

Lundi, 18 mars 2024, Mathieu Noyer

Le RER trinational passe la frontière et se rapproche d'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg

Plusieurs annonces récentes promettent de désengorger la circulation autour de Bâle grâce à de nouvelles liaisons ferroviaires transfrontalières. En parallèle, le lancement d'une nouvelle liaison vers l'Euroairport se rapproche et la perspective du « Herzstück », qui permettrait une circulation ferroviaire sans entrave entre l'Allemagne, la France et la Suisse, se précise.

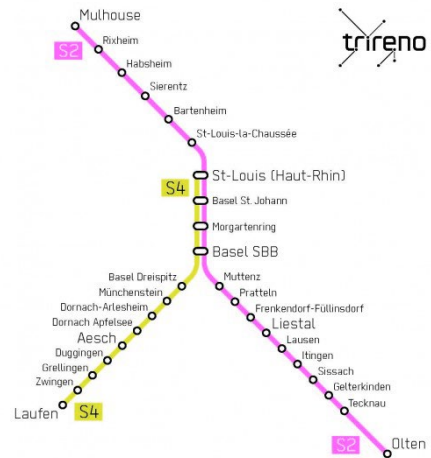


©Bild: André Faber

Dossier au long cours, la constitution d'un RER trinational autour de Bâle vient de connaître une nette accélération entre fin février et début mars. Les nouvelles positives sont de différents ordres, mais elles convergent vers le même objectif : rendre le réseau « transversal », à savoir permettre des liaisons d'une extrémité à l'autre de l'agglomération franco-germano-suisse sans obligatoirement passer par la gare de centre-

ville de Bâle - ou « la gare badoise » Badische Bahnhof à la frontière allemande – et devoir s’y arrêter pour y changer de train.

C’est ainsi que la perspective d’une ligne continue de Mulhouse à Olten au sud-est de Bâle se précise, de même qu’entre Saint-Louis et Laufen, au sud-est de la métropole. « Les autorités en charge de la commande des transports publics en France et en Suisse (région Grand Est, cantons et Etat fédéral suisse, Ndlr) ont fait part de leur intention d’étendre l’offre du RER au-delà des frontières », par l’extension des deux lignes concernées S2 et S4 (S pour Stadtbahn), a annoncé le 2 mars l’association Tri-reno.



La structure, qui rassemble les sept autorités organisatrices de transport française, allemande et suisses impliquées dans le projet de RER transfrontalier de Bâle, se fixe comme objectif une concrétisation fin 2030.

Le travail principal va consister à rendre les matériels roulants respectifs compatibles, pour une circulation sans changement sur les deux réseaux. Côté région Grand Est, il s’effectue dans le cadre de la modernisation de ses liaisons transfrontalières en vue de la mise en concurrence de leur exploitation, décidée fin 2021. La collectivité a également pu inscrire la liaison Mulhouse-Bâle dans la liste des « Services express régionaux métropolitains », nouveau nom français des RER, qui bénéficieront de soutiens financiers et techniques de l’Etat.

Nouvel arrêt, nouvel élan

Les nouvelles configurations du S2 et du S4 doivent aussi répondre à un autre objectif essentiel du RER bâlois : offrir un cadencement d’un train toutes les 15 minutes dans le cœur trinational d’agglomération, et toutes les 30 minutes au-delà. Une composante importante, également débloquée ces dernières semaines, sera la création, pour 15 millions de francs suisses (15,6 millions d’euros), d’un arrêt supplémentaire « Morgartenring » à hauteur d’Allschwil, la commune en plein boom économique de 22 000 habitants de Bâle-campagne, qui touche celle d’Hégenheim en Alsace.



Franck Leroy, président de la région Grand Est.
© Grand Est

« Ces connexions contribueront à dynamiser le développement économique du Sud-Alsace et de la région trinationale de Bâle. Elles apporteront d’importants gains de mobilité à nos concitoyens et travailleurs », commente Franck Leroy, président de la région Grand Est.

Avancer avant les grands travaux

Ces annonces permettent de faire progresser la mobilité avant le démarrage des grands projets d'infrastructure qui se précisent autour de l'Euroairport de Bâle-Mulhouse.



Emanuel Barth,
directeur de Trireno.

« Une nouvelle offre transfrontalière diamétrale pourra ainsi être introduite dès 2030, avant la création de la nouvelle liaison ferroviaire de l'Euroairport, à l'issue des premiers grands aménagements de capacité de la gare CFF de Bâle de 2026-2029 », explique Emanuel Barth, directeur de Trireno.

Ces différents projets concernent aussi bien le trafic de voyageurs que le fret. Le raccordement ferroviaire de l'Euroairport de Bâle-Mulhouse est certes reportée une nouvelle fois, mais sa concrétisation à horizon 2035 semble désormais sur de bons rails. La préfecture du Grand Est a annoncé son financement. Le coût total a été réévalué à 353 millions d'euros aux conditions financières actuelles, qui pourraient faire grimper la facture finale à 475 millions d'euros au moment de la mise en service dans une décennie, du fait de l'inflation prévisible. De source proche du dossier, sa répartition se situerait à un tiers pour la partie française (rassemblant l'Etat, la région Grand Est et la Collectivité européenne d'Alsace et l'agglomération de Mulhouse (M2A)), 15 % pour le Land du Bade-Wurtemberg, seul financeur allemand à ce jour, et entre 30 et 50 % pour la Suisse (Etat fédéral cantons de Bâle-ville et campagne), le solde restant à la charge de l'aéroport lui-même. L'Union européenne sera également sollicitée dans le cadre du MIE (Mécanisme pour l'interconnexion en Europe).



Matthias Suhr,
directeur de l'aéroport.
© Euroairport

La réponse est attendue cet été, « Le projet constitue un élément décisif pour la compétitivité à long terme de notre plateforme », avait rappelé le directeur de l'aéroport Matthias Suhr, lors de la présentation du bilan 2023 de trafic, situé à 8,1 millions de passagers.

La liaison rendra la forme d'une voie à double sens de 6 km et une halte ferroviaire, pour greffer l'EuroAirport sur la ligne Strasbourg-Bâle et offrir un service alternatif à la voiture plus compétitif que les navettes en bus. Maître d'ouvrage, SNCF Réseau a terminé les études d'avant-projet détaillé et poursuit les études préparatoires.

Le « Herzstück » en ligne de mire

Autre dossier qui a avancé ces dernières semaines, côté suisse : le désenchevêtrement de Pratteln, à la sortie sud-est de Bâle. Le Conseil national et le Conseil des Etats ont attribué 25 millions de francs suisses aux études de planification de ce projet qui avait été évalué à 510 millions CHF il y a plusieurs années, dans le but de bien séparer les circulations de trains de voyageurs et de marchandises.

« Cette décision préserve la possibilité de réalisation d'un grand aménagement à Pratteln, plutôt que des travaux limités d'amélioration qui seraient restés sous-dimensionnés dans l'optique de construction d'un RER trinational à grande échelle », approuve Emanuel Barth.

Les partisans des liaisons transfrontalières attendent à présent la confirmation de l'inscription du projet dans le document-cadre décisif en Suisse, le « Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire » dont la prochaine version sera définie en 2026. Ils voient dans les récentes décisions un alignement des planètes pour continuer à espérer le but ultime, en 2050 : le « Herzstück » à plusieurs milliards de francs suisses autour de la construction d'une gare enterrée sous l'actuelle gare Bâle CFF. Ce nouveau point stratégique du réseau ferroviaire suisse permettrait une circulation sans arrêt de Mulhouse à l'Allemagne et la Suisse. S'il était parfaitement interconnecté, ce réseau transfrontalier représenterait une dimension considérable : 357 kilomètres et 108 haltes réparties en sept ensembles de lignes régionales, trois en Suisse, trois en Allemagne et Mulhouse-Saint-Louis côté français.



© Euroairport