

International • Développement

# Une nouvelle dynamique ferroviaire franco-suisse

La région Grand Est « regarde » naturellement en direction de plusieurs grands voisins : vers Paris depuis la Champagne, vers le Luxembourg et l'Allemagne depuis la Lorraine, vers l'Allemagne et la Suisse depuis l'Alsace. Le cas du sillon rhénan implique, en termes de mobilité, d'importants défis à relever, mais aussi plusieurs opportunités de développement à saisir. Le voisinage avec la Confédération suisse, très en pointe sur le plan ferroviaire, stimule actuellement des initiatives plus ou moins avancées, tant dans les domaines du transport de voyageurs que du fret.

Sylvain Meillasson

## Bâle : un RER transfrontalier sous l'égide de trieno

La Déclaration d'utilité publique (DUP) de la desserte de l'EuroAirport a valeur d'accélérateur pour le projet de RER bâlois, qui pâtit, depuis l'arrêt de la « ligne verte » en 2008, d'une offre pas toujours adaptée. Il s'agissait d'une liaison entre Frick ou Laufenbourg et Mulhouse *via* Bâle, au moyen de rames bifréquence Colibri des CFF (en photo ci-dessous).

La coopération transfrontalière doit permettre le déploiement de liaisons diamétrales franco-suisse et la desserte de l'EuroAirport.

**U**n deuxième RER France-Suisse est sur le point de voir le jour dans la région de Bâle. Supporté par trieno (lire l'encadré page 8), ce projet impli-

que la desserte de l'EuroAirport Mulhouse-Bâle-Fribourg et la mise en œuvre de liaisons diamétrales avec la nécessité de s'entendre sur les matériels roulants à déployer à moyen et à long terme.

### LA FUTURE DESSERTE DE L'AÉROPORT MULHOUSE-BÂLE-FRIBOURG STRUCTURERA LE PROJET DE RER

Le projet rhénan est distinct du Léman Express – le premier RER transfrontalier Suisse-France –, mais peut capitaliser, dans une certaine mesure, sur l'expérience acquise dans l'Arc lémanique, notamment en termes de coopération entre les CFF et la SNCF, selon le modèle de Lémanis. La Déclaration d'utilité publique (DUP) de la desserte de l'EuroAirport, prononcée par la préfecture du Haut-Rhin le 14 mars 2022, a valeur d'accélérateur pour le projet de RER bâlois, qui pâtit, depuis l'arrêt de la « ligne verte » en 2008, d'une offre pas toujours adaptée aux besoins des différentes populations. Rappelons que ladite « ligne verte »

correspondait à une liaison entre Frick ou Laufenbourg et Mulhouse *via* Bâle, au moyen de rames bifréquence Colibri des CFF. Amorcée après la gare de Saint-Louis (sens Bâle - Mulhouse) et connectée à la ligne actuelle au niveau de l'extrémité nord de la piste d'aviation, cette nouvelle section à double voie de 6 km va permettre de dégager des capacités et de réintroduire, dans un premier temps, deux liaisons diamétrales Suisse - France. Cette infrastructure sera électrifiée en 25 kV 50 Hz et dotée du système européen de sécurité et de signalisation ETCS (*European Train Control System*) de niveau 1 de type *Limited Supervision* (LS). La vitesse maximale sera de 90 km/h de Saint-Louis à l'EuroAirport et de 120km/h au-delà, jusqu'à la convergence avec la ligne existante. Le service cadencé à la demi-heure sera constitué de la liaison S4 Laufon - EuroAirport et de la S2 Liestal - EuroAirport - Mulhouse, qui desserviront plusieurs arrêts autour de Bâle dont Bâle-Saint-Jean.



Sylvain Meillasson

Offres d'abonnement pro

[cliquez ici](#)

Toute reproduction, même partielle est interdite

## Le gestionnaire d'infrastructure français doit se coordonner étroitement avec son homologue helvétique, CFF Infrastructure.

Cette offre sera complétée par les TER 200 Bâle - Strasbourg à la fréquence d'un train toutes les 30 minutes, dont le périmètre pourrait être amené à évoluer à terme. Ces relations desserviront l'EuroAirport *via* une halte atteignable en dix minutes depuis Bâle et 12 depuis Mulhouse. Elles se substitueront aux services de bus actuellement mis en œuvre au départ des gares de Bâle CFF et de Saint-Louis.

### UN SERVICE RENFORCÉ À LONG TERME GRÂCE AU PROJET HERZSTÜCK

Des capacités supplémentaires pourraient être apportées dans le cadre du *Herzstück*, « cœur du dispositif », qui constitue un projet à long terme (planification et financement non encore arrêtés ; le cas échéant, début des travaux et mise en service envisagés pour 2035 et 2050) de liaison diamétra-

le sous Bâle entre les gares suisse et allemande, avec une antenne en direction de Bâle Saint-Jean. Cette augmentation de la capacité permettrait, *via* la future station de Basel Mitte, de densifier la desserte de l'EuroAirport (de et vers Frick / Laufenbourg, en Suisse, et Fribourg-en-Brisgau, en Allemagne), tout en dégageant des sillons pour le fret – actuellement deux par heure et par sens, selon trieno – sur l'itinéraire historique. Mais elle nécessiterait aussi de transformer la halte de l'EuroAirport, sise au droit de l'aérogare, en gare à part entière. Notons qu'il est prévu de créer un nouvel arrêt sur la ligne classique à Basel Morgartenring.

### UNE MISE EN SERVICE À L'« HORIZON 2030 »

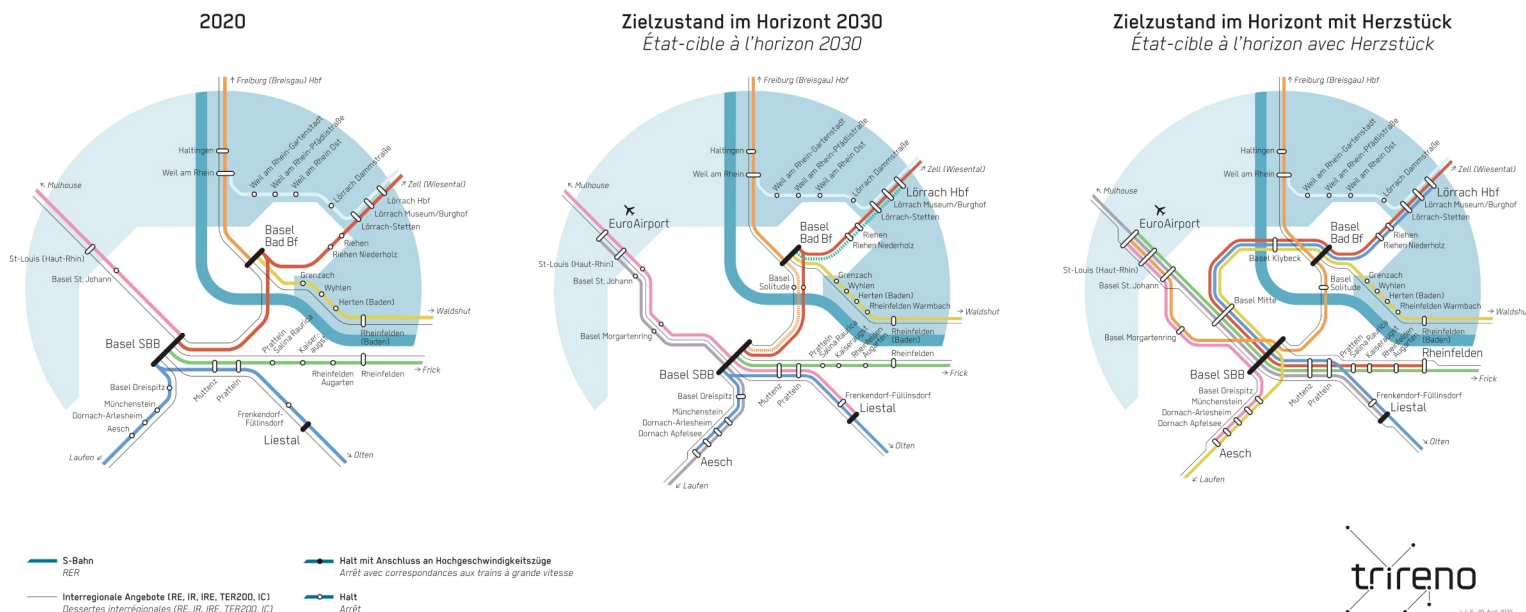
Les cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne ont financé les études

### Repères

L'EuroAirport Bâle-Mulhouse-Fribourg est un aéroport international franco-suisse situé sur le territoire français. Avec 9 millions de passagers en 2019, il est classé n°5 en France et n°3 en Suisse. Les clients sont à 55 % suisses. Les collaborateurs – plus de 6 000 emplois – sont à 70 % français. Ces données sont issues de *Den Landesflughafen Basel mit dem Land Verbinden*, par Marc Eischenbacher, Philipp Morf, Philippe Aemisegger (Otimon GmbH), Hans-Peter Vetsch (Vetsch Rail Consulting GmbH), publié dans *Schweizer Eisenbahn Revue* 7/2022 (Lucerne).

et la planification. Le financement par la Confédération et la réalisation de cette nouvelle halte pourront être évalués dans le cadre d'une prochaine étape d'aménagement du réseau ferroviaire. La future liaison ferroviaire de l'EuroAirport est actuellement au stade des études d'avant-projet (2022-2024). Les études détaillées, l'autorisation environnementale unique et les acquisitions foncières doivent intervenir en 2026. Le début des travaux est annoncé pour 2028, la mise en service « à l'horizon 2030 » (comprendre entre 2030 et 2035). SNCF Réseau pilote la partie ferroviaire de ce programme, dont le coût est devisé à 266 millions d'euros (valeur 2017) en phase d'avant-projet sommaire. L'Office fédéral des transports (OFT) précise qu'un montant global de 200 millions de francs suisses (environ 204,7 millions d'euros) a été arrêté pour une série de liaisons transfrontalières par l'Assemblée fédérale (le parlement suisse), dans le cadre de l'étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire EA 2035 (Étape d'aménagement). La nouvelle liaison

### Trinationale S-Bahn Basel: Angebot im Agglomerationskern RER trinational de Bâle : Offre dans le cœur de l'agglomération



Offres d'abonnement pro

cliquez ici

Toute reproduction, même partielle est interdite

ferroviaire de l'EuroAirport figure parmi les trois projets (deux en Allemagne, un en France) pouvant bénéficier sur cette base d'une participation suisse. « Le montant de cette participation dépendra de l'issue des négociations avec la France toujours en cours ». Le gestionnaire d'infrastructure français doit se coordonner étroitement avec son homologue helvétique, CFF Infrastructure, accaparé actuellement par pas moins de 18 chantiers majeurs dans la région de Bâle et peut-être aussi trouver le moyen, *via* une éventuelle société d'études *ad hoc*, de tenir les délais de cette réalisation à venir. La liaison de l'EuroAirport n'impliquera d'apporter que peu d'adaptations – reprise légère du poste d'aiguillages télécommandé de Bâle Saint-Jean – à la section Bâle - frontière, qui sera portée, entre 2025 et 2029, au gabarit GC (autorisant le passage de semi-remorques avec une hauteur d'angle de 4 m). Cette opération est menée sur mandat et financement de l'OFT.

#### UN PARC UNIQUE DE TRAINS POUR PLUS D'EFFICACITÉ

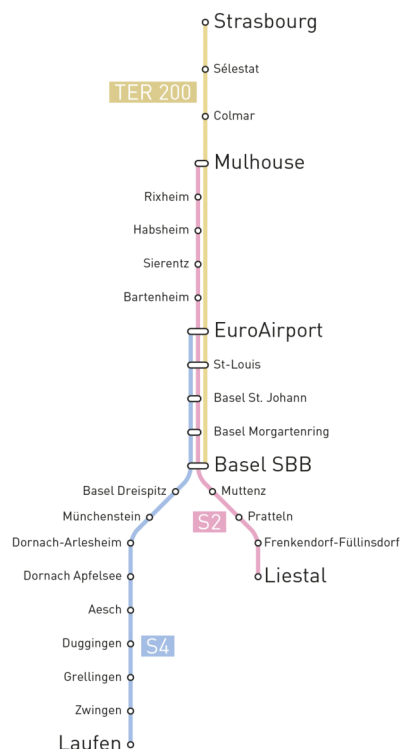
Le souci de ne pas perdre inutilement de temps se retrouve également auprès de la région Grand Est, qui est prête à s'engager sur le principe d'exploiter un parc unique composé, le cas échéant, d'automotrices FLIRT EVO rendues bifréquence pour le RER bâ-

#### trireno, un facilitateur transfrontalier

*Mandaté par ses membres, trireno s'efforce d'influencer sur l'évolution positive des infrastructures ferroviaires autour de Bâle, en Suisse, en Allemagne et en France, afin de permettre la mise en place d'une offre tri-nationale performante de type RER. Ce processus a été amorcé en 2018 avec l'accord à cette époque de sept autorités organisatrices de transport que sont les cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, d'Argovie, de Soleure et du Jura, le Land du Bade-Wurtemberg et la région Alsace d'alors. Avec la limitation du RER bâlois à Laufen à partir de 2025, trireno ne compte plus que six membres, le canton du Jura s'étant retiré.*

**Desserte ferroviaire de l'EuroAirport projetée**  
à compter de la mise en service de la Nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport

**Geplante Bedienung des EuroAirport per Bahn**  
ab der Inbetriebnahme der neuen Bahnanbindung EuroAirport



**L'articulation entre une offre TER 200, commandée par une autorité organisatrice, Grand Est, et une prestation IC/IR (InterCity/InterRegio) relevant de la seule responsabilité d'une entreprise ferroviaire, CFF, doit encore être définie et arrêtée.**

lois. Relevons que les CFF ont un temps songé à promouvoir l'utilisation de rames à deux niveaux de type KISS. Il s'agissait alors pour l'entreprise ferroviaire historique helvétique d'appréhender de front le fort développement du Léman Express (requérant de mettre en œuvre des rames à deux niveaux vers la Haute-Savoie en lien avec la région Auvergne-Rhône-Alpes) et le lancement du RER rhénan. Mais cette option aurait nécessité, outre de disposer d'une plateforme de train « gabarit compatible » encore à développer par Stadler dans le cadre du marché KISS, de pouvoir s'adosser à une réelle convergence de besoins. Celle-ci n'est pas établie et l'appel d'offres actuellement en préparation pour

les futures rames trireno ne portera, en première étape et selon nos informations, que sur l'acquisition d'un matériel à un niveau.

#### LE REMPLACEMENT DU MATÉRIEL TER 200 SERA-T-IL APTE À CIRCULER EN SUISSE ET À DEUX NIVEAUX ?

Parallèlement, la région Grand Est devra commander un nouveau parc de matériel roulant apte, en termes de capacité et de performances, à remplacer les rames TER 200 et susceptible de pouvoir circuler sous la caténaire suisse 15 kV 16,7 Hz et sous ETCS. Cela vaut pour la destination de Bâle – il est prévu à terme de reporter le basculement entre les deux systèmes peu ou prou au niveau de la

**Offres d'abonnement pro**

[cliquez ici](#)



frontière étatique – et celle de Zurich. En effet, la capitale économique de la Suisse participe à un pôle d'activités de tout premier ordre sur le plan mondial, avec une forte attractivité, un large panel de services (y compris un aéroport intercontinental) et un pouvoir d'achat très élevé. Dans ces conditions, une liaison directe avec l'Eurométropole de Strasbourg, par ailleurs signataire avec plusieurs collectivités françaises et allemandes du Rhin Supérieur d'un manifeste appelant à l'amélioration des dessertes ferroviaires, semble tout à fait d'un bon apport et justifiée. Néanmoins, l'articulation entre une offre TER 200, commandée par une

autorité organisatrice, Grand Est, et une prestation IC/IR (InterCity/InterRegio) relevant de la seule responsabilité d'une entreprise ferroviaire, CFF, doit encore être définie et arrêtée. D'autre part, les CFF tiennent à souligner qu'un parc à deux niveaux serait requis :

- par la relation directe TER 200 Strasbourg - Zurich afin de satisfaire au besoin en places assises de Bâle à Zurich ;
- par la prochaine génération de matériel du Léman Express de manière à répondre au fort développement de la demande, ainsi que par le remplacement des TER circulant actuellement depuis Lyon et Valence, jusqu'à Genève.

Les CFF rappellent dans ce cas précis, l'obligation faite à terme d'assurer ces circulations sous ETCS à partir de la frontière à La Plaine. Ils appellent aussi de leurs vœux une capacité à circuler sous caténaire suisse 15 kV 16,7 Hz pour le futur matériel TER de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Cette faculté permettrait d'assouplir l'exploitation de Genève Cornavin, voire de mettre en œuvre des relations diamétrales Lyon - Lausanne. Incidemment, cette prise de position n'a d'autre signification, au moins d'un point de vue helvétique, que Grand Est et Auvergne-Rhône-Alpes pourraient avoir intérêt à s'entendre au sujet d'un nouveau matériel interopérable. ■

## Fret et itinéraires alternatifs rive gauche du Rhin

**L**es aléas de production dont pâtit la rive droite du Rhin (lire La lettre ferroviaire n°308 du 13 juin 2023), entraînent des conséquences concrètes pour les trafics marchandises (import-export, transit) de et vers la Suisse.

Le secteur du fret ferroviaire helvétique a déjà fait savoir à plusieurs reprises qu'il était favorable à un développement et à un renforcement de l'emprunt de l'itinéraire français, car cette pratique permettrait de disposer d'une solution de substitution en cas de perturbations de la ligne du côté allemand du Rhin.

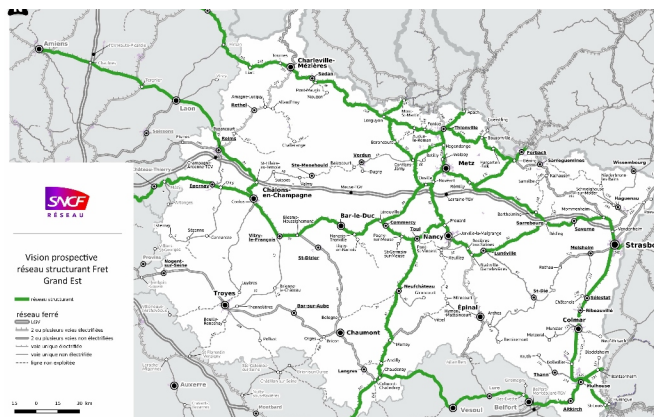
L'Assemblée fédérale s'est aussi engagée en ce sens via différentes motions. Au niveau international, la question du trafic de marchandises sur la rive gauche du Rhin est abordée régulièrement dans le cadre du comité de pilotage franco-suisse. Le développement du fret ferroviaire est un objectif

partagé par les deux pays. Au-delà des groupes de travail spécifiques, et comme le souligne l'OFT, « la Suisse souhaite concrétiser cette volonté commune par une déclaration

**Comme le souligne l'OFT, « la Suisse souhaite concrétiser cette volonté commune par une déclaration d'intention relative au développement du fret ferroviaire sur la ligne gauche du Rhin ».**

d'intention relative au développement du fret ferroviaire sur la ligne gauche du Rhin ». Des pourparlers à ce sujet sont en cours. Par ailleurs, des discussions menées dans le cadre de contacts avec la SNCF ont aussi porté sur le développement d'axes complémentaires à l'itinéraire de la rive gauche du Rhin, en particulier pour déterminer les capacités disponibles à relativement court terme sur ces lignes. « En l'état, il ne s'agit pas d'opposer un itinéraire par rapport à un autre mais bien de valoriser l'ensemble des itinéraires répondant le mieux aux contraintes techniques et économiques »,

explique-t-on à Berne. C'est dans ce contexte que l'emploi des lignes Toul - Chalindrey – offrant déjà le gabarit autoroute ferroviaire –, Chalindrey - Belfort – avec de grandes réserves capacitaires, mais nécessitant le cas échéant une électrification – et Belfort - Mulhouse - Bâle, pourrait également être étudié. « Il y a deux itinéraires envisagés afin d'offrir des débouchés à la croissance des flux fret et éviter des effets de congestion là où le trafic de voyageurs est aussi en forte croissance », confirme Laurence Berrut, directrice territoriale SNCF Réseau Grand Est. La responsable souligne incidemment la volonté du gestionnaire d'infrastructure français, dans la durée, de faire circuler les trains de fret sur le réseau structurant et non sur la ligne Strasbourg - Lauterbourg. Notons cependant que celle-ci figure dans un accord franco-allemand (entre gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires) pour le détournement ponctuel, en 2024, de convois de marchandises via la rive gauche du Rhin.



Offres d'abonnement pro

cliquez ici

Toute reproduction, même partielle est interdite