

Suisse : le RER international de Bâle prend forme grâce à trireno

La création d'un RER transfrontalier à Bâle revêt un caractère complexe et stratégique qui nécessite une plateforme de coordination dédiée (trireno) et qui implique la prise en compte d'autres projets, y compris sur le long terme, bâlois ou non.

TEXTE ET PHOTOS DE SYLVAIN MEILLASSON



Le nouvel itinéraire permettant de déconflictualiser les circulations entre Bâle et Muttentz, avec ici une mission S3 Laufon - Olten cadencée à la demi-heure (9 juillet 2026).

La réalisation d'un RER international constitue un projet très ambitieux qui répond, à Bâle, aux besoins concrets d'une agglomération de 850 000 habitants et de territoires limitrophes.

Passer d'infrastructures ferroviaires du XIX^e siècle (ouvertures des premières liaisons en provenance de France, Suisse et Allemagne en 1844, 1854 et 1855) à un réseau moderne capable d'écouler une grande variété de trafics, y compris à l'international, nécessite un réel engagement financier. À cet effet, la Confédération a consenti à investir 1 milliard de francs suisses (soit environ 1,08 milliard d'euros)

dans la Suisse du Nord-Ouest (voir *Rail Passion* n° 270). Plus spécifiquement, la mise en place d'une offre voyageurs régionale trinationale requiert aussi, en plus des financements (infrastructure et exploitation), une ambition partagée et une planification efficace que porte la plateforme trireno. L'expérience de la ligne Verte (1997-2008) a fait apparaître les limites d'un modèle et le besoin de bases de travail différentes. C'est dans le cadre de l'association de droit suisse Agglo Basel qu'a été institué trireno en 2018. Cette entité intervient depuis en tant que plateforme de

coordination pour six autorités organisatrices régionales (1) que sont les cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Soleure, Argovie, le Land du Bade-Wurtemberg et la région Grand Est.

Le développement de l'offre doit se faire par étapes, la phase finale pouvant potentiellement s'aligner sur le calendrier à long terme du projet d'infrastructure de liaison souterraine (initialement désignée « Herzstück » et devant comporter des arrêts en ville) entre Bâle CFF et Bâle gare badoise. D'ici 2035, une cadence au quart d'heure est prévue sur quatre des sept lignes principales, parallèle-

ment à la construction de huit nouvelles gares et au lancement de deux lignes de S-Bahn transfrontalières (France - Suisse) : la S2 (Mulhouse - Olten, limitée à Liestal en 2036 et remplacée au-delà par la S3 Aesch - Liestal, prolongée jusqu'à Olten), la S4 (Saint-Louis - Laufon). D'autres améliorations sont envisagées, notamment concernant les liaisons de l'EuroAirport dont la construction a été cependant reportée. L'ensemble de ces projets est rendu possible par la mise en service de 33 rames Flirt EVO France, dont sept sont financées par la région Grand Est. Des déve-

loppements supplémentaires devraient découler de l'aménagement et de l'électrification de la ligne Bâle - Schaffhouse et de la création du « *Hochrhein-Bodensee-Express* » (voir *Rail Passion* n°330). Ces évolutions solliciteront sans aucun doute les infrastructures ferroviaires existantes jusqu'à leurs limites et souligneront la nécessité d'une nouvelle liaison entre les deux gares principales de Bâle. Les phases de développement des infrastructures au-delà de 2035 impliqueront de multiples acteurs, au premier rang desquels figure la Confédération. Ces étapes, motivées par la nécessité d'accroître la capacité du nœud ferroviaire

bâlois, dans le cadre du plan en cinq points 2017-2022 et de l'étude préliminaire ultérieure (2022-2024), ont requis l'évaluation de diverses approches stratégiques (avec ou sans le tunnel « *Herzstück* », et avec ou sans gares souterraines). Le fait que la construction intégrale du nœud ferroviaire de Bâle n'ait pas été privilégiée dans le rapport Weidmann (en raison de coûts et de délais considérables) (2) ne remettrait pas en cause la nécessité d'établir une nouvelle liaison RER nord entre les deux gares. Ce projet est désormais appelé, selon l'intitulé, « *Durchmesserlinie* » ou ligne transversale urbaine. La

Confédération, les cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne, les CFF et la DB coopéreraient actuellement pour rechercher une configuration alternative au projet « *Herzstück* », à savoir la nouvelle solution de ligne transversale urbaine. La votation cantonale à Bâle-Ville du 14 juin 2026 valide la nécessité du projet et engage le canton à faire avancer la planification ainsi que le financement auprès de l'OFT. Toutes ces ambitions se traduisent déjà par des réalisations menées dans le cadre du ZEB, des étapes d'aménagement 2025 (gare de Liestal, déconflictualisation des circulations entre Bâle et Muttentz...) et 2035

(voir encadré ci-dessous), du corridor 4m ou en lien avec les chemins de fer allemands et français. Elles impliquent des restrictions temporaires au niveau du trafic mais permettront de conforter le rôle de Bâle en tant que porte nord de la Suisse, tout en lui conférant une nouvelle dimension. ♦

(1) L'OFT (Office fédéral des transports), qui est aussi une AO, n'a pas adhéré. Il participe comme invité.

(2) Rédigé à la demande de la Confédération par le P^r Weidmann de l'École polytechnique fédérale de Zurich, afin de lister les projets d'infrastructures ferroviaires et routières prioritaires à l'horizon 2045. Adapté de « Hauptversammlung der Ortsgruppe Olten und Referat trieno » [Gdl Adl].

Un patchwork de facettes et d'implications

La montée en puissance du RER trinational se matérialise notamment par la création, à hauteur de l'arrêt Morgartenring de la ligne 6 des BVB et en direction de Basel St. Johann (ligne Bâle - Mulhouse), de la halte Neuallschwil ainsi que de celle de Dornach Apfelsee (ligne Bâle - Laufon)*. Les S2 et S4 s'arrêteront au premier, les S3 et S4 au second. La mise à double voie, pour l'horaire 2026, de la section Duggingen - Grellingen est aussi très importante. Cette opération (133 millions de francs suisses, soit environ 144,17 millions d'euros) a consisté à créer, dans un environnement particulièrement contraint, un sas de 4 km environ autorisant les croisements dynamiques. Mis aux normes, les deux arrêts concernés sont en l'état desservis par la S3 Olten - Laufon. Pour permettre le cadencement à la demi-heure de Bâle - Delémont, le RER bâlois ne poursuit plus au-delà de Laufon, ce qui a obligé le canton du Jura à procéder à des réorganisations d'ampleur, en instaurant son propre RER, lui aussi à la cadence 30 min, opéré par les CFF et articulé avec des circulations à longues distances. L'offre repose maintenant sur les R1 Delémont - Delle (avec correspondances TER au-delà...) et R11 Porrentruy - Delle, R2 Delémont - Bonfol et R22 Porrentruy - Bonfol, les R1 et R2 circulant à l'aplomb des IR 56 (Bâle ou Bienne) et IC 51 (Bâle ou Lausanne) opérés par le BLS en MIKA et les CFF en ICN. Cette trame IR/IC est rendue possible par l'existence du sas Duggingen - Grellingen ainsi que par l'usage de l'évitement de Liesberg. Elle permet de maintenir quantitativement la desserte de Moutier (malgré l'arrêt des RE Bienne - Meroux et leur remplacement par les R1 Delémont - Delle) qui relève désormais du canton du Jura. La prestation des RABe 528 découle d'une entente pilotée par l'OFT, mais l'emprunt de l'itinéraire par le BLS renvoie aussi à une réalité historique. La section Lengnau - Moutier (avec le tunnel de Granges de 8,578 km) appartient à cette



Croisement dynamique entre un IR 56 Bâle - Bienne et un IC 51 Lausanne - Bâle en gare de Grellingen complètement rénovée (9 juillet 2026).

compagnie** dont les rames (notamment des EW IV et Re 465) parcouraient déjà par le passé, dans le cadre d'échanges de trains-km avec les CFF, la ligne du Pied du Jura jusqu'à Bâle. Le BLS a étudié la possibilité, à des fins touristiques, de diamétraliser des circulations IR 56 Bâle - Bienne et IR 65 Bienne - Berne les week-ends, c'est-à-dire durant des journées où les RABe 515 MUTZ peuvent être remplacées par des MIKA. Mais des problèmes de robustesse de l'horaire ont renvoyé cette option à une échéance ultérieure. Notons que l'acheminement de RABe 522 CFF de Delémont à Bienne s'effectue en semaine via une paire de sillons IR 56 du BLS qui vient de rénover le tunnel du Weissenstein (3,7 km) et plusieurs gares sur la ligne Soleure - Moutier lui appartenant.

* Les deux arrêts ont été décidés en 2019 par le parlement dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035. Mais le projet de consultation du message 2027 propose de supprimer ces mesures.

** Des intérêts français, par ailleurs attachés à la ligne du Lötschberg, ont financé la construction de ce tronçon.