

Chronique



Phase de planification et d'élaboration du concept

Fin des années 60, début des années 70

Sur l'initiative de Regio Basiliensis, l'idée d'un réseau Regio S-Bahn Bâle se dessine et les CFF étudient les conditions générales d'exploitation et les infrastructures nécessaires à la réalisation d'un tel projet.

1982

Une première ligne de S-Bahn trinationale (en forme de S) reliant l'aéroport de Bâle-Mulhouse – Bâle CFF – Basel Badischer Bahnhof – Weil am Rhein – Lörrach – Zell im Wiesental (également baptisée «Schoggi-S») est étudiée en détail.

Mai 1986

Un groupe de travail formé des trois sociétés de chemin de fer CFF, DB et SNCF présente au Comité tripartite (aujourd'hui Conférence franco-germano-suisse du Rhin supérieur) un «Concept de planification d'un réseau Regio S-Bahn Bâle transfrontalier». C'est sur cette base qu'est élaborée la «variante pilote» issue de quatre propositions différentes.

La «variante pilote» comprend entre autres

- un réseau S-Bahn entre Delémont, Olten, Mulhouse, Bâle St. Johann, Zell im Wiesental, Waldshut et Müllheim avec
- quatre lignes diamétrales, dont trois transfrontalières, desservies au moins toutes les demi-heures (du lundi au vendredi), et toutes les heures le weekend, et
- trois lignes supplémentaires aux heures de pointe,
- nouveaux arrêts, entre autres, du côté suisse, à Bâle St. Johann, Schweizerhalle, Pratteln Buholz et Längi, Rheinfelden Augarten. Liestal Altmarkt, Basel Morgartenring et Solitude

- nouveau matériel roulant (bi-mode),
- tarification transfrontalière,
- simplification du passage de la frontière grâce à des contrôles douaniers et frontaliers aléatoires.

Par contre, aucune extension du réseau n'est prévue spécialement pour le S-Bahn. L'exploitation doit être effectuée sur le réseau ferroviaire existant. Par conséquent, il est clair depuis le début que la «variante pilote» ne peut être réalisée que par étapes à moyen et long terme, jusqu'à ce que les importantes infrastructures prévues (construction d'une nouvelle ligne MuttENZ – Olten, extension de la ligne Fribourg-en-Brisgau – Bâle) soient à la disposition des transports sur grandes distances et des transports de marchandises.

1986/87

Les conditions institutionnelles pour le développement du concept Regio S-Bahn sont mises en place. Ont été mis en place, une délégation des autorités et une commission de projet du côté de la Suisse du Nord-Ouest, une délégation des autorités du côté allemand et un comité de pilotage du côté alsacien.

1990

En raison d'un rapport coût-utilité défavorable, la «variante pilote» est adaptée à une demande potentielle («variante pilote modifiée»). Ce concept, qui prévoit entre autres des mesures anticipées, est accepté par la délégation des autorités suisses nord-ouest.

15 janvier 1991

En raison d'un rapport coût-utilité défavorable, la «variante pilote» est adaptée à une demande potentielle («variante pilote modifiée»). Ce concept, qui prévoit entre autres des mesures anticipées, est accepté par la délégation des autorités suisses nord-ouest.

1991

L'analyse de capacité des CFF pour la Suisse du Nord-Ouest révèle que de moyen à long terme, le concept d'un S-Bahn tel que la «variante pilote modifiée» le prévoit sans développement de l'infrastructure existante (outre les gros travaux

déjà prévus) n'est pas réalisable.

28 avril 1992

Les directeurs cantonaux des transports publics de Bâle-Ville, Bâle-Campagne et d'Argovie ainsi que la direction générale des CFF décident d'étudier la faisabilité technique et commerciale d'une première ligne transfrontalière Mulhouse – Bâle - Frick/Laufenburg, aussi appelée «Ligne verte».

1992 – 1993

La faisabilité d'une «Ligne verte» est confirmée dans un compte rendu commun. La ligne verte peut être développée de manière modulaire. La condition est l'utilisation de locomotives bi-mode (tension et fréquence différentes entre les CFF et la SNCF).

Les CFF présentent l'avant-projet d'un nouvel arrêt de S-Bahn St. Johann au canton de Bâle-Ville.

1993

L'étude coûts-utilité standardisée «Regio-S-Bahn» demandée en 1989 par la délégation des autorités allemandes révèle des indicateurs coûts-utilité (économiques) aussi hauts pour un S-Bahn (appelé «Planfall 1») reliant Fribourg-en-Brisgau/Zell im Wiesental/Waldshut – Basel Badischer Bahnhof et Lörrach – Weil am Rhein. La délégation des autorités décide alors de réaliser le projet Regio S-Bahn de manière modulaire du côté allemand dans les années à venir. Pour des raisons de méthode, la liaison du réseau de S-Bahn allemand et suisse par le biais d'une jonction entre Basel Bad. Bf. – Bâle CFF n'a pas été prise en compte dans l'étude coûts-utilité et doit être étudiée au niveau politique.

1996- 1998

Un groupe de travail germano-suisse établit des bases décisionnelles à l'attention d'instances politiques pour relier les réseaux locaux allemand et suisse dans le cadre du projet Regio S-Bahn. Une prolongation des trains de Wiesental (Zell i.W. – Lörrach – Riehen – Basel Bad. Bf.) vers Bâle CFF puis de l'Ergolzthal jusqu'à Liestal ou Olten, appelée «Ligne rouge», est recommandée.

21 novembre 2000

Signature du mandat de planification «Regio S-Bahn 2005» par les directeurs cantonaux des transports publics de Suisse du Nord-Ouest (AG, BL, BS, SO et JU) et par les CFF.

L'objectif de ce mandat de planification est de mettre en place un S-Bahn dans la région dite des trois frontières, avec des horaires intéressants (lignes desservies au moins toutes les demi-heures), du nouveau matériel roulant (plancher bas) et une infrastructure modernisée (optimisation des arrêts existants et construction de nouveaux arrêts) en tenant compte de la première étape du projet «Rail 2000».

2003/2004

Fin de l'avant-projet d'extension des gares de Suisse du Nord-Ouest, entre autres pour la construction d'un nouvel arrêt Bâle Dreispitz. Les CFF donnent leur accord en septembre.

Achèvement de l'avant-projet de modification des quais de la Badischer Bahnhof (sur la base de l'accord de planification de mars 2002 ratifié par le Ministère de l'environnement et des transports de Bade-Wurtemberg (UVM), le Département économique et social du canton de Bâle-Ville (WSD) et la DB AG. Cette mesure est nécessaire pour prolonger la «Ligne rouge» (S6) jusqu'à la gare Bâle CFF. Entre les deux variantes, les donneurs d'ordres, c'est-à-dire le Ministère de l'environnement et des transports de Bade-Wurtemberg et le Département économique et social du canton de Bâle-Ville, choisissent la «voie-mère» la plus économique.

9 juillet 2004

La direction du projet présente le compte rendu de l'étude d'opportunité du «Herzstück Regio S-Bahn». Elle conseille aux décideurs de développer la variante centre (Mitte) qui propose une jonction souterraine entre la gare CFF et la Badischer Bahnhof. Au deuxième trimestre 2004, une procédure de consultation permet de poser les bases nécessaires à une décision politique en faveur du «Herzstück». (Cf. Projets et développements)

Phase de demande d'autorisation

28 janvier 1994

Les délégués gouvernementaux des cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Argovie et de la Région Alsace décident de commander la «Ligne verte» sous forme de variante initiale auprès des compagnies ferroviaires et de la réaliser d'ici 1997.

La variante initiale comprend:

- Huit trains directs entre Mulhouse, Frick et Laufenburg, du lundi au vendredi;
- L'acquisition de six nouveaux trains navettes (NPZ) bi-modes des CFF («colibri»);
- La desserte de Bâle – Stein Säckingen toutes les demi-heures (comme cela est réalisé depuis 1993 à titre expérimental);
- Un nouvel arrêt Basel St.Johann

1994 - 95

Les compagnies ferroviaires acceptent la planification détaillée pour l'exploitation et l'acquisition du matériel roulant et réalisent une offre à l'attention des commanditaires. Différents contrats sont également négociés entre les commanditaires et les compagnies ferroviaires.

Par ailleurs, les CFF commencent à élaborer le projet de construction du nouvel arrêt de S-Bahn St.Johann commandé et intégralement financé par le canton de Bâle-Ville.

Par ailleurs, sous la responsabilité du canton de Bâle-Ville, les autorités frontalières et douanières françaises et suisses entament des négociations afin de simplifier les formalités de traversée des frontières aussi bien dans les trains roulant entre Bâle CFF et St-Louis qu'à l'arrêt St.Johann.

Printemps 1995

Les gouvernements et parlements des trois cantons et du conseil régional d'Alsace approuvent les demandes de crédit et les contrats relatifs à la «Ligne verte». Par ailleurs, le gouvernement et le parlement du canton de Bâle-Ville approuvent la construction du nouvel arrêt de S-Bahn Basel St.Johann. Aucun

canton ne fera appel au référendum. La commande de la première ligne de S-Bahn est par conséquent définitive.

8 août 2000

L'UVM, le Zweckverband Regio-S-Bahn Lörrach (ZRL) et la DB (Netz et Station & Services) signent un accord qui prévoit dans les années à venir l'adaptation des parcours Zell i.W. – Basel Bad. Bf. et Weil a. Rh. – Lörrach au standard S-Bahn ainsi que les projets d'infrastructures suivants:

- Adaptation des gares et arrêts existants au standard S-Bahn,
- Construction d'une nouvelle ligne à deux voies entre Lörrach Stetten et Lörrach Haagen,
- Construction de trois nouveaux arrêts à Lörrach et d'un nouveau à Schopfheim.

L'accord ne mentionne pas les projets situés en Suisse. Des accords supplémentaires avec les collectivités territoriales suisses compétentes sont nécessaires.

3 décembre 2001

La direction des CFF approuve le concept «Regio S-Bahn 2005».

Mise en place d'un comité de pilotage, d'une gestion de projet et de groupes de travail dédiés à différentes parties du projet.

2002 – 2004

Négociations contractuelles entre les CFF et les cantons de Suisse du Nord-Ouest pour l'exploitation (accord à long terme) et l'infrastructure du «Regio S-Bahn 2005».

12 avril 2002

Le secrétaire d'Etat Mappus de l'UVM et le conseiller d'Etat Lewin du WSD annoncent l'attribution de l'exploitation de la «Ligne rouge» (S6: Zell im Wiesental – Basel Badischer Bahnhof) et de la «Ligne rose» (S5: Lörrach - Weil am Rhein) aux CFF suite à l'étude des tarifs communiqués par les différentes sociétés de transport.

Septembre 2002

Création de la CFF sàrl, une filiale allemande pour les lignes S5 et S6 de Wiesental.

Décision du conseil d'administration des CFF d'acquérir 42 nouveaux trains à plancher bas (NRF; FLIRT de la société Stadler). 10 compositions doivent être mises en place sur les S5 et S6 à partir du printemps 2005, et 20 sur le S3, à partir de l'automne 2005.

21 février 2003

Signature d'un contrat de transport décennal pour les S5 et S6 entre l'UVM, le WSD et les CFF.

17 mars 2004

Approbation de la demande de crédit pour la modification des quais de la Basel Bad. Bahnhof et des quais 1/2 (rehaussement de 55 cm) de Bâle CFF par le Grand conseil de Bâle.

Août 2004

Fin des négociations visant à trouver un accord pour la construction et le financement des quais de la Badischer Bahnhof impliquant la Deutsche Bahn AG (DB Netz AG), c'est-à-dire la République fédérale d'Allemagne (Bundeseisenbahnvermögen - actifs particuliers des chemins de fer fédéraux), l'UVM et le WSD.

12 novembre 2004

Signature de l'exploitation du Regio S-Bahn Bâle 2005 (accord à long terme) par les directeurs cantonaux des transports publics de Suisse du Nord-Ouest et la division transport de voyageurs des CFF.

12 janvier 2005

Approbation de la proposition «Regio S-Bahn 2005» par le Grand conseil (parlement) du canton de Bâle-Ville. Le crédit de plus de 10 millions de francs comprend la partie du canton de Bâle-Ville pour l'arrêt Dreispitz (5,6 millions de francs) et la modification du quai de la Badischer Bahnhof (4,9 millions de francs). Le délai référendaire expire le 26 février 2005 sans avoir été utilisé.

19 janvier 2005

Autorisation du Parlement du canton du Jura

3 février 2005

Autorisation de crédit pour le «Regio S-Bahn 2005» d'un montant de 46 millions de francs par le Grand Conseil (Parlement) du canton de Bâle-Campagne. Le délai référendaire court jusqu'à la mi-avril et ne sera pas utilisé.

14 avril 2005

Signature des contrats pour l'infrastructure du Regio S-Bahn par les directeurs cantonaux des transports publics de BS, BL et JU

28 juin 2005

Validation de la demande de crédit par le Grand Conseil du canton AG. Le délai référendaire court jusqu'au mois d'octobre sans avoir été utilisé.

Août/Septembre 2005

Signature des contrats pour la modification des voies de la Badischer Bahnhof par le land de Bade-Wurtemberg, le canton de Bâle-Ville et la DB. En raison de la particularité du contrat d'Etat, l'autorisation du Conseil fédéral est requise du côté suisse.

29 mars 2006

Autorisation de crédit pour le nouvel arrêt Riehen Niederholz et modification de Riehen par le conseil communal (parlement) de la commune de Riehen.

5 avril 2006

Le Grand Conseil autorise le canton BS à financer à hauteur de 3 millions de francs l'arrêt de Riehen Niederholz et la modification de Riehen.

Juin 2006

Signatures des contrats pour Riehen Niederholz et Riehen entre le canton et la DB. Autorisation du Conseil fédéral.

16 novembre 2006

Le Grand Conseil de BL décide à la majorité de conserver l'exploitation de la Ligne S9 («Läufelfingerli»).

Phase de réalisation

23 mai 1993

Début des tests d'exploitation à raison d'un train toutes les demi-heures entre Bâle - Stein Säckingen (- Frick/Laufenburg). Cette offre proposée sur l'initiative du canton d'Argovie constitue la première étape de la future «Ligne verte».

1995 - 97

- Construction d'un nouveau quai intermédiaire pour l'arrêt de S-Bahn St.Johann
- Equipement de six NPZ avec un système bi-fréquence, trajets tests
- Harmonisation des horaires des CFF et de la SNCF

1er juin 1997

- Ouverture de la «Ligne verte» (S1: Frick/Laufenburg – Bâle CFF - Mulhouse) et de l'arrêt St.Johann
- Lancement de la «Ligne bleue» (S3) Olten - Bâle– Laufen desservie toutes les heures
- Lancement du «Regio Takts '97» avec une desserte de la gare Bâle CFF toutes les demi-heures ce qui permet des changements rapides entre les trains régionaux, le S1 et S3.

24 mai 1998

- Multiplication par deux du nombre de trains directs (14) sur la «Ligne verte»;
- Remise en service de la ligne Sissach – Läufelfingen – Olten («Ligne violette»; S9).

11 avril 1999

Remise en service de la ligne Weil am Rhein – Lörrach (après la rénovation du tunnel) du côté allemand avec deux nouveaux arrêts de S-Bahn à Weil (Gartenstadt et Pfädlistrasse), également appelée la «Ligne rose» (S5)

30 mai 1999

- Multiplication par deux du nombre de trains directs (28) sur la «Ligne verte». Cela permet d'obtenir la cadence souhaitée d'un train toutes les heures. Les nouvelles prestations sont exclusivement proposées du côté alsacien. Une liaison matinale est proposée aux Alsaciens qui font la navette entre Mulhouse et Stein Säckingen. Les horaires tiennent particulièrement compte des besoins des travailleurs de l'industrie chimique de Fricktal qui font les trois-huit.
- Intensification du trafic sur la «Ligne bleue» avec des passages toutes les demi-heures aux heures de pointe.

10 juin 2001

La «Ligne bleue» est desservie intégralement toutes les demi-heures (S3: Olten – Bâle CFF - Laufen)

6 janvier 2002

Première liaison directe entre l'Allemagne et la Suisse aussi appelée «Ligne orange» (S4) Offenbourg - Fribourg – Basel Bad. Bahnhof – Bâle CFF.

15 juin 2003

Mise en service des lignes S5 et S6 par la CFF Sàrl. La S6 dessert dans un premier temps Zell i.W. et Basel Bad. Bf.

3 novembre 2003 – décembre 2004

Mesures de construction à Wiesental; transformation et extension des 16 arrêts existants le long des lignes S5 et S6 pour les adapter au standard S-Bahn; construction de deux nouveaux arrêts: Lörrach Schillerstrasse (IBN 12 déc. 2004) et Lörrach Dammstrasse (IBN 12 juin 2005); nouvelle voie double à Lörrach Stetten - Haagen et un nouveau poste d'aiguillage électronique (centre de contrôle à distance) à Lörrach.

Juillet/août 2004

Modification des quais 1/2 à la gare Bâle CFF

12 novembre 2004

Mise en service de Münchenstein, le premier arrêt rénové dans le cadre du projet «Regio S-Bahn Bâle 2005»

12 décembre 2004

Nouveaux horaires avec desserte toutes les demi-heures des lignes S5 et S6, du lundi au samedi; prolongement de la ligne S5 Weil – Lörrach jusqu'à Steinen; ce qui permet d'obtenir une desserte tous les quarts d'heure entre Lörrach Stetten et Steinen. Prolongement de la ligne S3 Laufen - Delémont – Porrentruy, chaque heure.

13 mai 2005

Coup de pioche symbolique pour le nouvel arrêt de S-Bahn de Bâle Dreispitz par Madame Schneider-Kenel (BL), conseillère d'Etat, et par Messieurs Lewin (BS) et Schaffter (JU), conseillers d'Etat.

8 août 2005

Premier coup de pioche à Courtételle.

29 juillet 2005 – Décembre 2005

Mise en service de la gare de S-Bahn rénovée de Gelterkinden. Suivront Itingen, Aesch et Zwingen.

Entrée en service des arrêts rénovés de Courtételle, Bassecourt, Glovelier et St-Ursanne dans le canton du Jura. A Courfaivre et Courgenay, des aides à la montée/descente provisoires sont installées.

Septembre 2005

Mise en service des deux premiers FLIRT sur la ligne S1 (jusqu'au 6 octobre 2005) après invitation de la presse (31 août).

7 octobre 2005

Mise en service des deux premiers FLIRT sur la ligne S5. Mise en service intégrale de la ligne S6 à compter du 31 mars 2006.

11 décembre 2005

Mise en service du premier FLIRT sur la ligne S3 Olten – Bâle - Laufen - Porrentruy

24 mai 2006

Inauguration et mise en service du nouvel arrêt Dreispitz

Mai - Octobre 2006

Modification des voies de la Badischen Bahnhof

10 septembre 2006

Mise en service du nouveau quai à Laufen

20 octobre 2006

Inauguration de l'arrêt de S-Bahn rénové à Grellingen en présence de la conseillère d'Etat, Madame Schneider-Kenel.

10 décembre 2006

Changement d'horaires: mise en service de la voie mère à la Badischen Bahnhof. Prolongement de la ligne S6 jusqu'à Bâle CFF toutes les demi-heures (toutes les heures les dimanches et les jours fériés).

Mise en service intégrale des FLIRT sur la ligne S3 et desserte toutes les demi-heures de Lausen et Tecknau.

Décembre 2006

Mise en service des arrêts de S-Bahn rénovés de Frenkendorf-Füllinsdorf et Laufen.

Etat décembre 2006