

Département fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la communication
DETEC

Mme Doris Leuthard
Présidente de la Confédération
Koehlgasse 6
CH-3003 Berne

Strasbourg, le 1^{er} décembre 2017

**Procédure de consultation relative à l'étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire
2030/35 (EA 2030/35)**

**Lettre de soutien du Conseil Rhénan et de la Conférence Franco-Germano-Suisse du Rhin
supérieur**

Madame la Présidente,

Les instances franco-germano-suisse de la région du Rhin supérieur, à savoir le Conseil Rhénan et la Conférence du Rhin supérieur, ont pris acte avec satisfaction du projet de message relatif à l'étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030/35 (FAIF/PRODES EA 2030/35). Nous vous remercions de la possibilité qui nous est donnée d'émettre un avis.

Fin 2014, les autorités compétentes en matière de commande de prestations de transport ferroviaire en Suisse, en Allemagne et en France (canton d'Argovie, de Bâle-Campagne, de Bâle-Ville, du Jura et de Soleure, ancienne région Alsace et Land du Bade-Wurtemberg) ont remis en commun à l'Office fédéral des Transports le concept d'offre élaboré et adopté au niveau tri-national pour l'aménagement du RER de Bâle à l'horizon 2030.

Les instances tri-nationales du Rhin supérieur apprécient que le projet de message reconnaisse l'aménagement nécessaire du RER, qui se fait attendre depuis longtemps, comme épine dorsale du transport de passagers dans l'agglomération tri-nationale de Bâle et que le Conseil Fédéral privilégie la seconde variante estimée à 11,5 milliards de francs suisses. Cette étape d'aménagement permettra de garantir la réalisation de mesures centrales promouvant le concept d'offre 2030 du RER tri-national de Bâle.

Nous sommes très satisfaits que le Conseil fédéral reconnaisse l'importance d'offres ferroviaires transfrontalières dans l'agglomération de Bâle et qu'il soit prêt à contribuer au raccordement de l'EuroAirport, à l'électrification de la ligne du Hochrhein et à l'aménagement du tronçon du RER entre la gare badoise de Bâle et Lörrach (4 trains par heure et sens de circulation). Grâce à l'aménagement de l'infrastructure proposé, il sera possible d'améliorer sensiblement l'offre sur le réseau du RER tri-national de Bâle et, dans un premier temps, d'introduire deux lignes diamétrales entre Laufen (CH) et l'EuroAirport et entre Liestal (CH) et Mulhouse (F). Nous regrettons cependant de constater que le cadencement du RER dans la vallée de Frick à un rythme de 15 minutes n'a pas été intégré dans la prochaine étape d'aménagement. Au regard de l'utilisation très dense de cette ligne, notamment pour le transport de marchandises, seuls des aménagements

infrastructurels importants permettront d'améliorer la densification sur le réseau du RER. Le concept d'offre tri-nationale 2030 ne pourra toutefois fonctionner que si les densifications proposées sont réalisées sur toutes les lignes ferroviaires annexes.

Pour accroître plus encore l'attractivité du RER, il ne faut pas se limiter à construire de nouvelles lignes diamétrales et à renforcer le cadencement, mais aussi faire en sorte que les gares soient plus performantes. Les instances du Rhin supérieur apprécient les adaptations prévues dans l'étape d'aménagement 2035 dans les gares de Bâle CFF et de la gare badoise de Bâle et estiment que ces adaptations sont très importantes sous l'angle stratégique autant pour le trafic du RER que pour le trafic grandes lignes et le transport de marchandises. Ainsi, l'arrêt du trafic grandes lignes en gare badoise serait conservé.

Nous saluons que la ligne médiane, appelée « Herzstück », ligne diamétrale directe entre les trois gares de Bâle (Bâle CFF, Bâle Saint-Jean et gare badoise de Bâle) soit jugée opportune et urgente. Nous sommes cependant très surpris et regrettons vivement l'absence d'un engagement contraignant concernant le financement, même si le Conseil fédéral s'est impliqué dans ce projet et si un financement tiers de l'étude est possible à propres risques. Nous souhaitons souligner à nouveau le fait que cette liaison est indispensable au développement économique et social de l'agglomération tri-nationale de Bâle ainsi qu'aux capacités du trafic grandes lignes et transport de marchandises. Sans le « Herzstück », les moyens investis par la Fédération dans les lignes annexes ne déploieront pas leur effet optimal. Nous estimons qu'il est absolument indispensable d'appuyer un préfinancement régional par un engagement contraignant de la Confédération pour tenir compte du « Herzstück » dans la prochaine étape d'aménagement.


Dans l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 i (article 1 paragraphe 2), est stipulé que les études et planifications permettant d'examiner une nouvelle traversée du Jura sont à intégrer dans la présente étape d'aménagement 2030/35. Ceci n'a cependant pas été fait dans l'actuel projet de message. L'extension de l'offre de RER conformément au concept d'offre tri-nationale 2030 implique toutefois un examen des capacités nécessaires à long terme pour le transport de marchandises et le trafic de passagers.

La viabilité de l'agglomération franco-germano-suisse de Bâle dépend fortement du succès de la coopération transfrontalière. Le concept d'offre 2030 de RER tri-national de Bâle, porté par toutes les autorités compétentes en matière de commande de prestations de transport ferroviaire en Allemagne, en France et en Suisse, est une étape importante vers une organisation commune compétente en matière de commande. En ce sens, nous remercions le Conseil fédéral de prendre en compte ces souhaits et lui assurons notre soutien pour les futurs projets.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes respectueux hommages.



Joshua FREY
Député au Landtag de Bade-Wurtemberg
Président du Conseil Rhénan



Jean-Luc MARX
Préfet de la région Grand Est
Président de la Conférence du Rhin
supérieur