



Metropolitankonferenz Basel
Conférence Métropolitaine de Bâle

Prise de position concernant le RER trinational de Bâle

18 décembre 2014

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 diverses planifications, ce tant au niveau cantonal, régional que transfrontalier. Le RER trinational de Bâle comprend des lignes qui desservent la Suisse du Nord-Ouest (Cantons Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Argovie, Soleure et Jura), le Bade-Wurtemberg (lignes du Haut-Rhin, du Rhin Supérieur et du Wiesental ainsi que le Gartenbahn) ainsi qu'une ligne en Alsace qui relie Bâle à Mulhouse (illustration 1). En vertu des dispositions juridiques en vigueur dans l'agglomération trinationale de Bâle, les procédures et relations de dépendance en matière de commande de prestations de transport ferroviaire de voyageurs diffèrent d'un pays à l'autre. Or, le développement et la mise en place réussis de futures lignes transfrontalières pour le RER trinational de Bâle passent par l'élaboration d'un concept commun, reposant sur une volonté commune de tous les partenaires. Dans le cadre d'un processus de près de deux ans, un projet d'offre pour le moyen terme (2025) de même qu'un projet d'offre et d'horaire pour le long terme (2030) ont été définis sous la houlette du bureau de l'association Agglo Basel.

Ont participé au processus aux côtés des sept commanditaires (Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Argovie, Soleure, Jura, Land de Bade-Wurtemberg et Région Alsace) la société de transport Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) ainsi que d'autres membres de l'association Agglo Basel (Landkreis Lörrach, Regionalverband Hochrhein-Bodensee, Ville de Saint-Louis).

2. Eléments clés de la stratégie : objectifs en matière d'offre à l'horizon 2030 et concept de lignes de raccordement

Les travaux se sont appuyés sur l'offre 2014, avec une cadence de base et la mise en service de trains supplémentaires aux heures de grande affluence (HGA).

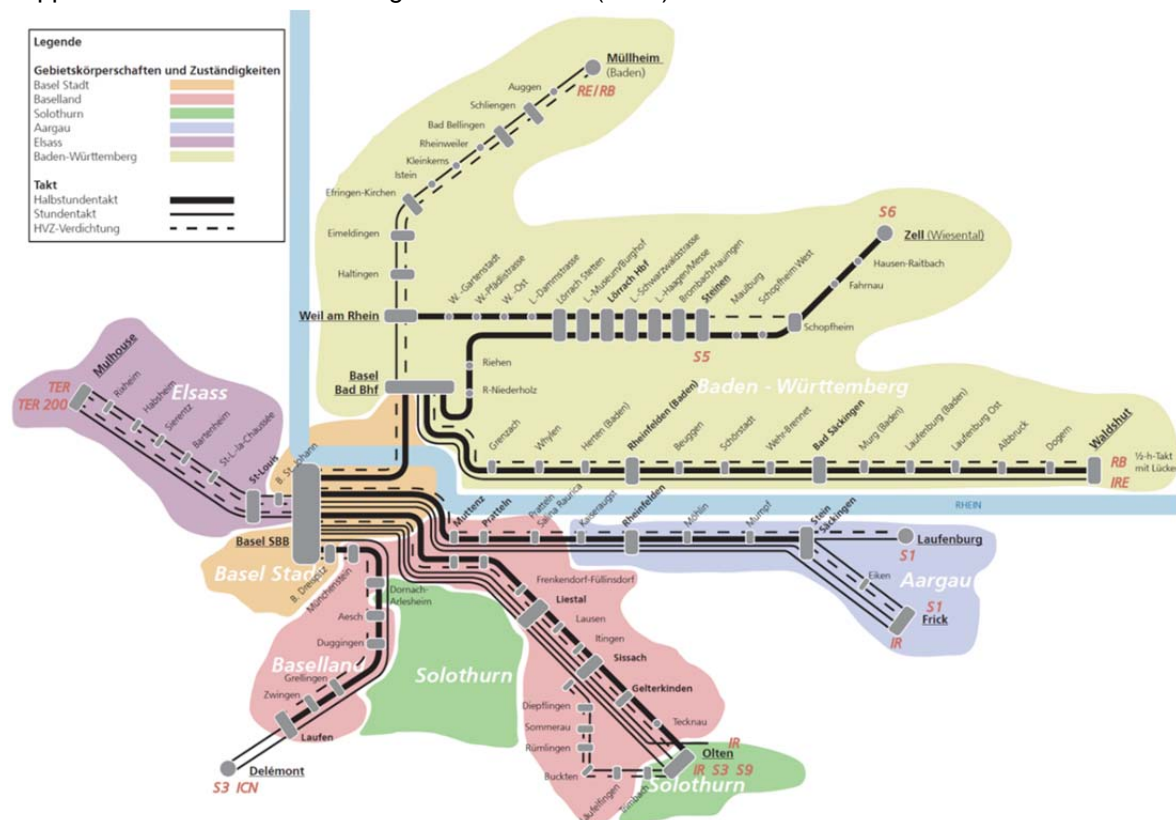


Illustration 1 : situation actuelle

Le projet d'offre trinational montre qu'un système de RER concerté est réalisable à l'horizon 2030 avec le maillon central « Herzstück ». Le projet prévoit que, d'ici l'année 2030, les sept lignes du RER de Bâle seront reliées par une ligne médiane (« Herzstück » y compris Y). Il sera alors à l'avenir possible de voyager d'une vallée à l'autre sans changer de train. De plus, une cadence semi-horaire est en principe prévue pour les lignes périphériques. Cette offre sera densifiée avec une cadence d'un train toutes les quinze minutes sur les lignes parallèles au sein de l'agglomération (à partir de Liestal, Lössrach, Aesch, Euroairport) (illustration 2). Le financement de la cadence d'un train toutes les quinze minutes n'est pas encore assuré de façon intégrale pour l'ensemble des lignes.

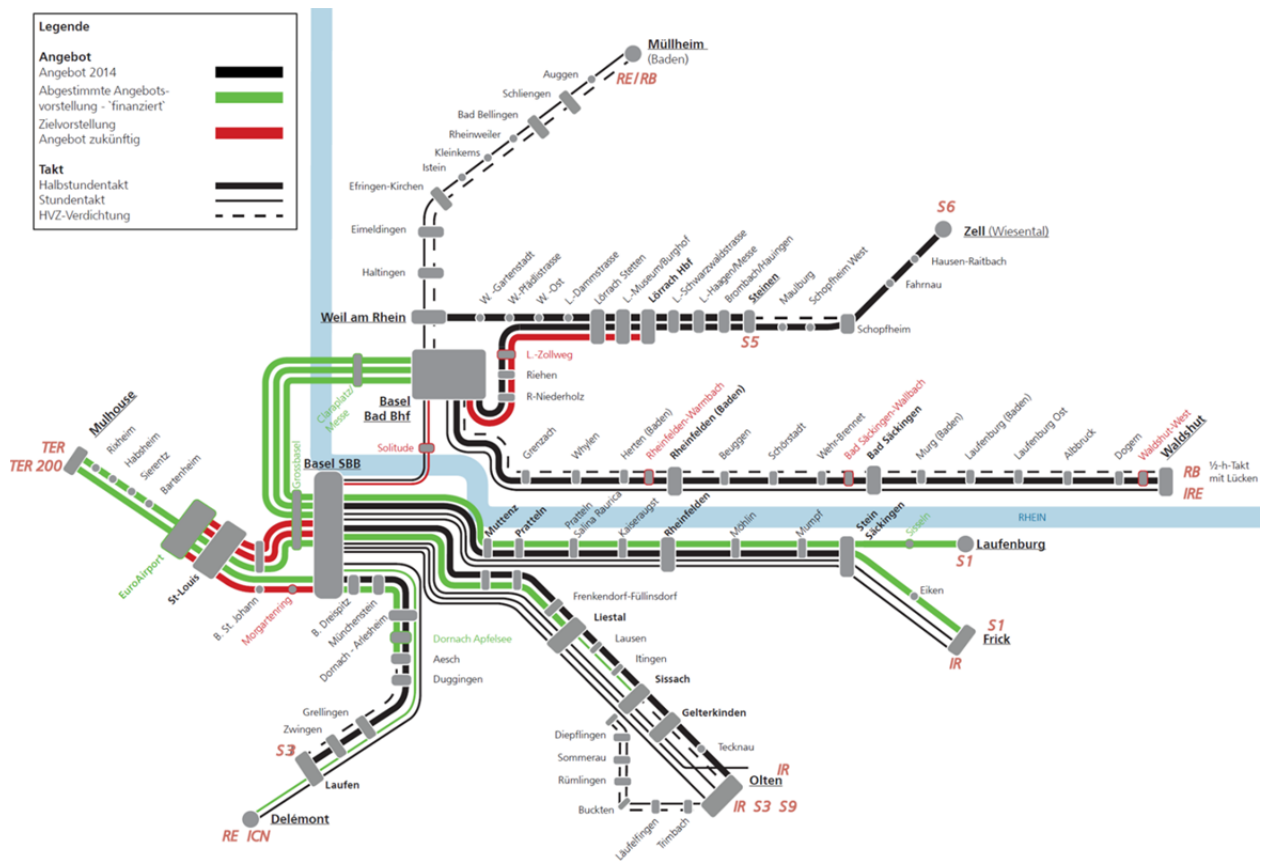


Illustration 2 : offre prévue 2030

Le « Herzstück » permet nouvellement le raccordement des sept branches du RER de Bâle, l'objectif étant de relier directement chaque vallée suisse à la France et l'Allemagne (illustration 3). Dans le détail, la cadence semi-horaire est prévue sur les lignes suivantes :

- Frick – Bâle (« Herzstück ») – Euroairport
- Rheinfelden – Bâle (« Herzstück ») – Zell im Wiesental
- Laufen – Bâle (« Herzstück ») – Waldshut
- Aesch – Bâle (« Herzstück ») – Euroairport – Mulhouse
- Olten – Bâle (« Herzstück ») – Euroairport
- (Sissach –)Liestal – Bâle (« Herzstück ») – Lörrach
- Müllheim – Bâle (Rheinbrücke / Elsässerbahn) – Euroairport

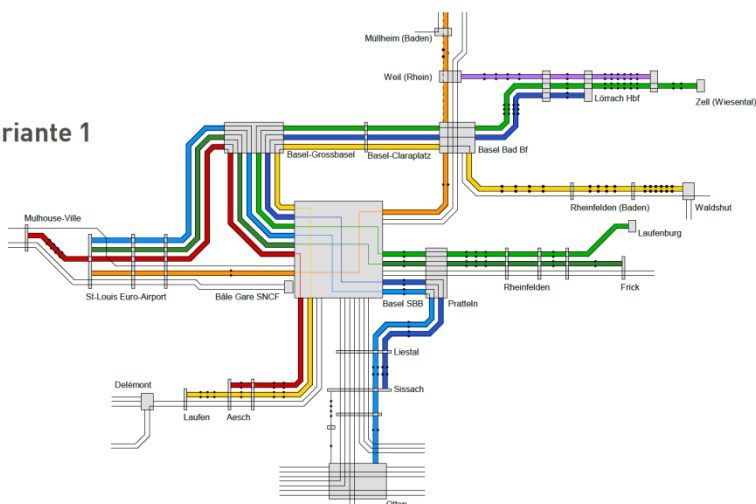
Variante 1

Illustration 3: Concept de raccordement variante 1

Une variante du « Herzstück » (illustration 4) prévoit un raccordement différent : une liaison directe entre Mulhouse et le Fricktal permet de réduire les temps de trajet de quelques minutes sur certaines lignes, ce principalement sur l'axe Mulhouse – Fricktal. Toutefois, cette variante ne permet pas, sur certaines lignes, d'assurer la cadence d'un train toutes les quinze minutes comme devrait le permettre la superposition de deux lignes disposant d'une cadence semi-horaire. Les deux variantes ont été retenues et seront optimisées au cours des prochaines étapes.

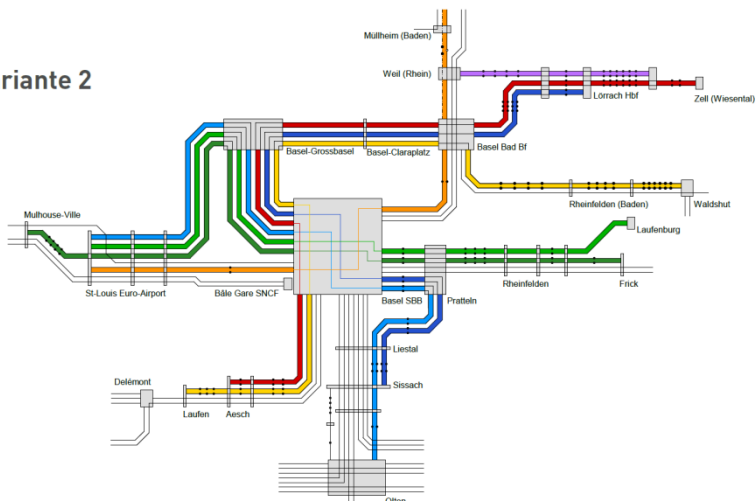
Variante 2

Illustration 4: Concept de raccordement variante 2

Réduction conséquente des temps de trajet

Comparativement à la situation actuelle, le projet d'offre garantit 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. Et un voyageur qui circulerait de Lörach à Pratteln gagnerait respectivement 6 ou 9 minutes.

Outre la réduction des temps de trajet, le projet d'offre comporte un autre avantage : l'introduction de lignes directes (« lignes diamétrales ») reliant nouvellement différentes zones de l'agglomération. Les voyageurs pourront ainsi arriver 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 – un élément de l'offre capital pour les clients – se traduira par un gain d'attractivité considérable pour le RER et l'ensemble du système de transports publics de l'agglomération bâloise.

Infrastructures requises

La mise en œuvre du concept implique la construction d'infrastructures d'envergure dans la région trinationale, notamment :

- le « Herzstück » de Bâle au titre de variante Y ;
- la mise à quatre voies de la ligne St-Louis – St-Johann, avec tronçon souterrain à St-Johann ;
- le raccordement de l'Euroairport au réseau existant ; quatre bordures de quai en gare; voies de rebroussement au nord de la gare ;
- l'électrification de la ligne du Haut-Rhin ;
- la gare de croisement de Schopfheim-Ouest ;
- l'augmentation de la capacité d'entrée dans la gare allemande ;
- la gare de croisement de Lörrach-Zollweg ou l'aménagement de la gare de Riehen (suivant la variante) ;
- l'aménagement des gares CFF de Bâle, de Muttenz, de Pratteln et de Liestal ;
- l'aménagement de la double voie dans la vallée de Laufon, ce toutefois sur des tronçons différents suivant la variante ; la circulation à droite entre Bâle et Aesch.

PRODES 2030 (FIF) : remise des dossiers

Le présent concept de développement du RER de Bâle avec ses objectifs minutés en matière d'offre constitue la base de la remise des suggestions d'offre des cantons de la Suisse du Nord-Ouest pour l'étape d'aménagement 2030 du PRODES prévue dans le cadre du processus FAIF (remise du projet d'offre le 28 novembre 2014). Le peuple suisse a approuvé le projet FAIF comprenant la création d'un fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) en février 2014. Ce fonds permettra à l'avenir de financer les infrastructures ferroviaires en Suisse en plusieurs étapes d'aménagement (PRODES).

En vertu du processus du projet FAIF, le dossier des cantons comprend le projet d'offre afférent au trafic régional. Une itération entre le trafic grandes lignes, le trafic régional et le trafic marchandises est prévue l'an prochain, l'objectif étant l'élaboration d'un projet de conception nationale et de modules (améliorations de l'offre, y compris infrastructure et matériel roulant requis).

Utilité macroéconomique pour toute la région

Le projet « Herzstück », prévoyant le raccordement des réseaux nationaux à un système de RER trinational performant, générera une utilité macroéconomique non négligeable dans toute l'agglomération bâloise. Tel est le résultat d'[une étude](#) sur le potentiel économique – calculé au moyen d'effets dits d'agglomération – que présenterait, pour la région, un système de RER trinational doté de lignes diamétrales rapides.

L'élargissement de l'agglomération trinationale de Bâle grâce à l'amélioration des liaisons de transport se traduit 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. Exprimé en chiffres, le bénéfice macroéconomique global du « Herzstück » (variante Y) s'élève à près de CHF 183 millions par année. A lui seul, il permettrait de rentabiliser le coût des investissements de l'ordre de CHF 63 millions injectés chaque année dans le « Herzstück » pendant la durée de service prévue.

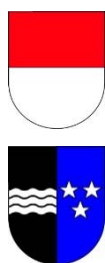
Par ailleurs, les aménagements des infrastructures de transport produisent, grâce à l'urbanisation, des effets dynamiques difficilement chiffrables, comme le prouvent des projets de RER comparables (p. ex. dans le Glattal ou le Limmattal).

3. Revendications de la Conférence Métropolitaine de Bâle

La Conférence Métropolitaine de Bâle demande à la Confédération :

- De prendre en compte les suggestions d'offre de la région de planification Suisse du Nord-Ouest pour l'étape d'aménagement 2030 qui ont pour objectifs prioritaires de remédier à la pénurie des capacités et de proposer un concept de mobilité solide aux fins de garantir l'attrait de la région ;
- De mettre en œuvre, en particulier, les projets clés ci-dessous à l'horizon 2030 au plus tard :
 - ligne diamétrale pour le RER trinational de Bâle (« Herzstück ») avec cadence de 15 minutes dans la périphérie intérieure ainsi que nouvelles liaisons directes traversant l'agglomération et le noyau urbain ;
 - cadence semi-horaire sur la ligne Bienne – Delémont – Bâle et
 - renforcement des capacités sur les lignes Aarau – Zurich et Bienne – Olten ;
- De soutenir le projet de ligne diamétrale (« Herzstück »), lequel, grâce à l'amélioration sensible des liaisons de transport, renforce à l'évidence l'économie publique dans la région et présente de surcroît une utilité pour tout le pays.

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



Les présentes revendications sont appuyées par les organisations suivantes :

