mesures d'infrastructure requises dans l'étape d'aménagement 2030 de PRODES planifiée par la Confédération et de garantir ainsi leur financement. En raison des ressources limitées dont dispose le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) de la Confédération, qui finance en priorité l'entretien et le maintien de la qualité de l'infrastructure ferroviaire (à hauteur d'environ 60%), ces mesures se trouvent de surcroît en concurrence avec les aménagements réalisés dans d'autres régions de Suisse. L'Office fédéral des transports élabore actuellement un concept global pour les projets d'infrastructure devant être inclus dans l'étape d'aménagement 2030 de PRODES. Le Conseil fédéral entend le soumettre ensuite au Parlement fédéral dans un message d'ici à fin 2018.

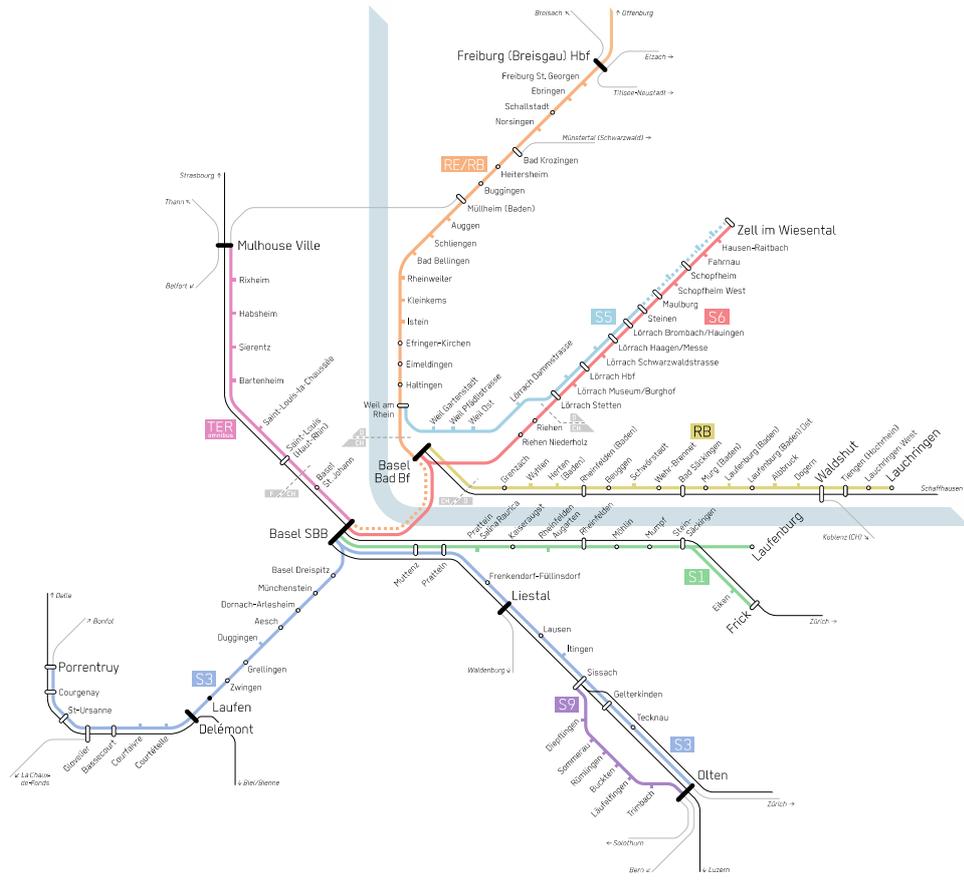
2. Objectifs d'offre 2030 et mesures d'infrastructure nécessaires

Densification de la cadence, liaisons directes et réduction des temps de trajet

Selon les perspectives à long terme de l'Office fédéral des transports pour le rail (FAIF, 2012), il sera nécessaire d'étoffer les offres pour certains RER si l'on veut atteindre la qualité de service souhaitée dans les zones clés des espaces métropolitains tels que l'agglomération bâloise. Cela comprend notamment le passage à une cadence d'un train toutes les 15 minutes dans ces zones, alors que prédomine encore actuellement une cadence de 30 minutes dans l'agglomération bâloise. Le projet d'offre applique cette exigence et prévoit une cadence d'un train toutes les 15 minutes pour les trajets suivants :

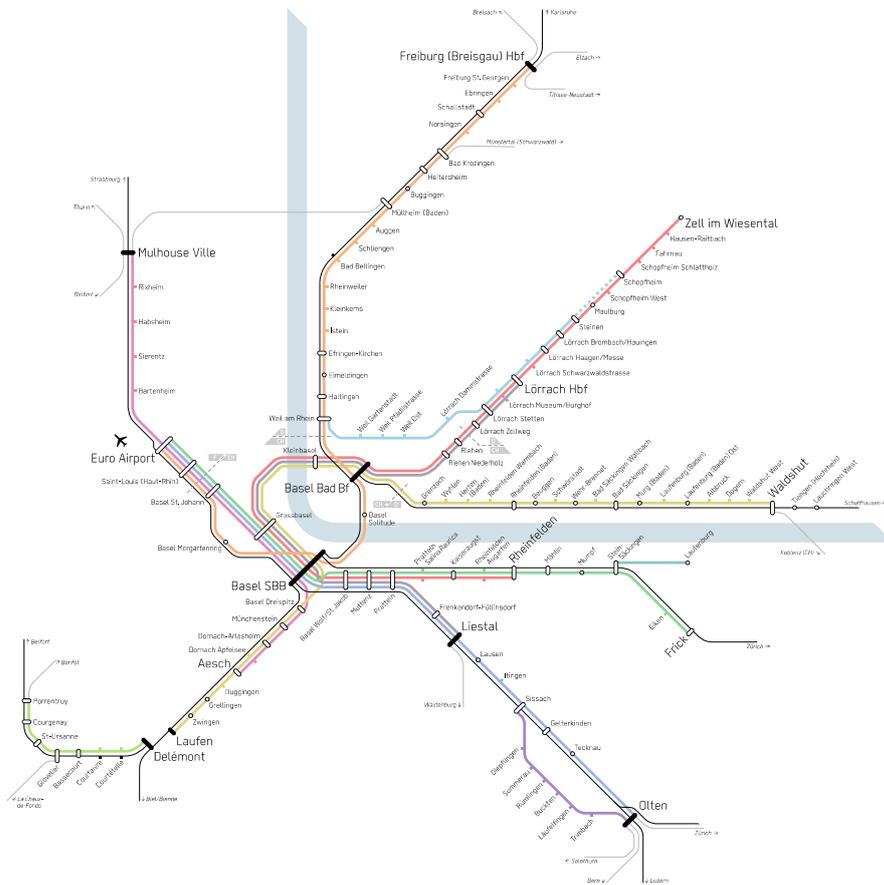
- Bâle – Aesch
- Bâle – Liestal
- Bâle – Rheinfelden (Suisse)
- Bâle – Lörrach
- Bâle – St-Louis (EuroAirport)

Outre la densification de la cadence, le projet d'offre apporte un autre avantage : l'introduction de lignes directes (dites « lignes diamétrales ») reliant entre elles différentes zones de l'agglomération. Cela réunit les offres de transport urbaines – actuellement constituées des lignes radiales avec des trains qui doivent



Trinationale S-Bahn Basel
RER trinational Bâle

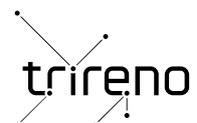
- S-Bahn
RER
- S-Bahn, verkehrt nur zeitweise
RER, circule temporairement
- Halt mit Anschluss an Tram/Bus sowie Intercity-/Hochgeschwindigkeitszüge
Arrêt avec correspondances tram/bus et trains intercity/à grande vitesse
- Halt mit Anschluss an Tram/Bus
Arrêt avec correspondances tram/bus
- Halt
Arrêt
- Regional- und Interregiozüge/-expresse
Trains/express régionaux et interrégionaux
- Anschlüsse
Correspondances



Trinationale S-Bahn Basel
RER trinational Bâle

Zielzustand Angebot 2030 / Etat-cible de l'offre 2030

- S-Bahn
RER
- S-Bahn, verkehrt nur zeitweise
RER, circule temporairement
- Halt mit Anschluss an Tram/Bus sowie Intercity-/Hochgeschwindigkeitszüge
Arrêt avec correspondances tram/bus et trains intercity/à grande vitesse
- Halt mit Anschluss an Tram/Bus
Arrêt avec correspondances tram/bus
- Halt
Arrêt
- Regional- und Interregiozüge/-expresse
Trains/express régionaux et interrégionaux
- Anschlüsse
Correspondances



Réseau des lignes du RER trinational de Bâle actuel et selon le projet d'offre 2030

faire demi-tour à la gare badoise et à Bâle CFF, se gênant lors des arrivées et des départs, et nécessitant des infrastructures onéreuses – en un réseau RER intégré à part entière. Les voyageurs arriveront ainsi à destination de façon plus directe et plus confortable qu'actuellement. Les villes situées dans la périphérie de Bâle bénéficieront d'une desserte directe. Enfin, la disparition de nombreux changements de trains – qui concerne aujourd'hui bon nombre d'usagers – se traduira par un gain d'attractivité considérable pour le RER et l'ensemble du système de transports publics de l'agglomération bâloise.

Comparativement à la situation actuelle, le projet d'offre garantit en outre une réduction des temps de trajet sur diverses lignes. Globalement, il est possible de gagner entre 2 et 14 minutes sur toutes les lignes. Ainsi, à titre d'exemple, la durée du voyage entre Rheinfelden (Suisse) ou Liestal et l'EuroAirport pourrait être réduite, selon la variante retenue, de 10 voire de 14 minutes par rapport au temps de trajet actuel. Un voyageur qui circulerait de Lörrach à Pratteln gagnerait quant à lui respectivement 6 ou 9 minutes.

Le projet d'offre comprend également un développement du trafic régional accéléré avec un nouveau train express régional prévu toutes les heures sur les lignes Bâle – Delémont et Bâle – Karlsruhe, ainsi que l'accélération de la cadence de l'InterRegio Express sur la ligne Bâle – Schaffhouse – Singen, la faisant passer de 60 à 30 minutes.

Le « Herzstück Basel » et la gare souterraine Bâle CFF

Le « Herzstück Basel » constitue la principale mesure d'infrastructure nécessaire à la réalisation de ce projet d'offre transfrontalier destiné au RER trinational Bâle. Il est le maillon manquant devant permettre de relier entre elles la gare de Bâle CFF, la gare badoise de Bâle et la gare de Bâle Saint-Jean, indispensable à la réalisation du projet d'offre trinational prévu.

Le « Herzstück » souterrain ainsi qu'une nouvelle gare souterraine Bâle CFF doivent être raccordés au réseau ferroviaire existant. La gare souterraine contribuera dans une large mesure à désengorger les voies de surface et les installations publiques surchargées.

Non content de relier des tronçons de lignes, de réduire les temps de trajet et de renforcer les capacités, le « Herzstück » offre l'opportunité de créer un à deux arrêts le long de la nouvelle ligne (probablement un dans le Grand-Bâle et un autre dans le Petit-Bâle). Cela améliorera l'accessibilité du centre-ville et contribuera à décharger les réseaux routier et de tramways.

Par ailleurs, au niveau du nœud ferroviaire de Bâle, le « Herzstück » contribuera de manière significative à désenchevêtrer le trafic régional et le trafic national et européen des marchandises et grandes lignes, en forte croissance. Cela constitue un avantage d'utilité à la fois régionale et nationale.

Autres infrastructures requises

Dans le cadre de la mise en œuvre du concept, d'autres chantiers d'infrastructure d'envergure pour l'espace trinational de Bâle devront être intégrés à l'étape d'aménagement 2030 de PRODES, notamment :

- l'électrification de la ligne du Haut-Rhin Bâle – Waldshut – Erzingen ;
- la construction de tronçons à double voie dans le Lauffonais et le Wiesental ;
- le passage de deux à trois voies sur la ligne Pratteln – Rheinfelden ;
- le raccordement de l'EuroAirport au réseau ferroviaire et le passage de deux à quatre voies sur le tronçon St-Louis – Bâle Saint-Jean.

Retombées pour l'ensemble de la région

Dans l'espace métropolitain bâlois, la croissance structurelle produit à elle seule une très forte augmentation de la demande. Il est urgent de développer l'offre, et par conséquent l'infrastructure ferroviaire, d'ici à 2030. Pour une bonne maîtrise de la mobilité future, y compris dans l'optique du concept d'aménagement Nord-Ouest+, la région doit s'engager résolument en faveur du développement du rail.

Dans le cadre du nouveau programme d'agglomération de Bâle, les autorités des trois pays se sont accordées sur une stratégie d'évolution jusqu'à 2030 (vision « Corridors+ ») qui accorde une place centrale au RER trinational de Bâle. Le développement se concentrera en grande partie sur les zones bâties le long des axes ferroviaires afin de mieux harmoniser la politique des transports et de l'aménagement du territoire.

Le projet « Herzstück », prévoyant le raccordement des réseaux nationaux à un système de RER trinational performant, générera des avantages économiques non négligeables dans toute l'agglomération bâloise. L'élargissement de l'agglomération trinationale de Bâle grâce à l'amélioration des liaisons de transport se traduira par une augmentation du produit intérieur brut (PIB) et du revenu national, de même que par une hausse de la productivité par poste de travail.

Situation actuelle

Actuellement, les préparations de l'étape d'aménagement 2030 de PRODES battent leur plein. L'Office fédéral des transports (OFT) évalue, sur la base de critères économiques et qualitatifs, les propositions de projets pour le trafic régional, grandes lignes et de marchandises, sous forme de modules. Après un examen détaillé de ces infrastructures et l'établissement de priorités, l'OFT élaborera deux projets globaux pour l'étape d'aménagement 2030 de PRODES, respectivement à hauteur de 7 et 12 milliards de francs. Le Conseil fédéral soumettra ensuite, sur cette base, le message concernant l'étape d'aménagement 2030 de PRODES au Parlement fédéral. La décision des Chambres fédérales relative à l'étape d'aménagement 2030 de PRODES est attendue d'ici 2019/2020.

Parallèlement à leur travail de planification FAIF/PRODES, les cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne planchent sur l'avant-projet pour cette mesure depuis 2015 déjà, afin de permettre une réalisation plus rapide du projet d'infrastructure « Herzstück Basel ». Les projets d'infrastructure transfrontaliers concernant le raccordement de l'EuroAirport au rail ainsi que l'électrification de la ligne du Haut-Rhin atteindront prochainement un niveau comparable d'avancement.

Compte-tenu de l'importance centrale que revêt le projet « Herzstück Basel » et convaincu de son bien-fondé sur le long terme, le Gouvernement du Canton de Bâle-Ville a pris contact en 2016 avec l'OFT pour négocier un préfinancement. Les projets préfinancés peuvent être inclus dans l'étape d'aménagement 2030 de PRODES en plus du budget de 7 et 12 milliards de francs. Un tel préfinancement joue également pour la construction de tronçons en partie à double voie dans le Laufonnais, travaux devant être réalisés à l'horizon 2021 selon le souhait des quatre cantons concernés (BS, BL, JU, SO).

3. Revendications de la Conférence Métropolitaine de Bâle

La Conférence Métropolitaine de Bâle demande à la Confédération :

- de prendre en compte les propositions d'offre de la région de planification Suisse du Nord-Ouest, lesquelles visent à pallier la pénurie de capacités et à proposer un concept de mobilité solide aux fins de garantir l'attrait de la région ;
- ce faisant, d'inclure en particulier dans l'étape d'aménagement 2030 de PRODES, puis de réaliser rapidement les projets clés suivants :
 - « Herzstück Basel » y c. gare souterraine Bâle CFF,
 - électrification de la ligne du Haut-Rhin,
 - construction des tronçons à double voie dans le Laufonnais et le Wiesental,
 - construction d'une troisième voie Pratteln-Rheinfelden,
 - raccordement de l'EuroAirport au réseau ferroviaire avec passage à quatre voies entre Bâle Saint-Jean et Bâle Saint-Louis ;
- de prendre convenablement en compte les circonstances particulières s'appliquant aux projets d'infrastructure transfrontaliers, en particulier le niveau élevé de coordination requis et le temps nécessaire à la concertation avec des partenaires financiers étrangers ;
- de soutenir le projet « Herzstück Basel » – dont l'effet bénéfique pour l'économie de la région et l'utilité au niveau national ont été démontrés – afin de permettre une amélioration sensible des liaisons de transport et de contribuer à décharger le réseau de transport local.

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



Les présentes revendications sont appuyées par les organisations suivantes :

