RER trinational Bâle

Liestal, le 22 octobre 2025

Transports ’45 : Vers un gel de l’offre RER sur plusieurs décennies ? Inacceptable pour trireno.

Plus aucun aménagement de l’offre sur les tronçons suisses à partir de 2030

Le rapport d’expertise « Transports ’45 » de l’EPF de Zurich recommande à la Confédération de ne reprendre qu’après 2045 le programme d’aménagement des CFF et de la DB relatif au nœud ferroviaire de Bâle. Ce rapport n’en confirme pas moins l’étendue et la complexité sans équivalent du besoin d’aménagement accumulé à Bâle. Une suspension jusqu’en 2045 signifierait qu’à partir de 2030, aucun aménagement de l’offre ne serait plus possible pendant des décennies, alors même que les besoins continuent d’augmenter. trireno demande donc de poursuivre sans discontinuer l’aménagement par étapes des infrastructures et de l’offre dans la région de Bâle.

L’exploitation actuelle du RER trinational de Bâle repose principalement sur des infrastructures historiques datant du XIX^{e} siècle et ayant fait l’objet d’aménagements ponctuels au fil du temps. Les capacités des lignes étant largement épuisées, de nouveaux aménagements sont en cours de construction ou de planification sur les réseaux allemand, français et suisse. Dans l’espace trinational, il est impératif que les différents projets soient coordonnés entre eux. Au sein de différents comités et organisations de projet, trireno soutient la coordination entre les autorités, les gestionnaires d’infrastructures et les entreprises de transport des trois pays.

Le rapport d’expertise de l’EPF de Zurich « Transports ‘45 » ne considère pas cette problématique. Alors que les capacités des trois lignes allemandes convergeant vers Bâle – Rheintalbahn, Wiesentalbahn et Hochrheinbahn – seront considérablement augmentées au cours des 20 prochaines années, le rapport préconise d’attendre 2045 pour renforcer les capacités du nœud ferroviaire de Bâle côté suisse. Dans ce cas de figure, l’achèvement de l’aménagement du nœud bâlois ne pourrait intervenir que bien après 2045.

Forte augmentation de l’offre en Allemagne ; stagnation, dans le meilleur des cas, en Suisse et vers la France

À l’heure qu’il est, le goulet d’étranglement à Bâle CFF fait que de nombreux trains en provenance d’Allemagne sont déjà contraints de terminer leur trajet à Bâle gare badoise. L’aménagement progressif des infrastructures et de l’offre sur les lignes allemandes – et ce sans aménagement du nœud ferroviaire de Bâle – accentuerait encore davantage cette rupture. Car la majorité du trafic régional en provenance d’Allemagne – express régionaux en provenance de Karlsruhe et de Saint-Gall – Constance et RER en provenance de Fribourg-en-Brisgau, Lörrach et Waldshut – doit en effet s’arrêter à la gare badoise de Bâle. Sur le réseau suisse et vers la France, en revanche, tout aménagement de l’offre serait voué à l’échec pour plusieurs décennies à compter de l’horizon 2030 en raison de l’épuisement des capacités. L’augmentation du trafic grandes lignes et du transport de marchandises en provenance d’Allemagne et de France pourrait même conduire à une réduction de l’offre RER en Suisse (voir encadré).

La durée de réalisation souligne l'urgence qu'il y a à aborder rapidement les projets d'infrastructure

Une limitation à long terme de l'offre RER sur le réseau suisse serait non seulement difficilement compatible avec la demande croissante de transport dans les agglomérations, mais également en contradiction flagrante avec l'objectif de transfert vers le rail. Elle entraverait considérablement le développement territorial et économique de l'agglomération trinationale de Bâle qui est un des plus grands espaces métropolitains de Suisse. Relever le défi que constitue l'aménagement ferroviaire à Bâle prendra des décennies en raison de l'ampleur et de la complexité de la tâche, ce qui souligne d'autant plus l'urgence qu'il y a à s'attaquer rapidement à ce chantier.

Voilà pourquoi trireno demande la poursuite sans interruption et par étapes de l'aménagement ferroviaire sur la base de l'étude préliminaire de 2025 des CFF et de la DB consacrée à l'augmentation des capacités du nœud ferroviaire bâlois. Lors de la prochaine étape d'aménagement, une première phase devra d'abord être décidée, phase comprenant la gare souterraine de Bâle CFF et le paquet de mesures de renforcement destinées au Fricktal (cadencement au quart d'heure du RER Rheinfelden – Bâle CFF). Avec cette première étape, le maintien de l'offre actuelle peut être garantie, et la prolongation de nouvelles offres en provenance de l'Allemagne peut être assurée jusqu'à Bâle CFF dans un premier temps.

La gestion des capacités en Suisse entraînera une réduction forcée de l'offre RER à moyen terme

Afin de garantir les capacités du trafic régional et grandes lignes ainsi que du transport de marchandises sur le réseau ferroviaire suisse, la Confédération mène une stratégie globale d'utilisation du réseau (STUR) mise en œuvre à travers des plans annuels d'utilisation du réseau (PLUR). Lorsque la circulation de différents trains entraîne un conflit en raison des sillons disponibles, le PLUR permet de décider quel type de transport est prioritaire. C'est ainsi que dans le Fricktal (ligne Pratteln – Stein-Säckingen), deux sillons par heure sont réservés au trafic grandes lignes, deux au RER et neuf au transport de marchandises.

En raison de goulets d'étranglement aux abords de Bâle, ce volume de sillons affectés au transport de marchandises n'est pas encore entièrement utilisé. Il est donc possible de déployer des RER supplémentaires aux heures de pointe, trains indispensables pour absorber la demande existante. La dernière possibilité de désengorgement du RER consiste à faire effectuer des arrêts supplémentaires aux trains grandes lignes à Möhlin et Stein-Säckingen, mais celle-ci sera également épuisée à compter du mois de décembre 2025. Il faut partir du principe qu'au plus tard en 2045, lorsque la ligne de la vallée du Rhin Karlsruhe – Bâle sera entièrement aménagée à quatre voies comme accès à la NLFA, le transport de marchandises utilisera pleinement ses capacités dans le Fricktal et les RER supplémentaires aux heures de pointe devront être supprimés sans remplacement. Les capacités nécessaires au trafic d'agglomération ne pourront être rétablies qu'une fois réalisé l'aménagement requis de l'infrastructure.

Contact : Emanuel Barth, responsable trireno
Tél. : +41 61 926 90 55, e-mail : emanuel.barth@agglobasel.org