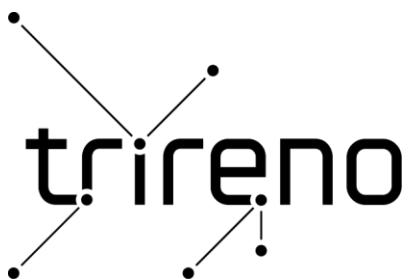


# Prise de position de l'organisme responsable du RER trinational de Bâle (trireno)

Projet de consultation relatif au rapport sur l'état des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire avec les modifications des arrêtés fédéraux et sur la Perspective RAIL 2050.

07.10.2022





## Mention légales

### Bureau d'Agglo Basel

Domaine de missions trireno

Emma Herwegh-Platz 2a

CH- 4410 Liestal

Tel.: +41 61 926 90 50

Fax: +41 61 921 12 46

[info@agglobasel.org](mailto:info@agglobasel.org)

[www.trireno.org](http://www.trireno.org)

### Direction politique :

Isaac Reber, Président de trireno et conseiller d'État

Canton de Bâle-Campagne

Esther Keller, Vice-présidente de trireno et conseillère d'État

Canton de Bâle-Ville

Stephan Attiger, Conseiller d'État

Canton d'Argovie

Sandra Kolly, Conseillère d'État

Canton de Soleure

David Eray, Ministre

République et Canton du Jura

Berthold Frieß, Directeur ministériel

Land du Bade-Wurtemberg

Christèle Willer, Vice-Présidente du Conseil Régional

Région Grand Est

### Responsabilité générale :

Dr. Patrick Leypoldt

Directeur d'Agglo Basel

Dr. Emanuel Barth

Responsable du domaine de missions trireno

Camille Burg

Chef de projet



L'organisation transfrontalière trireno réunit les sept autorités organisatrices régionales du RER trinational de Bâle. La Direction politique de trireno exprime ses remerciements pour la possibilité de prendre position sur le rapport concernant l'état des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire avec les modifications des arrêtés fédéraux et sur la Perspective RAIL 2050.

La prise de position suit le catalogue de questions figurant dans les documents de la consultation.

## 1 État des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire avec modifications des arrêtés fédéraux

- a) PRODES EA 2035 : Soutenez-vous les adaptations de l'étape d'aménagement 2035 avec les modifications de l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire qui y sont liées et l'augmentation de 980 millions de francs du crédit d'engagement relatif à l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire ?

Pas plus tard qu'en mai de cette année, l'OFT a encore communiqué au Comité de pilotage de la région de planification de la Suisse du Nord-Ouest qu'aucune nouvelle mesure n'était prévue dans le PRODES EA 2035 et qu'il n'y aurait pas non plus de moyens financiers supplémentaires soumis à décision. L'inscription de l'aménagement complet du tunnel de base du Lötschberg (TBL) s'écarte toutefois de ce principe. trireno se voit donc dans l'obligation de demander à son tour des mesures supplémentaires discutées dans le cadre du PRODES EA 2035 mais ne figurant pas dans l'arrêté fédéral relatif à ce dernier. Cette exigence coïncide avec celle de la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics de la Suisse du Nord-Ouest (KÖV NWCH), instance qui l'a déjà fait savoir à la direction de l'OFT dans un courrier daté du 30 mai 2022.

### Renforcement du nœud ferroviaire de Bâle CFF

Les études sur la configuration du nœud de Bâle (plan en cinq points) ont révélé que le projet d'offre relatif au PRODES EA 2035 (PO 2035), ne pouvait pas être produit de manière stable avec les infrastructures décidées jusqu'à l'étape d'aménagement 2035 (incluse). Les CFF ont présenté plusieurs mesures d'infrastructure envisageables garantissant la production de la structure quantitative du PO 2035 et qui sont en outre compatibles avec les aménagements ultérieurs (gare souterraine, Herzstück), comme par exemple de nouveaux tiroirs de manœuvre au niveau du secteur ouest de la gare de Bâle CFF. Des moyens supplémentaires doivent être prévus pour ces mesures dans le cadre du PRODES EA 2035. Nous rejetons un financement par réaffectation de moyens prévus pour d'autres aménagements (p. ex. raccordements aux quais).

**Demande :** Les mesures d'amélioration du nœud de Bâle CFF sont nécessaires à une production stable du PO 2035 et doivent être entièrement financées par le PRODES EA 2035. Le crédit doit donc être augmenté en conséquence.

### Aménagement du nœud d'Olten

Les moyens prévus par la Confédération dans l'EA 2035 et dans la convention sur les prestations (CP) ne suffisent pas pour traiter les offres 2035 décidées avec les longueurs de train actuelles au niveau du nœud d'Olten. Le prolongement des quais des voies 1 à 3 fait notamment défaut. Sur le point d'être achevée, l'étude globale des CFF pointe la nécessité de plusieurs modules sectoriels à Olten pour atteindre l'objectif du nœud d'Olten 2035, mais ces modules ne sont pas encore financés. L'installation de garage à Dulliken est notamment concernée. D'après une décision de l'OFT, celle-ci ne doit pas être financée par le PRODES, mais par la CP. Le financement des quelque 270 millions de francs restants (passage inférieur pour piétons Hardegg, installations pour le public et prolongement des quais des voies 1 à 3 ainsi qu'à Olten secteur sud et quatre diagonales d'échange) fait cependant actuellement défaut. Le RER trinational de Bâle est concerné par les goulets d'étranglement au niveau du nœud d'Olten dans la mesure où le PO 2035 prévoit pour la ligne S9 une circulation sans correspondances à Olten et Sissach. L'offre de la S9 ne répondrait donc plus aux besoins de la clientèle et devrait être supprimée.

**Demande :** L'aménagement du nœud ferroviaire d'Olten, notamment le prolongement des quais des voies 1 à 3, doit être entièrement financé par le PRODES EA 2035. Pour ce faire, le crédit doit être augmenté d'environ 270 millions de francs.

### **Arrêt RER Allschwil-Morgartenring / Bâle Morgartenring**

Ce nouvel arrêt a déjà été soumis en 2014 comme objectif d'offre pour l'étape d'aménagement 2030 (désormais PRODES EA 2035). L'évaluation NIBA effectuée par l'OFT lui a valu un résultat très positif. C'est ainsi que jusqu'à sa version du 15 novembre 2018, l'ébauche de PO 2035 contenait la mesure « Raccordement ferroviaire Euro Airport y compris arrêt Bâle Morgartenring » sous le chiffre 31.01 (Bâle – Bartenheim).

Pour différentes raisons, notamment parce que la réalisation du nouveau raccordement ferroviaire de l'EuroAirport n'était pas encore garantie à l'époque, l'arrêt n'a finalement pas été inscrit dans l'arrêté fédéral. trireno et les autorités organisatrices régionales concernées poursuivent toutefois l'objectif d'une entrée en service de l'arrêt RER Allschwil-Morgartenring au plus tard avec le raccordement ferroviaire de l'EuroAirport, c'est-à-dire avant 2035. Le projet d'offre du PRODES EA 2035, lequel prévoit des liaisons RER transfrontalières tous les quarts d'heure pour l'arrêt Morgartenring (arrêt qui n'y est plus représenté), permettrait également une desserte de cet arrêt sans aucune autre modification.

Outre une grande partie de Bâle Ouest, cette mesure profite surtout à Allschwil, commune d'environ 21 600 habitants. À l'heure qu'il est, cette localité n'est pas encore directement raccordée au réseau ferroviaire, seuls le tram et le bus permettant de gagner Bâle CFF ou Bâle Saint-Jean. L'arrêt RER Morgartenring permettra de combler au mieux cette lacune. L'accessibilité par les transports publics bénéficiera ainsi d'une amélioration générale, ce qui correspond également à l'objectif fédéral de coordination de l'urbanisation et des transports selon la Perspective RAIL 2050.

En ce qui concerne la réalisation, il existe un lien spatial étroit avec l'aménagement de la ligne alsacienne (Elsässerbahn) en un corridor de 4 mètres. Une réalisation commune des deux projets dégagerait des synergies en termes de coûts et d'exploitation ferroviaire. Selon l'état actuel de la planification, la réalisation du corridor est prévue pour la période 2026 – 2029. En raison de l'importance du nouvel arrêt et afin que sa réalisation puisse être couplée au corridor, les gouvernements des deux Bâle ont décidé en juin de cette année de mettre à disposition les coûts de l'avant-projet et du projet de construction. Ce qu'a d'ailleurs confirmé l'OFT dans une lettre du 29 juillet 2022 (« Malgré le fait qu'il n'y ait pas de fonds fédéraux disponibles dans les étapes d'aménagement décidées pour faire avancer l'étude de projet de l'arrêt, la situation de départ est ainsi créée pour lancer les travaux de planification »).

Comme pour l'aménagement complet du TBL, l'arrêt RER doit être financé dans le cadre du prochain rapport sur l'état d'avancement (message en 2023). Une décision lors de la prochaine étape d'aménagement interviendrait trop tard, car pour cette dernière, le message devrait être disponible au plus tôt en 2030.

**Demande :** Le nouvel arrêt Allschwil-Morgartenring doit être intégré comme mesure dans l'EA 2035. Le crédit d'engagement correspondant doit être augmenté de 15 millions de francs, ou alors les moyens doivent être mis à disposition via la ligne de 200 millions de francs déjà contenue dans l'EA 2035 pour des mesures transfrontalières. Il convient d'exploiter au mieux les synergies résultant d'une réalisation commune de l'arrêt et de l'aménagement de la ligne alsacienne en un corridor de 4 mètres.

b) Avez-vous d'autres remarques concernant l'état et les adaptations de PRODES EA 2035?

Non

- c) PRODES EA 2025 : Soutenez-vous les adaptations de l'étape d'aménagement 2025 avec la modifications de l'arrête fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire qui en découle et l'augmentation de 330 millions de francs du crédit d'engagement relatif à l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire ?

5

#### Désenchevêtrement à Pratteln

trireno s'oppose fermement au remplacement du désenchevêtrement à Pratteln par des mesures visant à améliorer les performances. Le maintien du désenchevêtrement de Pratteln dans le PRODES est nécessaire, ne serait-ce que parce qu'il a été réaffirmé dans les planifications de l'OFT, et plus récemment dans le plan en cinq points pour la configuration du nœud de Bâle, comme un élément ne présentant pas d'alternative. Il s'agit d'une condition essentielle, notamment pour la cadence au quart d'heure du RER Bâle – Rheinfelden, mais aussi pour tous les autres développements de l'offre ainsi que pour la stabilité de l'exploitation. La première étape de resserrement de la succession des trains entre-temps mise en œuvre et qui, selon les CFF, suffit pour les offres jusqu'à l'EA 2035, est à cet égard lacunaire.

La suppression du désenchevêtrement est contraire à la logique du PRODES, programme conçu comme une planification continue sur plusieurs étapes d'aménagement. Pour ces raisons, trireno s'attend à ce que l'extension des capacités à Pratteln décidée avec l'EA 2025 reste valable avec le désenchevêtrement et soit mise en œuvre au moment nécessaire. Même si la mise en œuvre de la mesure devait rester provisoirement suspendue, il faut renoncer à sa suppression de l'arrêté fédéral sur l'EA 2025.

En renonçant au désenchevêtrement, le crédit d'engagement devrait logiquement être allégé du montant économisé. Comme ce n'est pas le cas, il faut partir du principe que d'autres projets seront plus coûteux que ce qui est prévu dans le message. Le crédit d'engagement doit donc être augmenté du dépassement de coûts des autres projets afin que le désenchevêtrement puisse voir le jour.

**Demande :** Il faut renoncer à la suppression du désenchevêtrement à Pratteln. L'art. 1, al. 2, let. e de l'arrêté fédéral du 21 juin 2013 sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire doit être maintenu dans sa forme initiale. L'arrêté fédéral relatif au crédit d'engagement pour l'EA 2025 de l'infrastructure ferroviaire doit être augmenté à hauteur de 506 millions de francs, lesquels résultent des surcoûts de divers projets, pour finalement s'élever à 7,236 milliards de francs.

- d) Avez-vous d'autres remarques concernant l'état et les adaptations de PRODES EA 2025?

Non

- e) ZEB : Soutenez-vous le crédit d'ensemble pour le développement de l'infrastructure ferroviaire avec la réduction de 590 millions de francs ?

Oui.

- f) Avez-vous d'autres remarques concernant l'état et les adaptations de ZEB?

Non

- g) Avez-vous des remarques à formuler sur les autres programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ?

Non

## 2 Perspective RAIL 2050

---

- a) Êtes-vous d'accord pour que, sur la base des prévisions nationales et des stratégies fédérales, la Perspective RAIL 2050 se concentre sur le transfert du trafic vers le rail ?

Oui, en précisant que l'offre ferroviaire fait partie de la mobilité globale et que le développement ferroviaire doit être coordonné avec les objectifs nationaux et régionaux de développement territorial.

- b) Êtes-vous d'accord avec la vision et les objectifs de la Perspective RAIL 2050 ?

Oui.

- c) Êtes-vous d'accord avec l'orientation choisie « Développement du rail sur les courtes et moyennes distances » ?

Oui. En particulier dans les agglomérations, l'orientation choisie se concentre sur un segment où le train est le mieux à même de faire valoir ses atouts. trireno salue en outre expressément la prise en compte de la mobilité transfrontalière sur les courtes et moyennes distances.

- d) Sinon, que proposez-vous ?

–

- e) Avez-vous d'autres remarques à formuler sur la Perspective RAIL 2050?

Les objectifs de la Perspective RAIL 2050 doivent également être pris en compte de manière adéquate dans l'évaluation des projets d'infrastructure. Ce n'est qu'ainsi qu'il sera possible de privilégier les projets contribuant dans une large mesure aux objectifs fixés. À cette fin, il est nécessaire d'adapter la méthode NIBA utilisée jusqu'à présent pour l'évaluation des projets individuels. Il convient notamment de prendre en compte les effets visés en matière d'aménagement du territoire avec une pondération appropriée. Il est préférable de monétiser également les effets économiques positifs du point de vue de l'ensemble des transports (p. ex. réduction des heures d'embouteillage) ainsi que de l'aménagement du territoire (p. ex. effets d'agglomération). Les effets d'autres indicateurs importants, tels que les gains de temps de trajet ou la réduction de la surcharge, doivent être relativisés en conséquence.

<p><b>Demande :</b> La méthodologie NIBA doit être révisée pour l'évaluation des futurs projets d'infrastructure de sorte à permettre une prise en compte adéquate les objectifs de la Perspective RAIL 2050.</p>
---

### 3 Procédure pour les prochaines étapes d'aménagement

---

- a) Comment jugez-vous le procédé pour la prochaine étape d'aménagement (message en 2026), qui consiste à vérifier, actualiser et perfectionner ponctuellement le projet d'offre 2035 au moyen d'une procédure raccourcie ?

Compte tenu de la situation actuelle caractérisée par un projet d'offre qui ne peut pas être produit, la démarche est compréhensible. trireno attend toutefois que les raisons qui ont conduit à cette étape intermédiaire soient traitées et exposées dans le message 2026. L'objectif étant que des offres fiables puissent être élaborées dans les étapes d'aménagement suivantes. Les propositions relatives au PRODES EA 2035 doivent être prises en compte au plus tard lors de la révision.

- b) Que pensez-vous de la possibilité de compléter la prochaine étape d'aménagement (message en 2026) par des premières étapes de mesures selon l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 (art. 1, al. 3), et de considérer déjà la Perspective RAIL 2050 pour leur évaluation ?

Les projets visés à l'art. 1, al. 3, parmi lesquels figure le renforcement des capacités du nœud de Bâle (Herzstück du RER trinational de Bâle), sont des projets très vastes et complexes dont la réalisation nécessite de très longues étapes préparatoires. Pour qu'ils puissent néanmoins être réalisés dans un délai raisonnable, les travaux de projet doivent être financés à long terme afin de ne pas provoquer d'interruptions. Pour ce faire, il convient d'allouer les fonds nécessaires.

En raison de la durée parfois considérable des travaux de construction, le financement échelonné sur plusieurs étapes d'aménagement semble judicieux.

La prise en compte de la Perspective RAIL 2050 lors de l'examen de ces projets est saluée.

- c) Comment jugez-vous, pour l'élaboration de l'étape d'aménagement suivante (message en 2030), la démarche consistant à suivre le processus de planification complet selon l'art. 16 OCPF tout en l'axant sur la Perspective RAIL 2050 ?

Étant donné qu'une étape intermédiaire non planifiée est nécessaire avec le message de 2026, il est inévitable qu'il faille attendre le message de 2030 pour pouvoir se prononcer sur une prochaine étape globale en matière d'offre. L'orientation de cette étape d'aménagement vers la Perspective RAIL 2050 est saluée.

- d) Avez-vous d'autres remarques concernant la procédure à suivre pour les prochaines étapes d'aménagement ?

Sur la base de l'étape d'aménagement 2035, la Confédération s'engage dans la région de Bâle à travers de nombreux projets ayant des répercussions transfrontalières sur les infrastructures et l'exploitation ferroviaires. Ces projets ne peuvent être planifiés et mis en œuvre que dans le cadre d'une coopération entre les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire (GI) concernés. Le besoin de coordination entre les GI s'accroît avec le développement transfrontalier des infrastructures, ainsi qu'avec l'augmentation des liaisons transfrontalières. Dans le cas des travaux de planification visant à augmenter les capacités du nœud de Bâle, l'OFT a mis en place une organisation de projet impliquant CFF Infrastructure et le BEV/DB Netz, laquelle se concentre sur la planification à long terme de l'infrastructure. Néanmoins, la collaboration entre les GI n'a lieu que de manière ponctuelle. Face à cette lacune, trireno et le canton de Bâle-Ville organisent chaque année une conférence trinationale sur l'horaire destinée non seulement aux GI, mais

aussi aux ETF et aux autorités organisatrices du transport régional. En raison de son format et de sa fréquence, cette manifestation de mise en réseau ne saurait cependant à elle seule répondre aux défis rencontrés.

8

Pour une mise en œuvre efficace et réussie des nombreux autres projets (raccordement ferroviaire de l'EuroAirport, aménagement et nouvelle ligne Karlsruhe-Bâle, Gateway Bâle Nord, etc.) et une gestion harmonieuse de ces derniers, une structure organisationnelle institutionnalisée entre les GI est également nécessaire pour les planifications à court et moyen terme, ainsi que pour les aspects opérationnels et relevant de l'exploitation. L'articulation devrait aussi bien se faire entre CFF Infrastructure, le BEV et DB Netz d'une part qu'entre CFF Infrastructure et SNCF Réseau d'autre part. Dans la mesure où le nœud de Bâle se trouve sur le territoire suisse et que les GI allemands et français sont impliqués avec les voies d'accès, l'initiative pour une organisation de projet correspondante doit venir du côté suisse.

**Demande :** Pour la réalisation et la gestion des diverses infrastructures ferroviaires ayant des répercussions transfrontalières dans la région de Bâle, l'OFT doit mettre en place une organisation de projet permettant une coopération institutionnalisée entre CFF Infrastructure et SNCF Réseau ainsi qu'entre CFF Infrastructure, le BEV et DB Netz. Cela permettra d'assurer l'échange d'informations nécessaire à une planification transfrontalière rapide et efficace.

#### 4 Autres remarques

a) Avez-vous d'autres remarques sur le projet mis en consultation ?

Non.

Nous vous remercions de prendre en compte nos demandes. Emanuel Barth se tient à votre disposition pour répondre à vos questions (emanuel.barth@agglobasel.org, tél. 061 926 90 55).