



# Gateway Basel Nord

Plaque tournante trimodale pour un transport de marchandises respectueux du climat

Martin Haller

Le 15 novembre 2024



# La vallée du Rhin est l'artère logistique de la Suisse.

- Le chemin de fer et la navigation sur la rivière sont les principaux modes de transport pour l'exportation et l'importation de marchandises lourdes et volumineuses en provenance et à destination de la Suisse.
- La vallée du Rhin relie la Suisse aux ports de haute mer ainsi qu'aux centres logistiques continentaux. Au départ de Bâle, une grande partie des importations et des exportations suisses se dirigent vers le nord via le Rhin et la ligne ferroviaire Karlsruhe-Bâle. Une extension de la voie ferrée sur la rive gauche du Rhin est en discussion.
- Les cols alpins du Lötschberg et du Saint-Gothard, avec leurs infrastructures ferroviaires, sont des axes de transport importants pour les importations et les exportations vers le sud. Ils sont également reliés à Bâle.
- Les biens de consommation, mais aussi certaines marchandises en vrac, les machines et les pièces d'installations, sont transportés dans des supports de charge du transport combiné (conteneurs, semi-remorques).
- Il faut des points de correspondance entre les systèmes de transport européens et nationaux, appelés terminaux de transbordement.

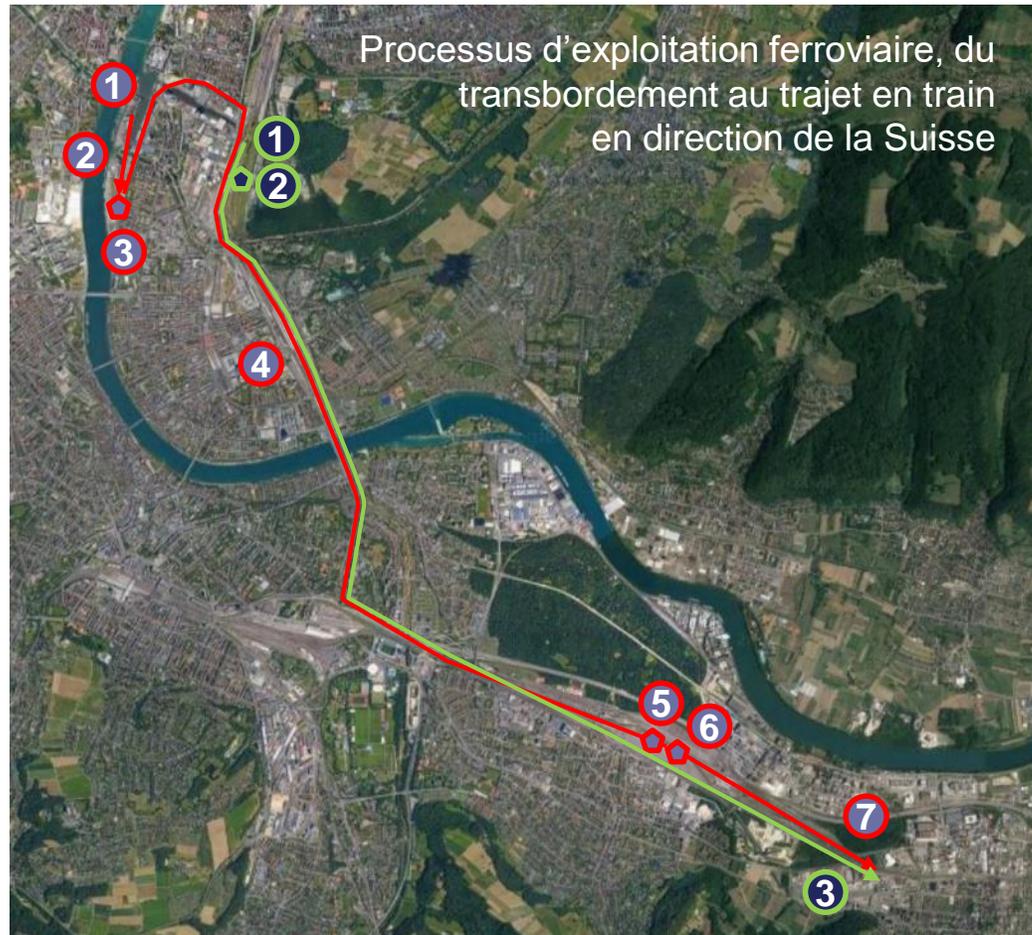


# Le développement des infrastructures logistiques dans la région de Bâle en fonction des besoins est d'importance nationale.



- Les ports rhénans suisses et les entreprises de logistique qui y sont implantées revêtent une grande importance économique pour la région de Bâle.
  - CHF 1 milliard de création de valeur brute
  - 7 700 emplois
- La région de Bâle a une grande importance pour l'économie et la population suisses.
  - env. 500 000 conteneurs transbordés par an (bateau, rail) pour l'approvisionnement de la Suisse
  - 27% de la valeur totale du transbordement en Suisse
- Les ports rhénans sont une infrastructure d'importance nationale selon la Confédération.
- Développement de l'infrastructure pour le trafic combiné dans la région d'importance majeure pour l'approvisionnement du pays (concept de transport de marchandises de la Confédération).

# Augmentation de la part de transport de marchandises sans CO<sub>2</sub> grâce à une connexion directe à la ligne ferroviaire principale.



- La part du rail dans la distribution des envois de conteneurs en Suisse est aujourd'hui limitée à environ 20% en raison de processus de manœuvre onéreux.
- Les coûts et les retards qui en résultent ne peuvent pas être absorbés par le marché.
- La situation directe de la passerelle sur la ligne ferroviaire Karlsruhe-Bâle et le regroupement des volumes en un seul lieu permettent de supprimer une grande partie de ces coûts.

Processus d'exploitation ferroviaire	
Avant	Situation visée
1. Transbordement bateau-train	1. Transbordement bateau-train
2. Extraction de wagons du terminal avec manœuvre dans la gare portuaire	
3. Expédition des trains, essai freins	
4. Course du train avec une locomotive de ligne à la gare de triage de MuttENZ	
5. Compléter le train avec d'autres wagons	
6. Expédition des trains, essai freins	2. Expédition des trains, essai freins
7. Course du train avec une locomotive de ligne en direction de la Suisse	3. Course du train avec une locomotive de ligne en direction de la Suisse

# Gateway Basel Nord est un projet d'infrastructure stratégique pour Bâle et pour la Suisse.



- Seul site possible en Suisse où le Rhin, le rail et la route peuvent être reliés de manière performante
- Répond aux futures normes européennes de logistique des conteneurs, notamment des voies de transbordement de 750 m de long, une connexion directe au port et à la voie ferrée
- Porté par un consortium d'entreprises de logistique portuaire et ferroviaire (CFF, HUPAC, Contargo) en collaboration avec les Ports Rhénans Suisses.
- Capacité jusqu'à 390 000 conteneurs par an, répartition modale 50% rail
- Valeur à neuf des matériaux d'env. 310 millions de francs

# La complexité spatiale et procédurale constitue le principal obstacle à la mise en œuvre.

## Protection de la nature



- Le site du projet est classé réserve naturelle d'importance nationale
- Les conditions de l'intervention sont, entre autres, l'intérêt prépondérant et la contrainte liée à l'emplacement
- Votation populaire gagnée à Bâle (2020), approbation des plans obtenue (2023), recours pendants devant le Tribunal administratif fédéral

## Concurrence



- La réalisation du projet crée une nouvelle situation sur le marché, affecte également les acteurs existants
- La fusion Gateway Basel Nord AG a été approuvée par la commission de la concurrence
- Un concurrent fait usage de tous les moyens juridiques pour freiner le projet

## Interfaces



- Les grandes transformations (développement portuaire et urbain) créent de la complexité
- Le besoin d'adaptation des installations ferroviaires autour du Gateway prévu exige une étroite coordination avec la Deutsche Bahn et les communes, également en Allemagne
- La coordination de la stratégie du transport de marchandises dans la région des trois frontières peut encore être améliorée

Merci!

# Martin Haller

Conseil d'administration du terminal, Gateway Basel Nord  
[martin.haller@sbbcargo.com](mailto:martin.haller@sbbcargo.com)