



Bâle, le 26 avril 2017

Communiqué de presse

Délai d'attente : mercredi 26 avril 2017, 12h15

RER trinational de Bâle : La question du tracé du maillon central et du raccordement des gares est clari- fiée

1/4

La région trinationale de Bâle a besoin d'un RER performant avec des cadences élevées et des lignes continues. Le développement de l'infrastructure ferroviaire est à cet égard une priorité absolue. L'élément clé de ce développement est le « Herzstück » ou maillon central, à savoir la nouvelle liaison souterraine entre Bâle CFF et la gare badoise ainsi que Bâle Saint-Jean. La meilleure variante a pu être arrêtée en termes de tracé et de desserte des trois gares. Elle s'appuie sur l'extension des voies d'accès RER et vise une meilleure desserte de la gare CFF. La solution retenue constitue une plus-value de taille pour les usagers, elle présente le meilleur rapport coût-efficacité et favorise le futur développement de la ville et de la région de Bâle. Elle ne nécessite pas la construction de gares souterraines coûteuses et peut être réalisée par étapes. A la gare de Bâle CFF, grâce à un nouveau parvis situé à l'emplacement de l'ancienne Margarethenbrücke, elle offre un accès aux quais et au centre-ville des plus attractifs sur le plan urbanistique.

Quelle infrastructure faut-il pour réaliser les objectifs en matière d'offre du RER trinational ? Quel doit être le tracé du maillon central ? Comment le maillon central sera-t-il raccordé à la gare CFF et à la gare badoise ? Où faut-il créer des arrêts ? Comment desservir la gare CFF et gérer de manière optimale un flux de personnes déjà problématique à l'heure actuelle ? Quels aménagements seront nécessaires au niveau des différentes voies d'accès ? Ces questions étaient au cœur des études menées par les cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne en concertation avec les CFF, la Deutsche Bahn (DB) et l'Office fédéral des transports (OFT).

Consortium Nœud ferroviaire / Herzstück de Bâle
Cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne
Dufourstrasse 40, Case postale
4001 Bâle

<http://www.herzstueck-basel.ch>

Tél. secrétariat + 41 61 267 48 38
Tél. contacts médias + 41 79 619 46 18
E-Mail info@herzstueck-basel.ch



Les deux cantons bâlois sont aujourd'hui en mesure de présenter les résultats consignés dans le rapport de synthèse. Au cœur de ce rapport figure la comparaison des variantes pour le tracé du « Herzstück », élément central d'un futur RER desservant la région trinationale. En plus de quatre variantes souterraines, une variante sans maillon central a été examinée. Les travaux ont clairement confirmé l'avantage que présente le maillon central pour les usagers : la liaison souterraine entre Bâle CFF et la gare badoise est la condition indispensable pour arriver à des cadences plus élevées, diminuer les correspondances et les temps de trajet et délester les lignes de tram desservant le centre-ville de Bâle.

Il est clairement ressorti de la comparaison que la variante dite « HOCH Y » (surface Y) était la meilleure ; celle-ci sera donc poursuivie. Cette variante est qualifiée de la sorte car le raccordement de la section souterraine à Bâle CFF, à la gare badoise et à Bâle Saint-Jean se fait à la surface. Le maillon central part de la gare CFF et passe par Bâle SNCF, sa section souterraine débute à l'ouest du zoo et atteint par une boucle empruntant la Schützenmatte la nouvelle station souterraine Basel Mitte (Bâle Centre). Le tronçon passe ensuite sous le Rhin et dessert le site Klybeck grâce à une nouvelle station pour arriver à la gare badoise par le nord. La lettre « Y » désigne l'embranchement à partir de l'arrêt Mitte : celui-ci raccorde la gare Saint-Jean au réseau RER et se poursuit jusqu'à l'EuroAirport.

2/4

La meilleure variante ne nécessite pas la construction de gares souterraines coûteuses. Elle facilite l'exploitation des gares, n'occasionne que des perturbations minimales durant la phase de travaux, ses coûts de construction sont moindres et elle présente sur le plan économique un rapport coût-efficacité plus avantageux. La meilleure variante est particulièrement attractive en termes d'urbanisme car en plus du centre-ville, elle dessert également le grand pôle de développement de Bâle Nord. A la gare CFF, elle permet de créer un second accès efficace aux quais puisqu'elle prévoit de remplacer la Margarethenbrücke par une nouvelle place, la Margarethenplatz, directement reliée aux quais. C'est ainsi que pourront voir le jour un lieu de correspondance tram/train de grande qualité urbanistique, un accès direct au centre-ville ainsi qu'un nouveau parvis.

Enfin, et ce n'est pas le moindre de ces atouts, la meilleure variante permet une réalisation étalée dans le temps : la priorité ira tout d'abord à la liaison souterraine entre Bâle CFF et la gare badoise, ce qui créera d'emblée un avantage de taille pour les usagers. En complétant ensuite l'embranchement en direction de Bâle Saint-Jean et de l'EuroAirport, l'avantage pour les usagers augmentera une nouvelle fois.

Le maillon central se trouve au cœur du futur RER trinational. Il relie entre elles ses sept branches et permet des liaisons plus nombreuses, plus efficaces et plus rapides au sein de l'agglomération. De ce fait, l'utilité des investissements prévus pour les voies d'accès augmente. Il s'agit plus particulièrement de l'extension dans l'Ergolzthal, du passage à deux voies dans le Laufental, de l'augmentation des capacités entre Pratteln et Rheinfelden, de l'électrification de la ligne du Hochrhein, des extensions dans le Wiesental, du passage à quatre voies dans l'Oberrhein ainsi que du raccordement ferroviaire de l'EuroAirport.



Avec la meilleure variante retenue pour le maillon central, une importante première étape de la mission d'avant-projet décidée par les deux parlements bâlois en septembre 2014 a été accomplie.

Les investissements pour le maillon central seul (sans les voies d'accès mais avec le raccordement des gares) s'élèvent à 1,9 milliard de francs suisses. La branche en Y revient à elle seule à 0,4 milliard de francs suisses. Ce dernier volet comprend également l'aménagement des gares Saint-Jean et EuroAirport (2^e étape), si bien que l'ensemble des coûts du maillon central avec la branche en Y jusqu'à l'aéroport s'élève à 2,8 milliards de francs suisses.

D'après les dernières estimations, le volume total des investissements pour l'ensemble des mesures destinées au RER trinational s'élève à 4,25 milliards de francs suisses. Dans ces prévisions, 800 à 900 millions de francs reviennent aux mesures d'entretien et de rénovation de toute façon nécessaires ou proviennent des contributions attendues des tiers. Les coûts de construction effectivement à la charge du PRODES étape d'aménagement 2030/35 s'élèvent donc à près de 2,6 milliards sans la branche en Y et à 3,3 milliards de francs suisses avec la branche en Y.

3/4

Le rapport de synthèse est désormais entre les mains de la Confédération qui en examine les résultats dans l'optique du message portant sur la prochaine étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Les deux cantons poursuivront les travaux de planification à partir de la meilleure variante « HOCH Y » dans le cadre de l'avant-projet, et ce en étroite concertation avec l'OFT et les CFF. Ils s'attacheront également à concrétiser le futur aménagement de la gare de Bâle CFF avec les CFF.

La conseillère d'Etat Sabine Pegoraro (BL) et le conseiller d'Etat Hans-Peter Wessels (BS) l'ont bien souligné lors de la conférence de presse : « La région est unanime, par-delà les frontières : elle veut et a besoin de l'extension de l'infrastructure ferroviaire régionale. Un RER attractif et performant dans la région trinationale de Bâle est un facteur décisif pour la qualité de vie de la population et l'attractivité de la région économique la plus dynamique de Suisse. » Martin Dätwyler, directeur adjoint de la Chambre de commerce des deux Bâle, a confirmé que les milieux économiques ont tout intérêt à voir l'infrastructure ferroviaire étendue et défendent résolument ce projet : « Le maillon central et l'aménagement des voies d'accès sont une nécessité absolue pour un réseau ferré performant et une offre RER attractive. Les entreprises en profitent ainsi que les travailleurs pendulaires et la population, qu'elle habite dans la région ou en-dehors ». Rudolf Dieterle, le coordinateur du nœud ferroviaire, a quant à lui conclu : « Par ces travaux d'approfondissement réalisés en si peu de temps et avec un tel engagement, la région démontre que non seulement elle sait ce qu'elle veut, mais également comment le réaliser et avec quel calendrier. A présent, il convient de porter ce message à Berne. »



Cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne

Documentation

Sur le site www.herzstueck-basel.ch vous pouvez télécharger à la rubrique « Actualités » des documents complémentaires ainsi que des images.

Plus d'informations

Rudolf Dieterle, téléphone +41 (0) 79 667 31 66
Coordinateur du nœud ferroviaire de Bâle

Rémy Chrétien, téléphone +41 (0) 79 619 46 18
Responsable des relations avec les médias Herzstück / Nœud ferroviaire de Bâle