trireno
S-Bahn trinational

Prise de position de l’organisme responsable du S-Bahn trinational de Bâle (trireno)

Consultation menée par le Département fédéral de l’environnement, des transports, de l’énergie et de la communication relative à Transports ’45, projet visant à répondre aux besoins de mobilité en intégrant tous les modes de transport.

8 septembre 2026

Mentions légales

Bureau d'Agglo Basel
Domaine de missions trireno

Emma Herwegh-Platz 2a
CH- 4410 Liestal
Tél. : +41 61 926 90 50
info@agglobasel.org
www.trireno.org

Direction politique :
Isaac Reber, président de trireno et conseiller d'État
Canton de Bâle-Campagne

Esther Keller, vice-présidente de trireno et conseillère d'État
Canton de Bâle-Ville

Stephan Attiger, conseiller d'État
Canton d'Argovie

Sandra Kolly, conseillère d'État
Canton de Soleure

Dr. Christian Schneider, directeur ministériel
Land du Bade-Wurtemberg

Christèle Willer, vice-présidente du Conseil Régional
Région Grand Est

Responsabilité générale :
Dr. Patrick Leypoldt
Directeur d'Agglo Basel

Dr. Emanuel Barth
Responsable trireno

Dietmar Strobel
Chef de projet

Tobias Burkard
Responsable de communication

L'organisation transfrontalière trireno regroupe les six autorités organisatrices régionales du S-Bahn trinational de Bâle. La Direction politique de trireno exprime ses remerciements pour l'opportunité qui lui est offerte de prendre position sur le projet du messages 2027 relatif à Transports '45.

La structure de la prise de position suit le questionnaire figurant dans les documents de consultation et se limite aux sections « Orientation générale du projet » et « Aménagement de l'infrastructure ferroviaire ».

Orientation générale du projet

1. Êtes-vous d'accord avec l'orientation générale du projet ?

☐OUI ☒OUI, mais avec des réserves ☐ NON

Remarques :

Il est évident que le contenu du projet n'est pas issu du processus de planification normaux, mais a été établi sur la base d'une priorisation non prévue. L'abandon des processus établis pour l'élaboration des étapes d'aménagement provoque des déficits de planification. Pour les messages à venir, il est important d'aiguiser les objectifs fédérales à travers les modes de transport et de dériver les mesures d'infrastructures ferroviaires à partir d'un concept d'offre.

2. Pensez-vous que certains aspects n'ont pas été suffisamment pris en compte ?

Remarques :

Généralement, la proposition pour l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire est contestable, car il manque une base technique solide. En particulier, selon l'article 48c de la loi sur les chemins de fer (SR 742.101), l'étape d'aménagement devrait être basée sur un concept d'offre reposant sur des principes microéconomiques et macroéconomiques.

La mesure-clé pour l'aménagement à long-terme du S-Bahn trinational de Bâle, la Ligne Diamétrale (Durchmesserlinie) de Bâle manque dans les arrêtés fédéraux. En cohérence avec les grandes lignes du Conseil fédéral concernant transports '45, la volonté ferme du Conseil fédéral de financer une première étape dans l'étape d'aménagement suivante (message 2031) est également à intégrer dans le projet présent de l'arrêté fédéral.

Demande :

➔ La Ligne diamétrale (Durchmesserlinie) de Bâle est à intégrer de manière explicite dans les arrêtés fédéraux du message 2027.

3. Êtes-vous d'accord avec le regroupement des projets relatifs au rail, aux routes et au trafic d'agglomération dans un seul et même projet ?

☐OUI ☒OUI, mais avec des réserves ☐ NON

Remarques :

trireno salue cette initiative dans son principe. Le regroupement des projets devrait toutefois être précédé d'une coordination encore plus étroite lors de leur élaboration. Il se trouve que cette dimension n'est guère perceptible à ce jour.

Une perspective nationale à long terme en matière de transport et de mobilité, couvrant tous les modes de transport, se prêterait à une élaboration coordonnée.

Aménagement de l'infrastructure ferroviaire

Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire :

4. Êtes-vous d'accord avec la redéfinition des priorités du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (aménagement progressif et articulation avec le développement de l'offre) ?

☐ OUI ☒ OUI, mais avec des réserves ☐ NON

Remarques :

trireno est d'accord avec l'aménagement progressif et l'articulation avec le développement de l'offre. Un alignement des horizons de réalisation et de planification à une perspective à long-terme (vision PRODES) est explicitement salué. Ceci correspond aussi à l'idée principale du Programme de développement stratégique selon la décision du FAIF. La vision à long terme demeure cependant à être coordonnée à travers les différents modes de transports et à reposer sur une large base, c'est-à-dire au-delà du secteur des transports.

La révision des priorités de projets, telle qu'elle a été appliquée pour l'étape d'aménagement présent – selon une expertise externe et sans lien avec le développement de l'offre – ne répond pas encore à ce principe.

Le renoncement proposé à des projets qui n'ont pas encore été décidés (p.ex. mesures supplémentaires pour la consolidation du concept d'offre 2035) semble inévitable dans les circonstances de planification et de financement actuelles. Par contre, le renoncement aux projets ayant déjà été arrêtés par le parlement est beaucoup plus problématique : Les planifications et projets qui ont souvent déjà été établis, seraient dévalués, que ce soit pour les infrastructures ferroviaires elles-mêmes, que ce soit pour les projets adjacents porté par des cantons, des communes ou des privés. Une telle marche à vide dans la planification est à éviter absolument à l'heure de ressources rares et de besoins de transports en hausse.

Demande :

➔ De manière générale, le renoncement à des projets déjà arrêtés par le parlement est à abandonner.

Étape d'aménagement 2027 :

5. Êtes-vous d'accord avec la décision de principe privilégiant les « projets clés ayant un impact structurel » plutôt que les « améliorations ponctuelles » ?

☐ OUI ☒ OUI, mais avec des réserves ☐ NON

Remarques :

trireno reconnaît et soutient fondamentalement l'importance et l'intérêt supérieur des projets clés ayant un impact structurel. Ces projets ne sauraient toutefois se substituer aux améliorations ponctuelles. Dans certains cas, ces dernières peuvent également présenter un potentiel considérable pour un coût raisonnable, notamment lorsqu'elles interviennent en périphérie des projets clés. Il convient donc de trouver un juste équilibre entre les projets clés ayant un impact structurant et les améliorations

ponctuelles. Il se pose la question si le moment de ce changement de paradigme est opportun au temps présent, alors que les bases sont actuellement incomplets.

6. Êtes-vous d'accord avec le choix de projets clés (éléments stratégiques du réseau) prévus dans le message 2027 ?

☐ OUI ☒ OUI, mais avec des réserves ☐ NON

Remarques :

Le choix de projets clés prévus dans le périmètre du S-Bahn trinational de Bâle est soutenu ; toutefois, la Ligne diamétrale (Durchmesserline) de Bâle en particulier doit être mentionnée de manière explicite dans l'arrêté fédéral du message 2027. trireno ne se pronoce pas sur les projets-clés en dehors du périmètre du RER trinational de Bâle.

7. Êtes-vous d'accord avec la mise en œuvre de la stratégie ERTMS et les moyens prévus à cet effet ?

☒ OUI ☐ OUI, mais avec des réserves ☐ NON

Remarques :

8. Êtes-vous d'accord avec l'étendue des mesures complémentaires prévues dans le cadre de l'étape d'aménagement 2027 ?

☐ OUI ☒ OUI, mais avec des réserves ☐ NON

Remarques :

trireno reconnaît la nécessité de mesures complémentaires. Ces mesures n'apparaissant pas dans les documents de consultation, il est par conséquent impossible d'évaluer le choix des mesures complémentaires et leur étendue.

trireno estime que les mesures complémentaires devraient également être exposées dans le cadre du message. À défaut, elles devraient a minima être élaborées et définies d'un commun accord avec les cantons dans le cadre d'un processus de planification conjoint.

Demande :

➔ Les mesures complémentaires sont à être intégrés séparément au message.

Adaptation des décisions prises jusque-là :

9. Êtes-vous d'accord avec les adaptations apportées aux trois programmes d'aménagement ferroviaire déjà adoptés (Développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB), Étape d'aménagement 2025 et Étape d'aménagement 2035) ?

☐ OUI ☐ OUI, mais avec des réserves ☒ NON

Remarques :

trireno reconnaît que les importants surcoûts déclarés par les entreprises ferroviaires pour la mise en œuvre du projet d'offre 2035 ne sauraient être acceptés, ni sur le plan financier, ni en ce qui concerne le rallongement de la durée de mise en œuvre annoncée.

trireno n'est toutefois pas d'accord avec la suppression des mesures pourtant explicitement adoptées par le Parlement lors des précédentes étapes d'aménagement. Ceci concerne en particulier :

1. Arrêt Bâle Neuallschwil

- L'expertise de l'EPFZ « Transports '2045 » a classé cet arrêt parmi les projets urgents et lui a attribué une priorité élevée.
- Une annulation serait en contradiction à l'objectif de mieux articuler le développement territorial et l'aménagement des transports. L'arrêt relie au réseau S-Bahn la commune la plus grande sans propre gare (Allschwil, population 22'000 personnes), un espace de développement important (Bachgraben) et un grand quartier urbain de Bâle. Ainsi, en renforçant l'offre de transports d'agglomération, elle correspond parfaitement aux objectifs de la perspective RAIL2050.
- La création de l'arrêt a rendu une évaluation très positive déjà dans le cadre de l'établissement de l'étape d'aménagement 2035. Par la suite, les cantons de Bâle-Campagne et de Bâle-Ville ont eux-mêmes financé l'établissement du projet de cet arrêt. Renoncer à cet arrêt alors qu'il vient tout juste d'être intégré au PRODES Infrastructure ferroviaire dans le message 2023 viendrait à dévaloriser les planifications cantonales.
- Sur la base de l'arrêté fédéral visant à intégrer cet arrêt dans le PRODES Infrastructure ferroviaire, les cantons se sont attelés à l'aménagement des alentours de cet arrêt et ont orienté leur conceptions dans l'optique de sa réalisation. Les cantons ne sauraient accepter une sécurité de planification aussi faible de la part de la Confédération.
- L'argument avancé lors de la consultation en vertu duquel cet arrêt réduirait la capacité d'une ligne principale n'est pas fondé dans le cas présent et doit être rejeté. La vitesse homogène de l'ensemble des trains circulant entre Bâle CFF et la frontière fait qu'il existe suffisamment de réserves de capacité pour une desserte de cet arrêt par le S-Bahn. Ce sont plutôt d'autres limitations de capacité (p.ex. au nœud de Basel SBB ainsi que sur le tronçon français) qui sont dimensionnants pour la capactité de la ligne principale Bâle-Mulhouse. Ces limitations demeurent dimensionnant même avec la desserte de l'arrêt Neuallschwil.
- Par rapport aux nouveaux projets proposés pour être intégrés dans le PRODES Infrastructure ferroviaire, cet arrêt constitue une mesure peu coûteuse. Y renoncer ne résoudra pas les défis financiers qui se posent à la Confédération. Au vu des nombreuses autres mesures dont la suppression est proposée, la mise en œuvre est financièrement viable.

2. Arrêt Dornach Apfelsee

- Après une évaluation approfondie menée par l'OFT en 2019, cet arrêt a été intégré dans l'étape d'aménagement 2035 du PRODES Infrastructure ferroviaire
- Sur la base de l'arrêté fédéral en question, les cantons se sont attelés à l'aménagement des alentours de cet arrêt et ont orienté leurs conceptions dans l'optique de sa réalisation. Les cantons ne sauraient accepter une sécurité de planification aussi faible de la part de la Confédération.
- Un nouveau quartier d'envergure, « Wydeneck », est en train de voir le jour à proximité immédiate de l'arrêt. Si celui-ci n'est pas réalisé comme prévu, le quartier ne pourra pas bénéficier d'une desserte efficace par les transports publics et son développement sera alors tributaire du trafic individuel. Cette évolution serait en contradiction avec divers objectifs communaux, cantonaux et nationaux. Ce cas de figure doit absolument être évité.
- L'argument avancé lors de la consultation en vertu duquel l'arrêt réduirait la capacité d'une ligne principale n'est pas fondé dans le cas présent et doit être rejeté sachant que la ligne Bienne-Delémont-

Bâle est majoritairement à voie unique. Il faut en effet s'attendre à ce que la plupart des tronçons à voie unique soient maintenus à long terme. Or, ce sont justement ces tronçons qui limitent la capacité de la ligne principale. Le nouvel arrêt se situe toutefois sur une section à double voie qui pourrait encore accueillir de nombreux sillons supplémentaires. De plus, aucune augmentation du nombre de sillons n'est actuellement envisagée sur le tronçon concerné, qu'il s'agisse du trafic grande lignes, du transport régional ou du transport de marchandises.

3. Désenchevêtrement à Pratteln

- Cette mesure a été décidée dans le cadre de l'étape d'aménagement 2025. Le message 2023 a toutefois réduit le mandat à la planification de la mesure.
- En l'état actuel des connaissances et expériences accumulées, cette mesure est notamment nécessaire à la mise en place de la cadence au quart d'heure sur le S-Bahn entre Rheinfelden et Bâle CFF, mesure remise par trireno et les cantons en 2014 pour l'étape d'aménagement 2035. trireno et les cantons maintiennent cet objectif d'offre qu'ils jugent urgent. Les cantons demandent donc à la Confédération et aux entreprises ferroviaires de tout mettre en œuvre pour que cet objectif d'offre puisse être atteint dans les meilleurs délais.
- S'il devait s'avérait que la cadence au quart d'heure entre Rheinfelden et Bâle CFF pouvait être mise en œuvre même sans le désenchevêtrement à Pratteln, trireno pourrait accepter la suppression provisoire de cette mesure – quand bien même l'OFT et les CFF l'ont jugée impérative dans le cadre des planifications à long terme du nœud ferroviaire de Bâle. Quoi qu'il en soit, la nécessité de cette mesure se fera à nouveau sentir ultérieurement.
- Les documents de consultation présentés prévoient pourtant un sillon supplémentaire dédié au transport de marchandise entre la gare de triage de Bâle et Stein-Säckingen, et ce sans aucune mesure d'infrastructure. Ce sillon viendrait encore alourdir la charge au niveau de l'embranchement de Pratteln et dans le Fricktal, ce qui irait diamétralement à l'encontre de l'objectif d'un S-Bahn cadencé au quart d'heure entre Rheinfelden et Bâle CFF. En l'absence de mesures d'aménagement, trireno refuse de surcharger l'infrastructure en place avec ce sillon et ne peut souscrire à un abandon du désenchevêtrement à Pratteln dans ces circonstances.

Demande :

- **Les arrêtés fédéraux relatifs aux mesures « Arret Basel Neuallschwil », « Arrêt Dornach Apfelsee » et « Désenchevêtrement à Pratteln (planification) » ne doivent pas être annulées ; par contre, les mesures sont à réaliser.**

Autre mesures :

10. Êtes-vous d'accord avec les adaptations apportées au processus de planification selon lesquelles seuls les projets ayant atteint le stade de l'avant-projet pourront intégrer une étape d'aménagement ?

☐ OUI ☐ OUI, mais avec des réserves ☒ NON

Remarques :

trireno reconnaît la nécessité de minimiser les risques financiers pouvant survenir dès la prise de décision concernant l'aménagement des infrastructures. La mesure proposée va toutefois trop loin. Elle rend impossible la prise en compte de certaines dimensions essentielles qu'il convient de garantir :

- La poursuite du traitement des projets sans interruption une fois l'avant-projet achevé doit rester possible. La modification proposée suppose dans tous les cas de marquer une pause dans le projet, interruption susceptible de durer plusieurs années selon le moment où elle intervient. Durant cette période, les bases du projet risqueraient d'être frappées d'obsolescence et le savoir-faire spécifique au

projet dont disposent les entreprises ferroviaires pourrait être menacé de déperdition. Ce à quoi viendrait s'ajouter un ralentissement de la mise en œuvre des projets d'aménagement et du PRODES Infrastructure ferroviaire dans son ensemble.
- Le Parlement doit conserver la liberté d'approuver également des projets dont la planification n'a pas été initiée uniquement par les offices fédéraux et les entreprises ferroviaires.

Concernant la sécurité financière, trireno estime qu'il serait plus judicieux d'exiger que les projets adoptés ayant connu une augmentation excessive de leurs coûts depuis la décision du Parlement et ne se prêtant pas à une optimisation de type « Design to Cost » soient à nouveau soumis au Parlement avant le lancement de la phase suivante.

Dans ce contexte, il apparaît enfin essentiel que le Parlement adopte une perspective à long terme claire pour le développement ferroviaire et que cette perspective soit coordonnée avec les autres PRODES et les objectifs fédéraux (développement territorial, climat, énergie, etc.). Tous les projets d'aménagement initiés par les offices fédéraux et les entreprises ferroviaires soumis au Parlement devraient ensuite s'inscrire dans cette perspective à long terme.

Ces mesures sont à ancrer dans la loi sur les chemins de fer, par exemple comme suit :

Art. 48c, al. 2 et suiv.

[2] Les mesures prévues dans les étapes d'aménagement sont fondées sur un besoin attesté et sur un projet d'offre reposant lui-même sur des principes microéconomiques et macroéconomiques. Lors de l'évaluation d'étapes de grands projets, le bénéfice du projet entier est également respecté.

[2bis] L'intégration d'une mesure d'envergure stratégique pour le réseau (élément de réseau stratégique) dans une étape d'aménagement nécessite normalement des avants-projets conclus des mesures infrastructurels relatives. Si l'intégration de la mesure a lieu en absence d'un avant-projet, l'arrêté est pris sous réserve et doit être confirmé par le parlement dans le message suivant sur la base d'un avant-projet conclu.

[2ter] Dans l'esprit d'une planification efficace sans arrêt, l'OFT peut déclencher la phase de l'établissement du projet déjà avant qu'une mesure soit validé dans le cadre d'une étape d'aménagement.

[2quater] Avant le début des travaux d'une mesure, les coûts sont réévalués sur la base du projet établi. Dans le cas d'une augmentation des coûts dépassant les 10% par rapport à l'avant-projet, les mesures doivent soit être soumis au parlement pour approbation, soit soumis à des adaptations selon le principe « Design-to-cost ».

Demande :

➔ Renoncer au nouveau critère « avant-projet » pour l'intégration d'une mesure dans une étape d'aménagement.
➔ Établir des mesures alternatives pour le contrôle des coûts (cf. proposition).

11. Êtes-vous d'accord pour que la décision relative à la réalisation de mesures d'infrastructure complémentaires relève du Conseil fédéral ?

☐ OUI ☐ OUI, mais avec des réserves ☒ NON

Remarques :

Nous reconnaissons la nécessité de pouvoir décider et approuver les mesures d'infrastructure complémentaires avec plus de souplesse et de rapidité.

trireno rejette toutefois cette proposition pour les raisons suivantes :

- Si les mesures d'infrastructure complémentaires sont susceptibles d'entraîner des coûts considérables, elles n'en peuvent pas moins avoir une efficacité elle aussi considérable. Le choix des mesures d'infrastructure complémentaires envisageables ainsi que la décision relative à leur mise en œuvre doivent bénéficier d'une large assise démocratique. Une décision du Conseil fédéral ne suffit pas à elle seule.
- L'impact des mesures complémentaires sur l'offre peut avoir des répercussions non négligeables sur les planifications dont les cantons ont la charge. L'implication des cantons dans l'élaboration des mesures et dans la prise de décision est indispensable. Ce constat est d'autant plus valable en l'absence d'obligation de soumettre les mesures au Parlement.

trireno demande que les cantons soient associés à l'élaboration des mesures complémentaires et qu'ils se voient notamment octroyer la possibilité de proposer des modifications et des ajouts. Les cantons devraient également être associés à l'élaboration du projet du Conseil fédéral relatif aux mesures complémentaires. En cas de divergences inconciliable lors de l'élaboration de ce projet, les mesures complémentaires devraient alors être soumises au Parlement plutôt qu'au Conseil fédéral.

Demande :

➔ Le processus relatif à la décision de la réalisation des mesures complémentaires est à compléter ou à adapter :
1. Les interlocuteurs cantonaux et les régions de planification sont à impliquer lors de la conception des mesures supplémentaires. Ils devront notamment obtenir la possibilité de proposer des adaptations et des compléments.
2. Dans les cas de différences irréconciliables dans l'établissement du projet au conseil fédéral, les partenaires de planifications peuvent exiger que les mesures complémentaires sont à présenter au parlement au lieu du Conseil fédéral.

Financement fédéral supplémentaire destiné à l'infrastructure ferroviaire :

12. Êtes-vous d'accord avec le maintien du pour mille de la TVA, dont l'échéance est fixée à 2030, au profit du fonds d'infrastructure ferroviaire ?

☒ OUI ☐ OUI, mais avec des réserves ☐ NON

Remarques :

Autres remarques :

13. Avez-vous d'autres remarques concernant le volet « Infrastructure ferroviaire » ?

Remarques :

Ligne diamétrale de Bâle

Nous saluons le fait que, conformément aux chiffres clés du Conseil fédéral relatifs au projet « Transports '45 » de janvier 2026, une première étape de l'aménagement du nœud ferroviaire (ligne diamétrale de Bâle) devrait être présentée dans le message 2031. La configuration de cette première étape a été coordonnée entre les cantons de Bâle-Campagne et de Bâle-Ville, l'OFT et les entreprises ferroviaires. Elle devrait sous peu faire l'objet de mandats. trireno et les cantons observent toutefois avec une vive inquiétude que les travaux liés aux mandats concernés ne progressent pas avec l'ambition requise en vue de l'échéance que constitue le message 2031. Le processus risque d'être inutilement prolongé par des analyses complémentaires et le réexamen de décisions déjà suffisamment étudiées dans le cadre des études préliminaires menées jusque-là.

trireno demande instamment qu'un avant-projet – c'est à dire la base requise pour l'intégration dans une étape d'aménagement – soit élaboré suffisamment en amont pour la ligne diamétrale (Durchmesserlinie) de Bâle (1ère étape) afin de pouvoir intégrer le message 2031.

En outre, trireno demande qu'un nouvel article 1c soit ajouté à l'arrêté fédéral relatif à l'étape d'aménagement ferroviaire du message 2027, dans lequel est ancré l'intention ferme du Conseil fédéral de financer la Ligne diamétrale (Durchmesserlinie) de Bâle dans l'étape d'aménagement suivant (message 2031).

La rédaction suivante se prête :

Art. 1c

[1] Le conseil fédéral présente à l'Assemblée fédérale d'ici 2031 un message pour une étape d'aménagement suivante. Il veille à ce que les projets suivants sont traités de manière prioritaire :

(…)

[c.] Nœud de Bâle (Ligne diamétrale de Bâle) : Aménagement de la capacité du S-Bahn de Bâle.

[2] Le Conseil fédéral veille à ce qu'un avant-projet soit disponible pour chacun des projets à l'alinéa 1 d'ici fin 2031.

Sillon supplémentaire pour le transport de marchandises entre la gare de triage de Bâle et Stein-Säckingen

Les documents de consultation disponibles prévoient un sillon supplémentaire pour le transport de marchandises entre la gare de triage de Bâle et Stein-Säckingen, et ce sans aménagement de l'infrastructure. trireno s'oppose catégoriquement à l'intégration de ce sillon :

- Aucune justification n'a été fournie pour augmenter la capacité sur ce tronçon qui passerait alors de 9 à 10 sillons pour le transport de marchandises par heure et par sens. Compte tenu des trains circulant actuellement et des goulets d'étranglement affectant les voies d'accès à ce tronçon, ce besoin est sujet à caution. En provenance du nord, les voies d'accès n'offrent pas une performance suffisante aux sillons actuellement garantis pour le transport de marchandises. La réduction du distancement des trains entre la gare badoise de Bâle et la gare de triage de Bâle n'est en effet pas prévue dans le PRODES Infrastructure ferroviaire alors même que les CFF la jugent nécessaire.
- Ce sillon supplémentaire n'a fait l'objet d'aucune évaluation globale en matière de transport. Les cantons ont pointé dès 2014 la nécessité d'une cadence au quart d'heure pour le S-Bahn entre Bâle CFF et Rheinfelden. Ce besoin reste urgent. L'intégration d'un sillon supplémentaire pour le transport de marchandises va diamétralement à l'encontre de ce projet d'offre.
- En plus de réduire la stabilité de la ligne Bâle – Stein-Säckingen, ce sillon va diamétralement à l'encontre de l'objectif de cadence au quart d'heure visé pour le S-Bahn entre Rheinfelden et Bâle CFF. trireno refuse de surcharger l'infrastructure en place avec un sillon supplémentaire dédié au transport de marchandises en l'absence d'un aménagement correspondant.

Demandes :

- ➔ Un avant-projet pour la ligne diamétrale (Durchmesserlinie) de Bâle (1e étape) est à élaborer dans les bons délais pour la présentation au message 2031
- ➔ La ligne diamétrale (Durchmesserlinie) de Bâle est à ancrer à l'arrêté fédéral du message 2027.
- ➔ Sur le tronçon Basel SBB – Rheinfelden, il est à renoncer à réserver des sillons marchandises supplémentaires, autant qu'un aménagement d'infrastructure permettant la cadence au quart d'heure du S-Bahn n'est pas encore prévu.

Nous vous remercions de bien vouloir considérer notre prise de position. Pour toute question, n'hésitez pas à contacter Emanuel Barth, emanuel.barth@agglobasel.org, tél. +41 61 926 90 55.