

Bâle, le 12 novembre 2021

## **Résolution trinationale pour le renforcement du transport ferroviaire dans la région de Bâle**

L'agglomération trinationale de Bâle est un espace économique en plein essor. Les secteurs de pointe qui y sont implantés – sciences de la vie et logistique – ont un rayonnement national et international. Selon les prévisions officielles, la population de la région métropolitaine trinationale du nord-ouest de la Suisse, du sud du pays de Bade et de l'Alsace augmentera de 138 000 personnes d'ici 2040.<sup>1</sup> Ce qui correspond à peu près à la population d'une ville comme Berne, Mulhouse ou Heilbronn. Cette croissance démographique ira de pair avec une augmentation du nombre d'actifs estimée à 89 000. Une mobilité transfrontalière optimale constituera la base conditionnant cette hausse. Avec de telles perspectives, la région métropolitaine bâloise demeurera un moteur économique pour la Suisse, l'Allemagne et la France.

La situation de la région au cœur des corridors européens de transport fluvial, routier et ferroviaire, se traduit par des exigences particulières, notamment pour ce qui est du fonctionnement conjoint du transport de passagers et de marchandises. Alors que la région absorbe par le rail le volume du trafic international de marchandises du corridor Rhin-Alpes et du corridor Mer du Nord-Méditerranée, elle est la seule aire métropolitaine de Suisse<sup>2</sup> à ne pas disposer d'un RER efficace avec un tracé séparé. Les capacités ferroviaires existantes atteignent déjà leurs limites et doivent être réparties entre le trafic de marchandises, le trafic grandes lignes et le trafic régional. Cette situation, qui entrave tout développement, pose de grands défis au système ferroviaire dès lors qu'il s'agit d'augmenter ou a minima de maintenir la faible part qu'il représente dans le trafic global. C'est ainsi que rapporté à la valeur des marchandises, le fret routier d'importation dans la région de Bâle est aujourd'hui neuf fois plus important que le transport de marchandises par rail.<sup>3</sup> Dans le Bade-Wurtemberg, la part du fret routier en termes de tonnage est plus de 15 fois supérieure à celle du fret ferroviaire.<sup>4</sup> Quant au trafic transfrontalier d'agglomération, lequel comprend d'importants flux de pendulaires, il reste dominé par le trafic individuel motorisé.

Au vu des perspectives nationales en matière de transport ainsi que des prévisions démographiques et économiques mentionnées, le problème de la rareté des capacités ferroviaires devrait gagner en acuité. Ce à quoi viennent s'ajouter des exigences supplémentaires en matière de mobilité. Celles-ci doivent permettre de limiter l'étalement urbain, de favoriser le transfert vers le rail et d'être en phase avec l'objectif du Conseil fédéral d'arriver à zéro émission nette de CO<sub>2</sub> d'ici 2050. Afin d'être en mesure de répondre à ces exigences et d'éviter les conséquences négatives d'une congestion du système, les responsables du RER trinationale « trireno » et les chambres de commerce et d'industrie de la région des trois frontières demandent...

### **1. ... un aménagement rapide et prioritaire des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans la région trinationale de Bâle.**

<sup>1</sup> Rapport principal du projet d'agglomération de Bâle, 4<sup>e</sup> génération.

<sup>2</sup> L'actuel concept dynamique de territoire de l'Office fédéral de la statistique (OFS) définit les trois aires de Zurich, Lausanne-Genève et Bâle comme des régions métropolitaines.

<sup>3</sup> Logistikradar Basel, 2019.

<sup>4</sup> Verkehrsinfrastruktur 2030 - Ein Klimaschutzszenario für Baden-Württemberg, ministère des transports du Bade-Wurtemberg, 2017.

*Cet aménagement doit permettre d'atteindre les objectifs nationaux de transfert du trafic de marchandises, de renforcer durablement le trafic international grandes lignes et d'exploiter d'ici 2040 un RER efficace et adapté à la région métropolitaine trinationale.*

**2. ... l'inscription du projet « Herzstück », élément de la vision stratégique commune Bâle 2040, dans la prochaine étape d'aménagement ferroviaire de la Confédération.**


*Ce n'est qu'avec la réalisation du « Herzstück » (maillon central) que l'offre de transport ferroviaire régional pourra se développer et devenir un RER trinationnel interconnecté à même de relier rapidement et directement les bassins de population et d'emploi ainsi que le cœur de l'agglomération. Les aménagements des voies d'accès, pour lesquelles des fonds ont déjà été alloués, et qui comprennent notamment le raccordement ferroviaire de l'EuroAirport et les lignes du Hochrhein et du Wiesental, seront ainsi en mesure de porter tous leurs fruits. En outre, les autres voies d'accès, comme dans le Fricktal, devront être aménagées en fonction des prévisions de la demande.*

**3. ... une détermination rapide des problématiques d'infrastructure en suspens et qu'il convient de traiter pour une poursuite contraignante de la planification de l'environnement urbain.**

*Cette étape est indispensable pour prendre des mesures d'aménagement du territoire en vue de garantir la disponibilité et l'aménagement des périmètres concernés (tracé des lignes et arrêts) et de créer pour les investisseurs un cadre stable en matière de planification et d'investissement.*

Le fait est qu'avec les infrastructures en place à l'heure actuelle, l'agglomération trinationale de Bâle ne sera pas en mesure d'apporter sa contribution aux objectifs nationaux en matière de transfert du trafic et de changement climatique. Un système ferroviaire efficace est la condition essentielle pour que Bâle soit une place économique solide dont profitent non seulement la région métropolitaine trinationale, mais aussi la Suisse dans son ensemble. L'aménagement ciblé de l'infrastructure ferroviaire doit donc revêtir la plus haute priorité au niveau national.

**Au nom des chambres de commerce et  
d'industrie de la région des trois frontières**



Martin Dätwyler  
Directeur de la Chambre de commerce des deux  
Bâles



Prof. Dr. Claudius Marx  
Directeur général de la Chambre de commerce  
et d'industrie du Hochrhein-Bodensee



Jean-Luc Heimburger  
Président de la CCI Alsace Eurométropole



Dr. Dieter Salomon  
Directeur général de la Chambre de commerce  
et d'industrie Südlicher Oberrhein

**Au nom de trireno**



Conseillère d'Etat Esther Keller  
Présidente de trireno



Conseiller d'Etat Isaac Reber  
Vice-président de trireno



Jean Rottner  
Président de la Région Grand Est



Berthold Frieß  
Directeur du Ministère des Transports du  
Bade-Wurtemberg



Conseillère d'Etat Sandra Kolly  
Cheffe du Département des constructions  
et de la justice du canton de Soleure



Conseiller d'Etat Stephan Attiger  
Chef du Département des constructions,  
des transports et de l'environnement du  
canton d'Argovie



David Eray  
Ministre de l'Environnement de la  
République et Canton du Jura