

Communiqué de presse

Le Conseil fédéral adopte le rapport sur les programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire : le RER trinational de Bâle est sur les rails, mais un projet central a été rétrogradé

Le Conseil fédéral a adopté hier le rapport sur l'état d'avancement des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire avec modification des arrêtés fédéraux précédents. Il ne suit que partiellement les revendications de trireno et se range certes derrière l'aménagement du RER trinational de Bâle, mais remplace le désenchevêtrement de Pratteln, décidé dans l'étape d'aménagement 2025, par une mesure insuffisante à moyen et long terme. Ce faisant, il met en péril la performance du nœud ferroviaire national et international de Bâle.

Dans son message d'hier, le Conseil fédéral propose certes au Parlement d'augmenter les crédits d'engagement pour les programmes nationaux d'aménagement 2025 et 2035 de 2.6 milliards de CHF, mais en même temps de remplacer dans la région de Bâle avec le désenchevêtrement de Pratteln un projet d'aménagement essentiel d'importance régionale, nationale et internationale par de simples adaptations de la signalisation. Il propose ainsi de réviser en partie l'étape d'aménagement 2025 décidée par le Parlement et le peuple, et de remplacer, contre la volonté de la région de Bâle, un projet d'infrastructure central par une solution nettement moins performante. La mise en œuvre des offres pour 2035 ainsi que des autres étapes de l'offre sont ainsi compromises.

Pour la région de Bâle, la décision rendue hier aura les effets suivants :

- Avec l'arrêté fédéral de 2013 sur l'étape d'aménagement 2025 et la votation populaire sur le projet FAIF de 2014, un crédit d'engagement de 500 millions de CHF avait été décidé pour la réalisation du **désenchevêtrement de Pratteln**. Le plan en cinq points élaboré conjointement par la Confédération, les CFF et les cantons pour la configuration du nœud de Bâle a récemment confirmé qu'il n'y avait pas d'alternative à cette mesure pour permettre la circulation de la future offre. trireno ne cache pas sa déception et son étonnement en constatant que la Confédération remplace à présent une mesure déjà décidée et considérée par elle-même comme nécessaire par une alternative insuffisante à moyen et à long terme. Alors que Pratteln constitue un point névralgique du réseau, l'abandon du désenchevêtrement rend difficile la coexistence stable et sans perturbation du trafic croissant des trains de marchandises et de voyageurs et continue d'empêcher l'introduction de la cadence au quart d'heure sur le RER Rheinfelden-Bâle.
- Le nouvel **arrêt RER Basel Morgartenring** améliorera considérablement la desserte ferroviaire d'Allschwil et de l'ouest du Grand-Bâle. La ligne où se trouve l'arrêt sera entièrement intégrée dans le réseau RER transfrontalier avec l'étape d'aménagement 2035. La Confédération a donc sans surprise rendu une évaluation positive de ce nouvel arrêt. Pour autant, elle n'avait à ce jour débloqué aucuns fonds pour la poursuite de sa planification et de sa réalisation. Une réalisation rapide apporterait des synergies en termes de coûts et d'exploitation ferroviaire avec l'aménagement de la ligne alsacienne en un corridor de 4 mètres, prévu pour la période 2026 – 2029. Afin d'assurer la mise en service de l'arrêt, les gouvernements des cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne avaient alloué en juin 2022 des fonds pour l'avant-projet et le projet de construction. L'idée était d'assurer une transition jusqu'à ce que le financement soit garanti par la Confédération. Malgré



des avantages évidents, la Confédération n'a pas prévu de fonds pour l'arrêt RER avec cette dernière augmentation du crédit d'engagement. Ce faisant, elle risque non seulement d'engendrer des coûts supplémentaires, mais aussi de repousser encore plus loin et sans que cela se justifie une amélioration de l'offre RER pourtant facile à réaliser.

- Les moyens alloués au **renforcement de la gare de Bâle CFF** avec les étapes d'aménagement 2025 et 2035 décidées jusqu'à présent ne suffisent pas pour une production stable de l'offre prévue pour 2035. Les études des CFF et de l'Office fédéral des transports (OFT) consacrées au nœud de Bâle l'ont bien montré. Malgré cela, la Confédération a renoncé, par sa décision rendue hier, à augmenter le crédit d'engagement des moyens nécessaires aux investissements supplémentaires requis. trireno s'en tient donc aux objectifs d'offre 2035 décidés et attend que les fonds pour les mesures nécessaires soient alloués dans le cadre de la prochaine étape d'aménagement (message 2026) et que la réalisation se fasse sous peu.
- Les moyens prévus jusqu'à présent par la Confédération pour l'**aménagement du nœud d'Olten** n'étaient pas suffisants pour permettre de faire circuler les offres décidées. trireno salue le fait qu'avec la décision rendue hier, 290 millions de CHF supplémentaires aient été alloués pour éliminer le goulet d'étranglement affectant les capacités. Les lignes S3 et S9 disposeront ainsi de la flexibilité nécessaire pour atteindre le nœud d'Olten aux heures permettant de bonnes correspondances avec les trains grandes lignes.

trireno reconnaît que la Confédération soutient des mesures importantes pour le RER trinational de Bâle et œuvre à leur avancement. De même, trireno salue le fait que la Confédération entende maintenir la Perspective RAIL2050, laquelle correspond de manière optimale aux planifications dans la région de Bâle. L'organisation est en même temps déçue que des mesures importantes pour la région, comme le renforcement du nœud de Bâle, n'aient pour l'heure pas été suffisamment prises en compte et qu'avec le désenchevêtrement de Pratteln, une infrastructure déjà décidée et nécessaire soit même retirée a posteriori du programme d'aménagement. L'amélioration de l'offre ferroviaire dans la région de Bâle se retrouve ainsi inutilement repoussée à plus tard.

Contact : Emanuel Barth, bureau d'Agglo Basel, responsable trireno
Tél. : +41 61 926 90 55, E-mail : Emanuel.Barth@agglobasel.org

