

Train sans électricité

Les trains rapides de Bâle vers l'Alsace risquent d'être supprimés pendant des années. Les CFF ne se doutent de rien.

La Fédération nationale des associations d'usagers de transports (Fnaut) tire la sonnette d'alarme. Elle met en garde contre une "situation catastrophique". Ainsi, entre 2031 et 2033, soit pendant deux ans, il n'y aurait plus de trains rapides TER 200 jusqu'à Bâle. TER est l'abréviation de Train Express Régionaux. Dans ces trains, les passagers peuvent voyager de Bâle à Strasbourg en 80 minutes sans changer de train. Cela ne serait plus possible à l'avenir.

La raison en est que les CFF modifient la tension du réseau sur les trois kilomètres qui séparent la gare CFF de Bâle du secteur frontière nationale/gare St-Jean. Alors que, selon l'Office fédéral des transports (OFT), les chemins de fer français circulent avec une tension de 25'000 volts, les CFF circulent avec une tension de 15'000 volts. Ces trois kilomètres ne pourront donc être parcourus que par des trains modernes à double courant.

Le TGV Lyria en est déjà équipé, mais pas les trains régionaux alsaciens TER 200, qui circulent à 200 kilomètres à l'heure sur les 182 kilomètres séparant Strasbourg de Bâle. L'organisation de voyageurs Fnaut a déjà attiré l'attention sur cette situation lors de son assemblée annuelle à la mi-novembre, comme le rapporte le journal "Dernières Nouvelles d'Alsace".

En cas de malchance, pas de trains rapides en Alsace pendant quatre ans

Selon la Fnaut, la Région Grand Est, responsable des transports publics, a certes déjà commandé les nouveaux trains à double alimentation, mais ils ne devraient arriver qu'en 2033. Julie Sucède, porte-parole de la Région Grand Est, corrige et mentionne plutôt la période entre 2032 et 2035 pour la livraison des nouvelles rames. Si les choses tournent mal, les trains rapides alsaciens vers Mulhouse, Colmar et Strasbourg pourraient donc être supprimés pendant quatre ans. La région indique également que les CFF étudient la possibilité de faire circuler les TER 200 jusqu'à Bâle sans les nouvelles rames à double alimentation. Il n'y a pas de problèmes techniques à cet égard.

Il est toutefois difficile de comprendre comment cela va fonctionner. Ainsi, la gare SNCF de Bâle et ses voies 31 à 35, où circulent les trains alsaciens, seront démantelées et mises hors service dans le cadre de l'extension de la gare CFF. La porte-parole des CFF Sabrina Schellenberg écrit : "La suppression de la gare SNCF entraîne également la suppression de l'approvisionnement en électricité française". Elle précise : "Le démantèlement de la gare SNCF a lieu dans la première phase de construction. Nous partons du principe qu'à partir d'environ 2031, les TER ne pourront plus emprunter les voies existantes".

Grand Est renvoie aux CFF, qui lui renvoient la balle

La manière dont sera gérée l'annulation des trains rapides alsaciens à Bâle n'est pas encore claire. Selon Michael Müller, porte-parole de l'Office fédéral des transports, les CFF sont en train de "trouver une solution du côté de l'infrastructure". En revanche, les CFF ne peuvent pas donner d'informations sur les TER 200 et communiquent : "Veuillez-vous adresser pour cela à la Région Grand Est". Ceux-ci renvoient à leur tour aux CFF.

La question de savoir dans quelle mesure l'introduction d'un RER direct entre le nord-ouest de la Suisse et l'Alsace pourrait aider à résoudre le problème des TER reste ouverte. Ainsi, les deux lignes RER transfrontalières S2 Olten-Bâle-Mulhouse et S4 Laufon-Bâle-Saint-Louis devraient être mises en service à partir de fin 2030. Elles circuleront en grande partie à une cadence de 30 minutes entre les deux pays. Les CFF ont commandé à Stadler Rail 33 véhicules Flirt Evo France pour ces lignes. Ils sont homologués en France comme en Suisse et disposent de deux systèmes intégrés de courant de traction et de sécurité ferroviaire. L'investissement s'est élevé à 320 millions de francs suisses. Dès que le

raccordement ferroviaire de l'Euro-Airport (EAP) sera mis en service, les deux lignes de RER desserviront également l'aéroport - ce qui devrait être le cas en 2034/35. Comme le RER 200 doit s'arrêter à l'EAP, une cadence de 10 minutes serait même créée vers Bâle. Mais pour cela, il faudrait que les nouvelles rames TER à double courant soient disponibles.

Le trajet est plus long avec une correspondance

Sans elle, il serait possible, pour les déplacements vers l'Alsace plus lointaine, de prendre le RER jusqu'à Mulhouse et d'y prendre le TER 200. L'autre possibilité serait, si le TER 200 allait jusqu'à Saint-Louis, d'y prendre le train rapide. Mais dans les deux cas, il faudrait changer de train, ce qui entraînerait une perte de temps considérable.

La fin d'une nouvelle entreprise traditionnelle

Liquidation Les portes sont verrouillées, l'écriture est masquée, les vitrines sont désertes. La liquidation de la SA suit maintenant aussi - la Pfauen-Apotheke dans le quartier bâlois de St. Johann fait définitivement partie du passé. Trois générations de la même famille ont délivré des médicaments pendant plus d'un demi-siècle au 55 de la Metzgerstrasse. Le site a été occupé en 1968 ; auparavant, la pharmacie se trouvait à quelques centaines de mètres seulement : à l'angle de la Mittlere Strasse et du St. Johannis-Ring.

Interrogée à ce sujet, la famille du gérant explique que le manque de personnel qualifié a contraint la troisième génération à abandonner. Aucun pharmacien n'a pu être trouvé et la petite-fille du fondateur n'a pas pu gérer l'entreprise seule plus longtemps. Elle travaille désormais dans une autre pharmacie. La Pfauen- Apotheke Basel AG a été dissoute lors de l'assemblée générale. Le local a déjà été mis en location.

Ce n'est qu'au début du mois de novembre que l'on a appris que la Löwen Apotheke du Petit-Bâle fermerait ses portes fin 2024. Elle a même presque 150 ans. Dans une lettre adressée à sa clientèle, la famille Giezendanner, propriétaire de l'établissement, a expliqué les raisons de cette décision par l'expiration du contrat de droit de superficie pour l'immeuble de la Greifengasse 14, mais aussi par le fait qu'aucune autre génération de pharmaciens n'est issue de la famille.

Le Bronze-Leu est arrivé à Bâle en break

Selon l'historique de l'entreprise, la Löwen Apotheke a été fondée le 15 mai 1876, certes déjà dans la Greifengasse, mais dans une autre maison. Après plusieurs déménagements, la pharmacie est arrivée à son emplacement actuel en 1929. Au milieu des années 1930, elle a été reprise par le premier représentant des Giezendanner : Jakob "Jacques" Giezendanner.

La grande statue de lion allongée en bronze devant la vitrine est plus récente. Le "Leu", très apprécié des enfants, a été acquis dans le cadre d'une transformation en 1999 - et provient à l'origine d'un fournisseur de films de Hambourg. (bwi)