

Nouvelle liaison ferroviaire **EuroAirport**

GRAND PROJET FERROVIAIRE
GRAND EST EUROPE



DOSSIER DE CONCERTATION

mai 2013



EuroAirport®
BASEL MULHOUSE FREIBURG





Ce dossier présente au public les objectifs et les caractéristiques essentielles du projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse. Il est réalisé par Réseau Ferré de France et l'Aéroport de Bâle-Mulhouse, maîtres d'ouvrage, associés à la Région Alsace, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux de voyageurs (TER), qui conduisent les études préalables à l'enquête d'utilité publique.

Il actualise le dossier de publication du projet paru en mai 2012 ; il présente notamment, en annexe, des éléments explicatifs sur les études conduites en 2010 et 2011 sur les différentes solutions de desserte en transport en commun de l'EuroAirport, qui ont abouti au choix du projet de liaison ferroviaire directe.

Ce dossier constitue le document support du premier temps fort de la concertation (6 mai au 20 juin 2013) – qui répond à la recommandation de la Commission nationale du débat public dans sa décision du 5 septembre 2012. Ce premier temps de concertation et ceux qui suivront au cours des études se situent en amont de l'enquête publique sur le projet.

Sommaire

Description synthétique du projet	3
1. Le contexte du projet	4
1.1. L'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg	5
1.2. Le territoire du projet	8
1.3. La desserte actuelle de l'EuroAirport	10
1.4. La démarche d'études et d'échanges	11
2. Les objectifs du projet	12
2.1. Les objectifs de transport	13
2.2. Les objectifs d'aménagement et de développement économique	14
3. Les caractéristiques essentielles du projet	16
3.1. Le service apporté	17
3.2. Les aménagements nécessaires	18
3.3. L'attention à l'environnement et au cadre de vie	19
3.4. Les coûts et le délai de réalisation	20
4. La poursuite du projet et de la concertation avec le public	21
4.1. Le programme d'études	22
4.2. La concertation	22
4.3. Concertation et enquête d'utilité publique	23
Annexe : la synthèse des études 2010-2011	24

Description

Description synthétique du projet

Le projet a pour objectif d'améliorer la desserte en transport en commun de l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg* qui a accueilli plus de 5 millions de passagers aériens en 2011 et compte, avec l'ensemble des entreprises implantées sur sa plateforme, 6 400 emplois.

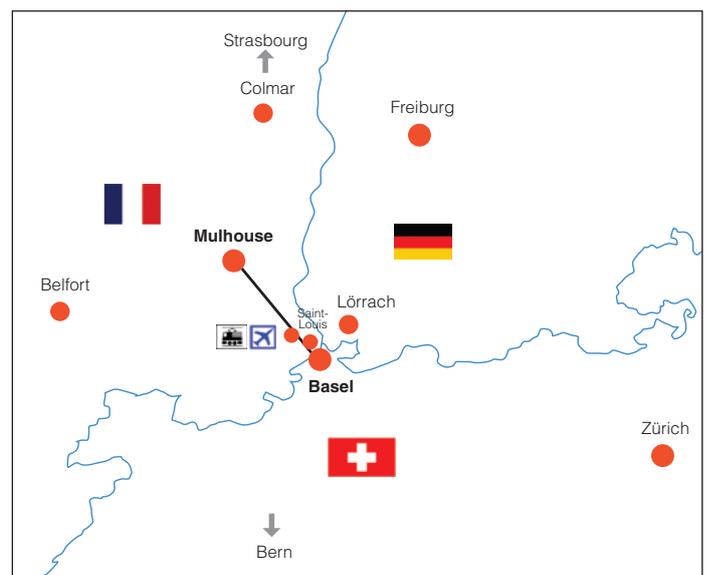
L'EuroAirport est aujourd'hui accessible par la route et au moyen de trois services de transport en commun routiers en provenance de la ville de Freiburg (Allemagne) et des gares de Bâle (Suisse) et de Saint-Louis (France). Le projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'aéroport doit :

- contribuer significativement au report du mode routier vers le rail en proposant aux passagers aériens et aux salariés de la plateforme aéroportuaire une solution de transport durable, de forte capacité et performante pour l'accès à l'aéroport ;
- connecter l'EuroAirport aux réseaux ferroviaires français, suisse et allemand, de manière à conforter sa position et son développement au service de l'attractivité économique du territoire et de l'emploi local.

Le projet permet la desserte directe de l'EuroAirport par des trains régionaux français (TER, TER 200) et suisses (S-Bahn), venant respectivement de Mulhouse et de Bâle (avec des correspondances possibles dans ces gares pour Freiburg ou Lörrach par exemple) par la création :

- d'une gare implantée au contact immédiat de l'aérogare ;
- d'une section de voie ferrée d'environ 6 km, construite en dérivation de la ligne Mulhouse-Bâle existante.

Les investissements d'infrastructure nécessaires (nouvelle section de voie ferrée et nouvelle gare) sont chiffrés à 220 millions d'euros hors taxes aux conditions économiques de décembre 2010.



* La marque commerciale de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse est « EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg », fréquemment simplifiée en « EuroAirport ».



Le contexte du projet

Cette première partie présente les éléments essentiels à la compréhension du contexte du projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport. Elle s'intéresse successivement à l'EuroAirport, au territoire concerné par le projet (les agglomérations de Bâle, Mulhouse et Freiburg et plus largement la Région métropolitaine du Rhin Supérieur) et à ses enjeux, à la desserte actuelle de l'aéroport ainsi qu'à la démarche des études, conduites en 2010-2011.

Cette dernière a permis, par le biais de nombreux échanges avec les acteurs du territoire, d'approfondir la connaissance de ce contexte et de proposer, parmi différentes alternatives de transport en commun pour améliorer les accès terrestres à l'aéroport, la solution de desserte ferroviaire.

1

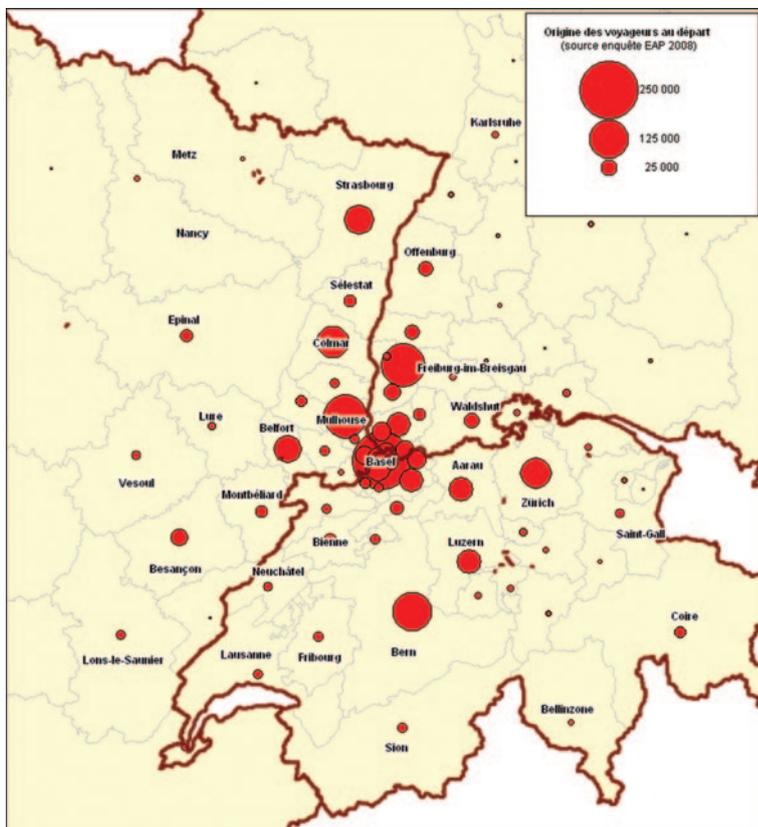


1.1. L'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg

Un aéroport au carrefour de trois pays

L'Aéroport de Bâle-Mulhouse est un établissement public créé par la convention franco-suisse du 4 juillet 1949. Entièrement établi sur le territoire français, il est le seul aéroport au monde à disposer d'un statut binational et à être géré et organisé par deux pays (France et Suisse*).

Sa zone de chalandise recouvre le Nord-Ouest de la Suisse, le Land de Bade-Wurtemberg en Allemagne et l'Est de la France. En 2008, 52 % du trafic passagers est en provenance ou à destination de Suisse, 27 % de France et 20 % d'Allemagne.

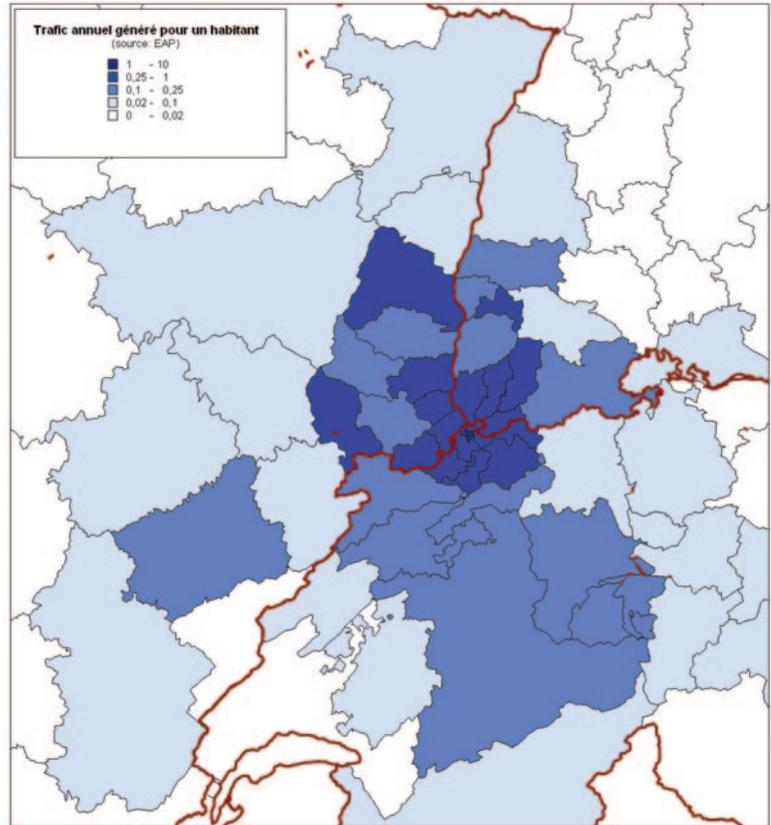


La zone de chalandise de l'EuroAirport (origine des voyageurs au départ)

Le contexte du projet

* Le maire de Freiburg et le *Regierungspraesident* de Freiburg (représentant du gouvernement du Land de Bade-Wurtemberg) sont membres du conseil d'administration de l'Aéroport, mais sans droit de vote. Un Comité Consultatif tripartite, le *Beirat*, composé paritairement de représentants du conseil d'administration de l'Aéroport et de représentants politiques et socio-économiques allemands, permet par ailleurs de prendre en compte les intérêts de la partie allemande de la zone de chalandise.

**La zone
de chalandise
de l'EuroAirport**
(trafic annuel généré
pour 1 habitant)



**L'aérogare
de l'EuroAirport**
est conçue pour accueillir
8 millions de passagers.
L'aéroport est organisé
autour de deux pistes
(Nord-Sud et Est-Ouest),
d'une aérogare de fret et
d'une zone industrielle
destinée à la maintenance
et à l'aménagement
d'avions.



Une vocation européenne et un pôle économique majeur

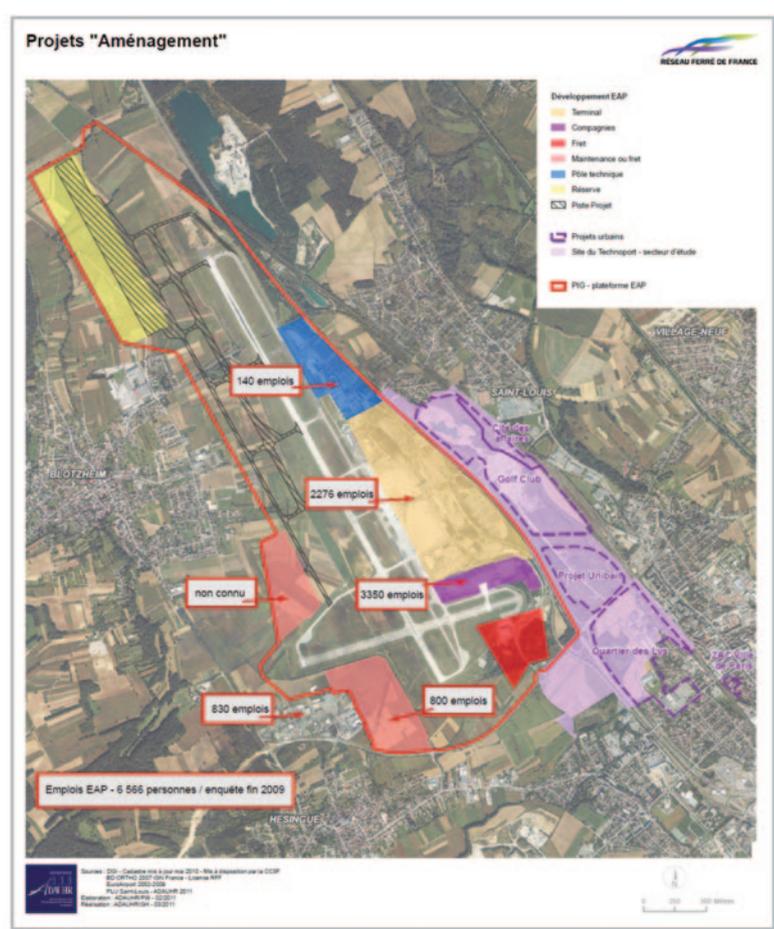
La vocation de l'EuroAirport est essentiellement européenne : 85 à 90 % des destinations aériennes concernent l'Europe de l'Ouest. Avec plus de 5 millions de passagers aériens en 2011, il est le 7^e aéroport de France et le 3^e de Suisse, après Genève et Zürich. Il s'est particulièrement développé au cours des dernières années dans le secteur des compagnies à bas coût (EasyJet notamment), qui représentent aujourd'hui 55 % de son trafic.

Au-delà de sa fonction dédiée au transport, l'EuroAirport est un pôle économique majeur, spécialisé notamment dans la maintenance et l'aménagement intérieur des avions. Second employeur du Haut-Rhin derrière PSA Peugeot Citroën à Mulhouse/Sausheim, il regroupe 126 entreprises, localisées dans plusieurs zones autour de ses pistes, et 6 400 emplois, occupés à 64 % par des employés résidant en France. L'ensemble de ses emplois directs, indirects, induits, etc. (services, sous-traitance, etc.) est estimé à 27 000 Equivalents Temps Plein*.

Un équipement structurant pour le territoire proche

Le développement de l'aéroport suscite un intérêt pour les terrains qui se trouvent sur ses franges orientales, situés sur les communes de Saint-Louis et de Héisingue et qui sont valorisables à terme (*en violet sur la carte ci-dessous*).

Les projets de ce secteur, ainsi que la zone d'activités Ouest de l'EuroAirport (*en rouge clair sur la carte ci-dessous*), représentent un potentiel de près de 10 000 emplois directs.



Emplois et projets d'aménagement sur le site (données 2011)

* Méthode d'estimation de l'impact économique Airport Council International (ACI) Europe, étude 2009.

1.2. Le territoire du projet

Le Rhin Supérieur : un espace urbain dense au fort potentiel économique

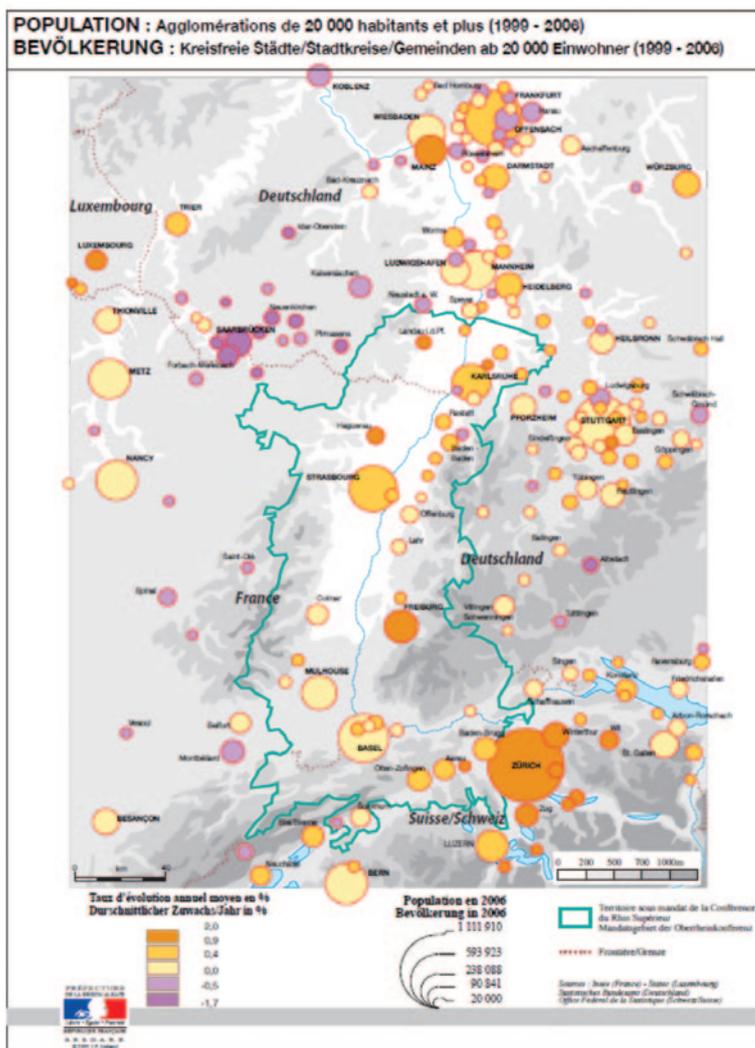
Le Rhin Supérieur rassemble, suivant l'axe de la vallée du Rhin, des régions à forte identité – Alsace, Suisse du Nord-Ouest et Land de Bade-Wurtemberg –, qui sont toutes trois périphériques dans leurs pays et témoignent d'une bonne santé et d'un fort potentiel économiques, même si aujourd'hui l'Alsace connaît un ralentissement de son dynamisme et un taux de chômage proche de celui des autres régions françaises.

Cet espace regroupe près de 6 millions d'habitants et présente un taux d'urbanisation et des densités urbaines parmi les plus élevés d'Europe (densité moyenne : 275 habitants au km² en 2006).

Son réseau de villes moyennes (Colmar, Offenbourg...) se structure autour de cinq grands pôles (Strasbourg, Karlsruhe, Bâle, et dans une moindre mesure Freiburg et Mulhouse), parmi lesquels Bâle se singularise par son rayonnement international et Strasbourg par sa vocation institutionnelle européenne.

	PIB/habitant [2008]	Taux de chômage [2008]
Suisse du Nord-Ouest	47 100€ [Suisse : 46 000€]	2,4%
Bade-Wurtemberg	32 300€ [Allemagne : 30 600€]	4,3%
Alsace	28 300€ [France : 30 400€]	6,9%

Les agglomérations de plus de 20 000 habitants (Rhin Supérieur et territoires limitrophes)



Une coopération et des échanges anciens

Le Rhin Supérieur couvre aussi trois pays avec des entités politico-administratives différentes, deux langues, deux monnaies et deux appartenances à des systèmes supranationaux différents : l'Union européenne et l'Association Européenne de Libre Echange (AELE).

Les leviers du développement et de l'aménagement reposent sur des bases juridiques très différentes. A titre d'exemple, les compétences des cantons suisses (représentés sur le territoire proche du projet par les cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne) s'apparentent à des compétences d'Etat et la démocratie directe est illustrée par les nombreuses votations à différentes échelles.

Les structures de coopération sont nombreuses et anciennes : Conférence franco-germano-suisse du Rhin Supérieur (créée en 1976 elle a donné naissance, en 2010, à la Région Métropolitaine Trinationale du Rhin Supérieur), Conseil Rhénan, Regio TriRhena, Eurodistrict trinational de Bâle, etc.

Au-delà de la dimension institutionnelle, le Rhin Supérieur est aussi un espace au sein duquel chaque partie du territoire apporte de longue date des spécificités utiles à ses voisins, qu'elles soient économiques (l'emploi et le besoin de main d'œuvre toujours prégnant profitent de flux anciens de travailleurs frontaliers – 33 000 actifs alsaciens et 30 000 actifs allemands vont travailler en Suisse, 27 000 actifs alsaciens vont travailler en Allemagne), culturelles (les musées d'exception, les événements majeurs à l'échelle mondiale), patrimoniales et paysagères, touristiques, gastronomiques ou scientifiques (les universités, les centres de recherche et les grandes écoles).



De gauche à droite : vue de Bâle, site PSA Peugeot-Citroën à Mulhouse/Sausheim, TGV Rhin-Rhône, tramway de Freiburg.

Bâle (187 000 habitants, 830 000 habitants dans l'agglomération trinationale – dont 67 000 en France) est une « ville-monde ». De taille modeste à l'échelle des métropoles européennes, elle conjugue un cadre de vie de grande qualité et les richesses d'un pôle de dimension mondiale, avec la présence de sièges mondiaux d'entreprises (notamment dans les sciences de la vie et l'industrie pharmaceutique : Novartis, Roche, Syngenta...), d'activités bancaires, de musées et événements culturels et artistiques majeurs (Fondation Beyeler, Musée Tinguely, 50 foires et salons dont BaselWorld et ArtBasel). Elle est l'une des régions économiques les plus dynamiques de Suisse et compte 300 000 emplois répartis entre 150 nationalités.

Avec 280 000 habitants (aire urbaine, 2007), **Mulhouse** est la deuxième métropole d'Alsace après Strasbourg. Héritière d'un grand passé industriel, l'agglomération est un pôle majeur de commerces, de services, d'équipements collectifs et d'emplois (notamment PSA Peugeot Citroën) pour tout le Sud-Alsace. Elle accueille depuis le 11 décembre 2011 le TGV Rhin-Rhône qui valorise sa situation historique au carrefour de grands axes européens. Le 10 février 2012, Mulhouse a créé avec Strasbourg le premier pôle métropolitain de France : son objectif est de renforcer le rayonnement européen et international des deux agglomérations et de consolider leur ancrage dans le Rhin Supérieur.

Freiburg (aire urbaine : 303 000 habitants en 2007) est une ville attractive en raison de son cadre de vie et de sa situation au pied de la Forêt-Noire. Centre universitaire important (30 000 étudiants), elle est pionnière en matière de développement durable (premier écoquartier du monde – Quartier Vauban –, construit en 1996, présence d'une des principales usines européennes de production de panneaux photovoltaïques). Son économie s'appuie, comme dans le reste du Bade-Wurtemberg, sur un réseau dense de PME innovantes et exportatrices, axées sur les activités tertiaires et de recherche.

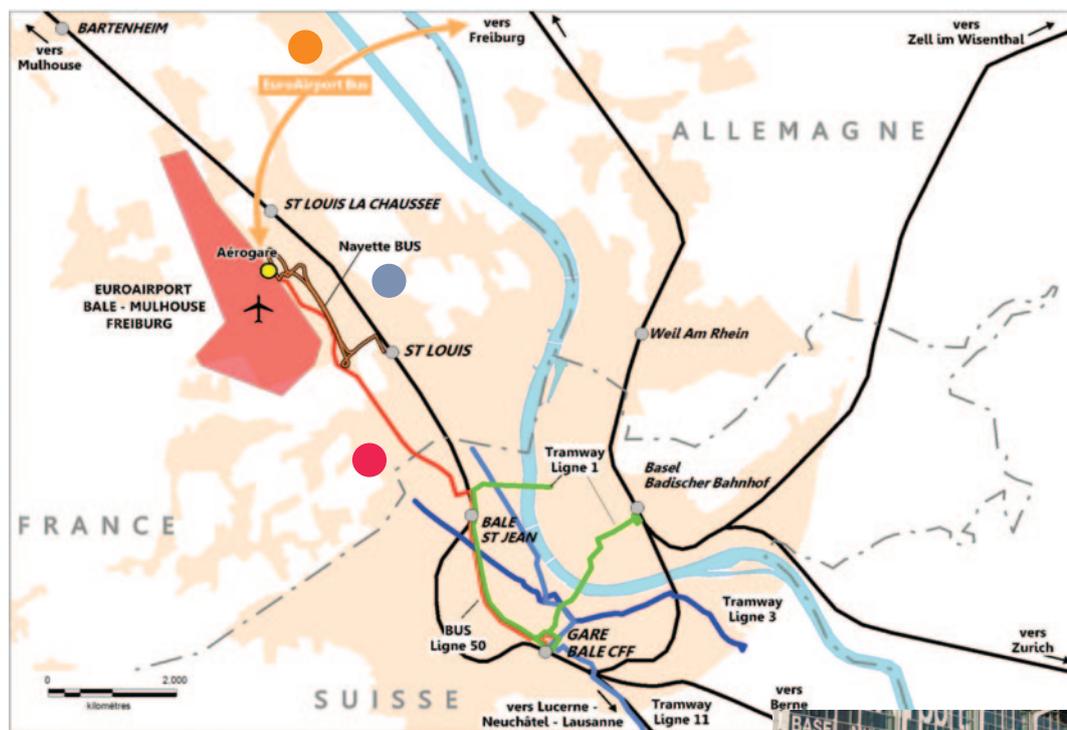
1.3. La desserte actuelle de l'EuroAirport

L'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg est aujourd'hui desservi par l'autoroute A 35 et par :

- deux services de bus qui permettent le trajet terminal vers l'aérogare depuis les gares CFF (Chemins de fer fédéraux) de Bâle (ligne 50 des transports en commun de Bâle) et de Saint-Louis (car du réseau Distribus, réseau de transport en commun de la Communauté de communes des Trois Frontières) ;
- un car exploité par une compagnie privée qui assure une liaison depuis Freiburg (« Euro-Airport Bus »).

Les utilisateurs en provenance d'Allemagne ont également accès à l'aéroport par le réseau ferré via les gares de Bâle BBB (Basel Badischer Bahnhof) puis Bâle CFF.

Navette Gare de Saint-Louis EuroAirport		
Temps de trajet	Amplitude de service	Fréquence
10'	5h20 à 23h35	Ttes les 15' entre 6h et 9h et 16h et 20h Ttes les 30' la journée
Nombre de voyageurs/jour : près de 300		



Environ **20 000 personnes par jour** se rendent ou quittent l'EuroAirport par les différents modes de transports qui sont à leur disposition (voiture, deux-roues, transports en commun routiers).

Elles génèrent une moyenne quotidienne de déplacements de et vers l'EuroAirport de l'ordre de :

13 600 déplacements pour les passagers aériens (aller ou retour par jour) ;

13 000 pour les employés (env. 6 400 employés avec 1 aller-retour par jour).

Bus Ligne 50 Gare de Bâle-EuroAirport		
Temps de trajet	Amplitude de service	Fréquence
15'	5h à 23h40	Ttes les 7,30'
Nombre de voyageurs/jour : 2 850 vers l'EuroAirport et 950 vers la halle fret (zone d'emplois de l'aéroport)		



« EuroAirport Bus » Freiburg-EuroAirport		
Temps de trajet	Amplitude de service	Fréquence
55'	9h à 23h30 (départ EuroAirport) 3h30 à 18h30 (départ Freiburg)	Environ 1 bus/heure



1.4. La démarche d'études et d'échanges

Des études plurimodales, conduites en partenariat

Les éléments qui constituent ce dossier sont issus des études conduites entre fin 2010 et fin 2011 sur l'amélioration de la desserte terrestre de l'EuroAirport. Financées par l'Union européenne*, l'Etat français, la Confédération suisse (Office Fédéral des Transports), la Région Alsace, le Département du Haut-Rhin et l'EuroAirport, ces études ont été confiées à Réseau Ferré de France.

Ces études portaient sur quatre familles de solutions de desserte terrestre de l'EuroAirport, intégrant un éventail volontairement large de modes de transport, de manière à pouvoir analyser et comparer, de manière rigoureusement objective, tous les scénarios possibles :

- l'amélioration de la navette actuelle entre la gare de Saint-Louis et l'EuroAirport et une solution Bus à Haut Niveau de Service ;
- une liaison depuis la gare de Saint-Louis soit en prolongeant la ligne 3 du tramway de Bâle, soit avec un métro léger (type Orlyval), soit avec un système tracté par câble ;
- la création d'une nouvelle gare au droit de l'aéroport sur la ligne existante, se reliant à l'aéroport par un système tracté par câble, un téléphérique ou un trottoir roulant ;
- une desserte ferroviaire directe par la construction d'une ligne nouvelle et la création d'une nouvelle gare au contact direct de l'aérogare.

Les résultats de ces études ont été présentés au comité de pilotage du 5 décembre 2011, qui réunissait les représentants des trois pays concernés (Etats, collectivités, gestionnaires d'infrastructures et entreprises ferroviaires) sous l'égide du préfet de région Alsace. Dans ce cadre, la desserte ferroviaire a été proposée car elle apparaît comme le scénario présentant le mode le plus capacitair (pouvant accueillir le plus grand nombre de voyageurs), le meilleur report modal et les temps de parcours les plus attractifs pour Bâle, Mulhouse et Strasbourg.

Des éléments explicatifs sur les études 2010-2011 sont présentés en annexe au présent dossier de concertation.

Un dialogue et des échanges suivis sur le projet

Les études ont associé étroitement les acteurs du Rhin Supérieur et les futurs utilisateurs d'une nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport. Elles ont notamment donné lieu à :

- des entretiens avec 32 représentants des collectivités, élus des différentes échelles du territoire, acteurs économiques et associatifs en France (Alsace et Franche-Comté), en Suisse (cantons de Bâle-Ville et Bâle-Campagne et Bern) et en Allemagne (Lörrach, Weil am Rhein, Freiburg et Stuttgart) dans le cadre d'une étude de contexte destinée à recueillir dès l'amont des réflexions (janvier-avril 2011) les attentes, les besoins et les perceptions sur la desserte de l'EuroAirport ;
- des entretiens, centrés sur les enjeux d'aménagement et de développement du territoire, avec 30 acteurs des trois pays (printemps et automne 2011) ;
- deux enquêtes conduites sur le site de l'EuroAirport dans le cadre des études socio-économiques : l'une sur les « préférences déclarées » des passagers aériens et des employés de la plateforme (630 personnes enquêtées en mars et avril 2011), l'autre sur les modes de transport utilisés par les salariés et réalisée auprès de treize entreprises de la plateforme ayant répondu à l'enquête et représentant 4 400 emplois, soit les deux tiers des emplois présents sur le site (mai-juin 2011).

La presse régionale et locale s'est régulièrement intéressée au sujet (près d'une centaine d'articles en 2010 et 2011, en France, en Suisse et en Allemagne). Par ailleurs, l'association de soutien à la desserte ferroviaire de l'aéroport (« EAP Express ») a organisé des événements autour du thème à l'EuroAirport, en particulier un colloque sur la mobilité transfrontalière durable et les enjeux des projets ferroviaires, le 20 juin 2011, et une exposition sur le projet installée à l'aéroport à l'attention du grand public depuis décembre 2011 (itinérante ensuite).

* Fonds européen de développement régional (FEDER) – dans le cadre du programme INTERREG IV Rhin Supérieur.



Les objectifs du projet

Le projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg poursuit deux grands objectifs, qui sont développés dans cette deuxième partie :

- en termes de transport, il a vocation à organiser pour l'accès à l'aéroport un report significatif du mode routier vers un service de transport en commun durable, attractif pour les voyageurs et performant ;
- en termes d'aménagement et de développement économique, il doit contribuer, en améliorant les accès terrestres à l'EuroAirport, à renforcer l'attractivité du territoire et à favoriser l'emploi local.



2.1. Les objectifs de transport

Un report efficace de la route vers le rail

L'un des objectifs du projet de nouvelle liaison ferroviaire est de proposer un mode de transport durable de grande capacité pour l'accès à l'aéroport.

Il doit permettre d'augmenter significativement la part des personnes accédant à l'aéroport en transport en commun. Si cette part est déjà élevée aujourd'hui, particulièrement en provenance de Suisse et dans une moindre mesure d'Allemagne, le projet renforcera significativement cette part dans chacun des trois pays. Il fera de la future gare de l'EuroAirport l'une des premières gares d'Alsace.

Prévision de part modale des transports en commun à l'horizon 2018*



Répartition des accès en transport en commun par pays

(valeurs absolues en milliers de voyageurs et parts modales en pourcentage)

	Allemagne			France			Suisse		
	2008	2018 (sans projet)	Avec le projet	2008	2018 (sans projet)	Avec le projet	2008	2018 (sans projet)	Avec le projet
Passagers aériens	210	290	350	80	130	510	960	1 170	1 520
	25%	25%	30%	7%	8%	29%	45%	46%	58%
Employés	30	40	60	90	130	430	390	470	530
	16%	16%	23%	4%	5%	17%	48%	49%	53%

Des déplacements plus confortables et plus attractifs

Pour atteindre l'objectif de report modal, il est nécessaire que le service proposé par la desserte ferroviaire soit attractif pour ses utilisateurs, notamment par rapport à l'usage de la voiture particulière.

Le projet doit permettre d'offrir des déplacements :

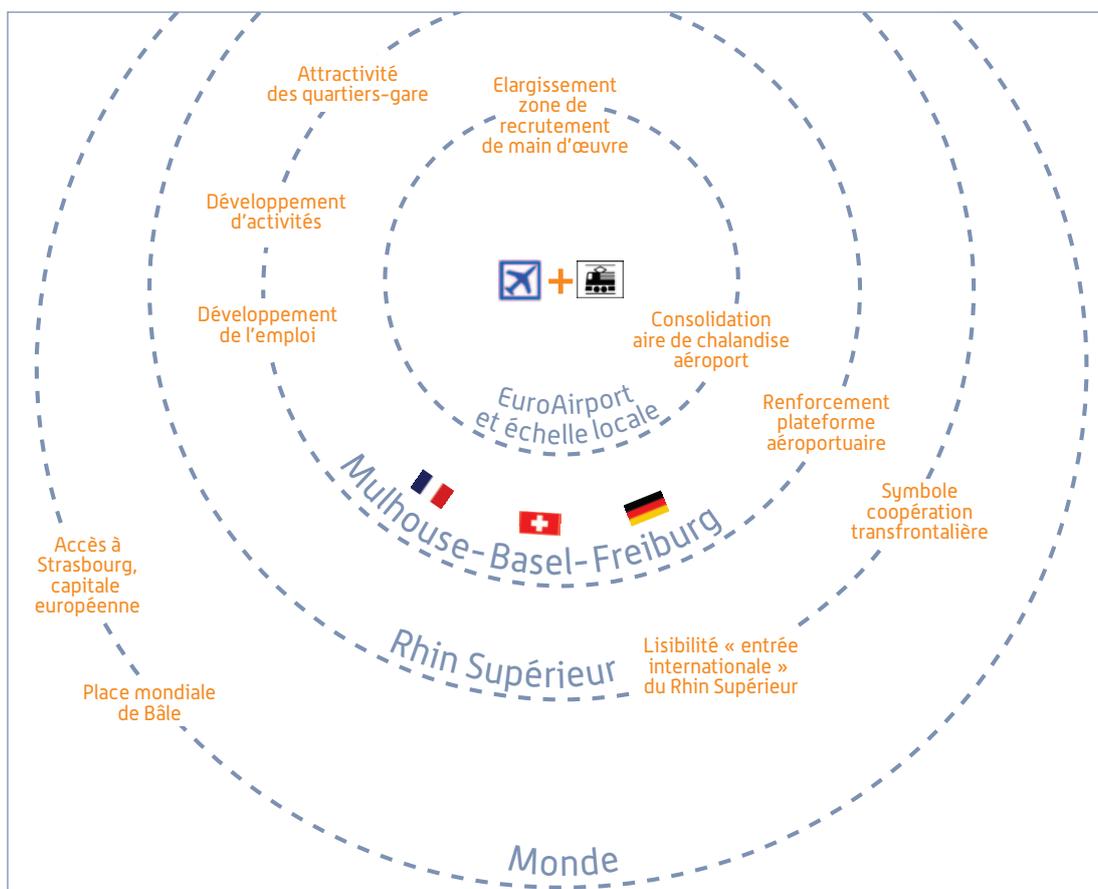
- confortables et sécurisés ;
- dont les temps de parcours sont maîtrisés – au contraire de l'accès par la route qui, en raison des aléas (encombrements, temps pour se garer, etc.), implique de prévoir des marges lorsqu'on calcule son temps de transport jusqu'à l'aéroport ;
- sans rupture de charge grâce au positionnement de la nouvelle gare au contact direct de l'aérogare ;
- avec une amplitude horaire qui correspond aux besoins ;
- avec une lisibilité (signalétique, affichage des horaires des trains en temps réel, etc.) destinée à rendre transparent le passage de l'aérogare à la gare et d'un mode de transport à l'autre.

* 2018 est l'horizon de référence, c'est-à-dire la situation des transports et des accès à l'EuroAirport, sans le projet de nouvelle liaison ferroviaire.

2.2. Les objectifs d'aménagement et de développement économique

Un projet visant à renforcer les atouts du territoire

Au-delà de sa vocation transport, le projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport vise des effets positifs, qui restent à approfondir et à quantifier dans les études ultérieures, pour le développement du territoire à ses différentes échelles. Certains des effets pressentis sont identifiés ci-dessous :



Les cercles concentriques du schéma symbolisent des zones géographiques.

A l'échelle locale

La réalisation d'une gare au droit de l'aérogare de l'EuroAirport créera un nouveau pôle d'échanges et devrait pour cette raison modifier l'organisation et le fonctionnement du secteur proche. Cette gare peut en effet constituer un atout pour le développement :

- des zones d'activités et des entreprises de la plateforme aéroportuaire (dont la zone d'activités Ouest) et de celles qui sont en projet sur ses franges ;
- de l'emploi local.



Le projet devrait aussi permettre d'élargir la zone de recrutement de main d'œuvre, ce qui correspond à une attente des entreprises du secteur comme, plus globalement, de celles du Rhin Supérieur : les besoins en main d'œuvre qualifiée, dont l'importance des flux quotidiens de travailleurs frontaliers est une illustration, sont un enjeu majeur de ce territoire.

Le projet permettra également de conforter l'aire de chalandise de l'EuroAirport. Dans un environnement où l'offre aérienne est fortement concurrentielle avec la présence de quatre autres plateformes aéroportuaires (Baden-Airpark, Strasbourg-Entzheim, Zürich et Stuttgart), un aéroport international relié au ferroviaire offre un argument supplémentaire d'attractivité et participe à la dynamique du territoire.

Aéroports (concurrence directe de l'EuroAirport)		Millions de passagers [2010]
Zürich		22,8
Stuttgart		8,9
Baden-Airpark		1,1
Strasbourg-Entzheim		1,1

A l'échelle Mulhouse-Bâle-Freiburg

Les agglomérations disposant d'une gare reliée à l'EuroAirport pourraient utiliser l'atout que constituent ces relations facilitées dans le cadre de la promotion et de la valorisation de leurs projets de zones d'activités et d'implantation d'entreprises.

Les projets se situant directement dans les quartiers-gare en profiteraient également ; c'est particulièrement le cas pour la ZAC du quartier de la gare de Mulhouse (quartier d'affaires), qui pourrait valoriser son accessibilité rapide en train à l'EuroAirport.

A l'échelle du Rhin Supérieur et au-delà

En raison des enjeux liés au contexte trinational, de son aire de chalandise et de la nationalité des entreprises présentes sur la plateforme aéroportuaire, la dimension multinationale de l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg est une évidence.

En ce sens, sa desserte ferroviaire pourrait constituer un projet emblématique de la coopération transfrontalière. Bien que cette coopération soit ancienne et structurée dans de nombreux domaines de la vie institutionnelle, culturelle et économique, il existe encore peu d'exemples de réalisations d'un équipement porté conjointement par la France, la Suisse et l'Allemagne.

Le projet est une illustration de la volonté partagée de réaliser un projet franco-germano-suisse. Parce qu'il améliore la visibilité de l'engagement transfrontalier, il est éligible au label « IBA Basel 2020 » (exposition internationale d'architecture concernant des projets à réaliser d'ici 2020 dans la région urbaine trinationale de Bâle).

Une liaison plus directe entre Bâle et l'EuroAirport apporterait également à l'agglomération bâloise un attribut métropolitain utile dans la compétition que se livrent les villes à rayonnement mondial : il s'agit pour elles de proposer aux activités, déjà présentes ou qu'elles souhaitent attirer, les meilleures conditions d'accueil et de déplacement. Cette facilité d'accès contribuerait à faire entrer Bâle dans le cercle des villes reliées directement à un aéroport par un transport en commun performant.

Enfin, en offrant des relations plus efficaces et plus directes avec les pôles métropolitains du territoire, et tout particulièrement avec Strasbourg, capitale européenne (où sont notamment implantés le Parlement européen et le Conseil de l'Europe), le projet améliorerait la lisibilité du Rhin Supérieur : l'EuroAirport connecté au ferroviaire jouerait encore davantage son rôle de « porte d'entrée » internationale.



Les caractéristiques essentielles du projet

Cette troisième partie présente le service apporté par le projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport, les liaisons rendues possibles grâce aux correspondances dans les gares de Bâle, Mulhouse et Strasbourg ainsi que les aménagements d'infrastructure permettant la mise en œuvre de cette desserte.

Elle expose également les enjeux environnementaux du territoire directement concerné par le projet, tels qu'ils sont issus d'un premier recensement à ce stade d'étude, ainsi que les montants d'investissement et les délais nécessaires à la réalisation d'une telle opération.

3



3.1. Le service apporté

Le projet permet la desserte directe de l'EuroAirport par des trains régionaux français (TER, TER 200) et suisses (S-Bahn), venant respectivement de Mulhouse et de Bâle, et à terme potentiellement par des trains à grande vitesse, par la création :

- d'une gare implantée au contact immédiat de l'aéroport ;
- d'une section de voie ferrée d'environ 6 km, construite en dérivation de la ligne Mulhouse-Bâle existante.

Les trains desservant l'EuroAirport

Le projet permet la desserte de l'EuroAirport par des trains régionaux français (TER) et suisses (S-Bahn) au nombre possible de (aux heures de pointe) :

- 6 trains par heure en direction de Bâle, avec le principe d'un train toutes les 10 minutes environ ;
- 4 trains par heure en direction de Mulhouse.



A gauche : TER Alsace. A droite : Regio S-Bahn Basel Schweiz.

Ces trains pourraient dès lors desservir l'aéroport toute la journée, la semaine et le week-end, avec une large amplitude horaire cohérente avec les vols aériens.

Les liaisons possibles

A partir de la nouvelle gare de l'EuroAirport, les voyageurs pourraient se rendre directement à Bâle, à Mulhouse puis dans les villes situées au nord de Mulhouse (Colmar, Strasbourg). Grâce à des correspondances dans les gares principales, l'EuroAirport pourrait également être relié par le train à la Franche-Comté, la Lorraine, le Bade-Wurtemberg et la Suisse au-delà de Bâle.

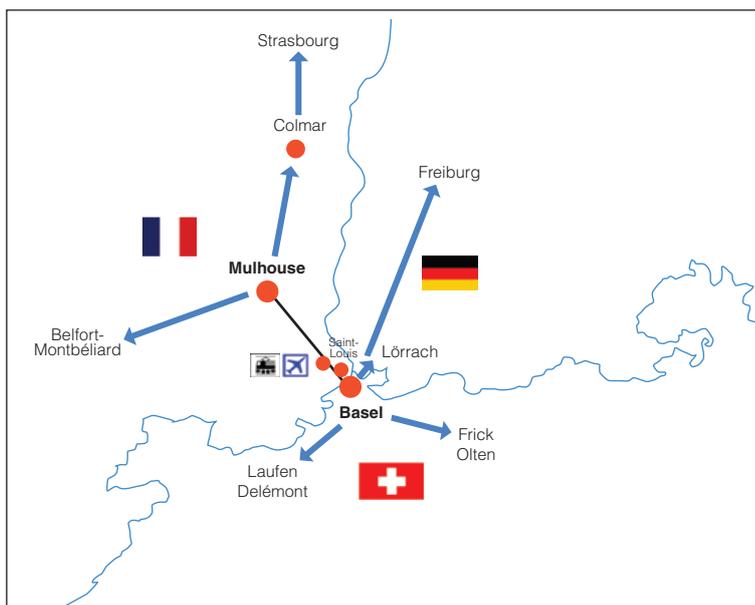


Schéma des liaisons régionales possibles à partir de la nouvelle gare de l'EuroAirport

3.2. Les aménagements nécessaires

Le projet prévoit les aménagements suivants :

- une section de ligne à double voie d'environ 6 km ;
- les équipements ferroviaires nécessaires à son exploitation (notamment signalisation*) ;
- le raccordement à la voie ferrée existante ;
- un passage sous la voie existante au sud de Bartenheim ;
- les ouvrages nécessaires au franchissement de plusieurs voies routières et du cours d'eau le Liesbach ;
- la déviation et la reconstitution de réseaux de transport d'énergie (électricité, gaz, etc.) ;
- une nouvelle gare implantée au contact de l'aérogare ;
- l'intégration des cheminements et des services aux passagers entre la nouvelle gare et l'aérogare ;
- la reconstitution des parkings et des accès à l'EuroAirport modifiés par le projet.

Outre la réception de trains régionaux français (TER, TER 200), et suisses (S-Bahn), ces aménagements réservent la possibilité d'une desserte à terme par des trains aptes à la grande vitesse.



Le principe de la
nouvelle liaison
ferroviaire

* Ensemble du système de communication des informations (signaux lumineux notamment) nécessaires aux conducteurs des trains et indispensable à la sécurité des circulations ferroviaires.



Le projet de nouvelle liaison ferroviaire doit être conçu pour préserver la capacité de la ligne existante **Mulhouse-Saint-Louis-Bâle**. Située sur un corridor européen de transport de marchandises (Corridor C Anvers-Bâle/Lyon) et parcourue par des trains de voyageurs (TER et TGV®), cette ligne connaît déjà aujourd'hui un important trafic : environ **130 trains y circulent chaque jour**. Le projet et ses aménagements doivent garantir le maintien de cette capacité indispensable.

Le projet permet de maintenir la **desserte de la gare de Saint-Louis** : la nouvelle gare de l'EuroAirport constituerait un arrêt supplémentaire sur la ligne. Seul l'arrêt de Saint-Louis-la-Chaussée, où s'arrêtent aujourd'hui les trains omnibus, ne pourrait plus être desservi.

3.3. L'attention à l'environnement et au cadre de vie

Les enjeux environnementaux

D'après le recensement des enjeux environnementaux, le secteur ne présente pas d'impossibilité ou d'interdiction pour l'implantation du projet. Toutefois, des études d'impact approfondies seront menées par la suite, notamment en raison de la présence :

- d'un périmètre de protection de captage d'eau éloigné ;
- de milieux agricoles : parcelles cultivées et jardins familiaux ;
- de boisements, dont l'un est soumis au régime forestier ;
- du site d'une ancienne gravière située entre l'aéroport et la gare de Saint-Louis ;
- du cours d'eau le Liesbach et de la zone inondable du Muehlbach ;
- de réseaux d'énergie (électricité, gaz) et de voiries routières ;
- des servitudes radioélectriques et aéronautiques.

Le projet de ligne et de gare s'implantant en partie sur des terrains appartenant à l'Etat, des acquisitions foncières seraient nécessaires. Les emprises du projet pourraient concerner les communes de Bartenheim, Saint-Louis, Blotzheim et Héisingue. Les études ultérieures permettront de les préciser.

La question du bruit aérien

Les études conduites en 2010-2011 sur le projet de desserte ferroviaire permettent d'évaluer les effets prévisibles sur le nombre de passagers aériens.

Les résultats montrent que le projet engendrerait un nombre de passagers aériens supplémentaire de l'ordre de 170 000 par an au moment de la mise en service. Ce trafic additionnel limité, comparable à la croissance annuelle, ne paraît pas susceptible de générer une évolution significative du nombre de vols.

En effet, l'augmentation du nombre des utilisateurs de l'EuroAirport découle elle-même de nombreux autres facteurs : politique commerciale de l'aéroport et des compagnies aériennes, besoins de voyages d'affaires, attractivité des destinations proposées, offres concurrentielles par rapport à d'autres plateformes, etc.

Les caractéristiques du projet

3.4. Les coûts et le délai de réalisation

Le coût et le bilan économique du projet

Le montant global d'investissement est estimé, aux conditions économiques de décembre 2010, à 220 millions d'euros hors taxes, intégrant dans le principe :

- les aménagements d'infrastructure (6 km de voie à créer et nouvelle gare à l'EuroAirport, ouvrages d'art, déviations de réseaux, acquisitions foncières, mesures en faveur de l'environnement, études restant à conduire pour préciser le projet...);
- les équipements ferroviaires nécessaires au maintien de la performance de la ligne existante ;
- la reconstitution des aménagements de l'EuroAirport (accès et parkings modifiés par le projet).

Malgré un coût d'investissement significatif, les avantages que procurerait le projet en termes de bien-être social lui permettent d'afficher des indicateurs socio-économiques élevés, avec :

- un taux de rentabilité interne (TRI*) de l'ordre de 6 % ;
- un bénéfice actualisé* pour la collectivité supérieur à 250 millions d'euros sur 50 ans.

Ils montrent que le projet représenterait un investissement efficace du point de vue socio-économique et serait donc bénéfique pour la collectivité.

* Que veulent dire ?...

Bénéfice actualisé : c'est la différence entre les avantages (temps, environnement, sécurité...) et les coûts de toutes natures (investissements, charges d'exploitation...) pour tous les acteurs économiques de la collectivité, induits par le projet sur 50 ans. Cet indicateur permet d'apprécier l'intérêt d'un projet pour la collectivité au regard du calcul socio-économique.

TRI : le Taux de Rentabilité Interne permet d'apprécier l'utilité du projet, il représente l'efficacité du retour des bénéfices par rapport à l'investissement dans le temps. De manière pratique, un projet peut être considéré comme intéressant pour la collectivité si son TRI est supérieur à 4%.

Les principes de financement du projet

Au stade actuel du projet, les discussions entre partenaires ont abouti au principe d'un financement de l'opération d'une part par l'Etat français et les collectivités impliquées, d'autre part par la Confédération helvétique et les cantons suisses concernés, enfin par l'Aéroport de Bâle-Mulhouse. Le Land de Bade-Wurtemberg et l'Union européenne seront également sollicités.

Le délai de réalisation du projet

Le délai de réalisation du projet prend en compte le temps nécessaire aux études et à la concertation, aux instructions et procédures administratives, aux acquisitions foncières et aux travaux. L'horizon de réalisation visé est 2018-2020.



La poursuite du projet et de la concertation avec le public

Les maîtres d'ouvrage Réseau Ferré de France et l'Aéroport de Bâle-Mulhouse et la Région Alsace, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux de voyageurs, prévoient de conduire la concertation et l'information sur le projet parallèlement au programme d'études et ce jusqu'à l'enquête publique.

A la suite de l'association des principaux acteurs du territoire au projet au cours des études de 2010-2011, ils engagent aujourd'hui le dispositif d'information et de participation du public. Le premier temps fort de la concertation, organisé du 6 mai au 20 juin 2013, répond à la recommandation de la Commission nationale du débat public dans sa décision du 5 septembre 2012.

4

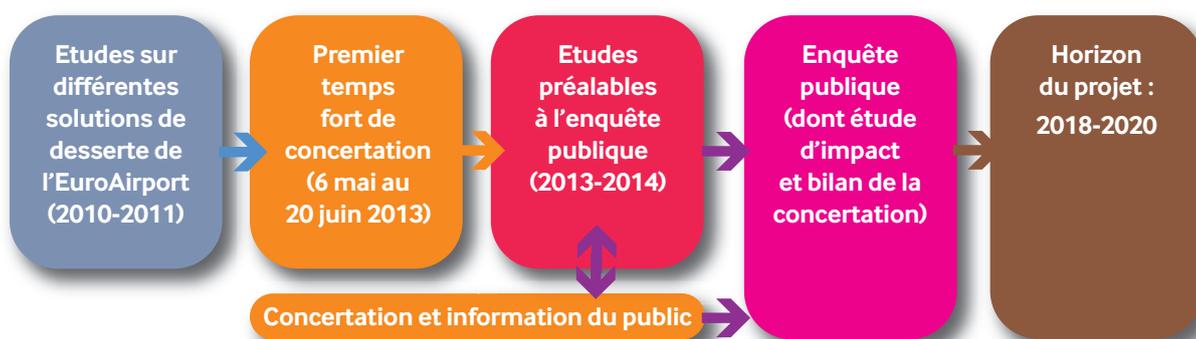


4.1. Le programme d'études

Les études conduites en 2010-2011 sur l'amélioration de la desserte terrestre de l'EuroAirport correspondaient à un premier stade d'études techniques sur différentes solutions de transport en commun, y compris la nouvelle liaison ferroviaire.

Durant ce premier stade, la possibilité d'insérer 6 km de voie ferrée nouvelle à l'ouest de la ligne existante pour desservir directement l'EuroAirport a été identifiée. Mais les conditions d'insertion de son tracé restent encore à préciser. Cela fera notamment l'objet de la prochaine phase d'études en 2013-2014, qui traitera également de l'environnement et donnera lieu à des études d'impact.

Au cours de cette période, le projet fera ainsi l'objet d'approfondissements successifs : au moyen d'études multidisciplinaires (techniques, d'environnement, socio-économiques), il sera progressivement précisé, jusqu'à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.



4.2. La concertation

Les principes et les objectifs de la concertation

Les maîtres d'ouvrage Réseau Ferré de France et l'Aéroport de Bâle-Mulhouse, associés à la Région Alsace, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux de voyageurs, entendent mettre en œuvre une concertation sincère et transparente tout au long des phases d'étude qui doivent conduire à l'enquête publique.

La concertation est destinée à l'enrichissement des études ; l'objectif est de travailler, au fil de l'avancement, sur toutes les dimensions du projet : service apporté, conditions d'insertion du tracé de la nouvelle liaison ferroviaire et de la nouvelle gare, impacts et mesures proposées notamment.

La dimension trinationale du projet est intégrée et la concertation assure, en France, en Suisse et en Allemagne (en utilisant de manière systématique les langues française et allemande) :

- l'information continue et transparente du public sur l'avancement et le contenu des études, au moyen notamment d'une *Lettre du projet* semestrielle, d'un site Internet dédié, du relais des médias des collectivités locales, de la presse locale et régionale, d'expositions sur le projet... ;
- la participation du public, au moyen de réunions publiques, formulaires d'expression et/ou coupons-réponses, groupes de travail thématiques...

Elle s'adresse à tous : acteurs représentatifs (élus, services de l'Etat et des collectivités, acteurs socio-économiques et associatifs), habitants du territoire, salariés et usagers de l'aéroport.



Un premier temps fort de concertation du 6 mai au 20 juin 2013

Différents temps forts de concertation, permettant une information et des recueils d'avis structurés, notamment au cours de réunions publiques, sont prévus pendant les études préalables à l'enquête publique.

A la suite de la décision de la Commission nationale du débat public le 5 septembre 2012, les maîtres d'ouvrage Réseau Ferré de France et l'Aéroport de Bâle-Mulhouse, associés à la Région Alsace, ouvrent aujourd'hui le premier temps fort de la concertation sur le projet.

Cette étape est placée sous le regard de M. François Leblond, personnalité indépendante, que la Commission nationale du débat public a nommé, dans sa décision du 3 octobre 2012, garant de la mise en œuvre de la concertation.

La concertation fera l'objet d'un bilan de la participation et des expressions. Ce bilan, établi par Réseau Ferré de France, l'Aéroport de Bâle-Mulhouse et la Région Alsace, sera accompagné d'un compte rendu du garant de la concertation. Ces deux documents seront transmis à la Commission nationale du débat public et seront rendus publics. Réseau Ferré de France, l'Aéroport de Bâle-Mulhouse et la Région Alsace en tiendront compte dans la suite des études.

4.3. Concertation et enquête d'utilité publique : deux temps différents, deux objectifs différents

Les principes et les objectifs de la concertation

La concertation est organisée par Réseau Ferré de France et l'Aéroport de Bâle-Mulhouse, maîtres d'ouvrage, associés à la Région Alsace, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux de voyageurs, pour recueillir les avis, questions et remarques du public en France, en Suisse et en Allemagne ; cette concertation permet d'enrichir les études successives sur le projet.

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique intervient à la fin des études et de la concertation de la période 2013-2014. Elle est organisée par une commission indépendante des maîtres d'ouvrage, nommée par le Tribunal Administratif. Elle permet l'expression d'avis et de questions sur la base d'un dossier d'enquête présentant les résultats exhaustifs des études et notamment l'étude d'impact, auquel sera annexé le bilan de la concertation. En application de la convention internationale d'Espoo, l'enquête publique permettra la participation active des citoyens des trois pays.



Annexe

La synthèse des études 2010-2011

Cette annexe au dossier de concertation présente le contenu des analyses des différentes solutions de desserte en transport en commun de l'EuroAirport, qui ont abouti, à l'issue des études 2010-2011, au choix du projet de liaison ferroviaire directe.



Le contenu des études et les familles de solutions

Les études 2010-2011, conduites sous la maîtrise d'ouvrage de Réseau Ferré de France, ont eu pour objet d'identifier et d'analyser l'ensemble des solutions de transport en commun (mode ferroviaire et autres modes de transport) permettant d'améliorer la desserte terrestre de l'EuroAirport.

L'avancement de ces études a fait l'objet de partages et de validations successives lors de points d'étape formels réunissant les partenaires :

- des réunions du comité de pilotage – représentants des trois pays concernés (Etats, collectivités, gestionnaires d'infrastructures et entreprises ferroviaires) réunis sous l'égide du préfet de région Alsace : 30 juin 2010, 12 septembre 2011 et 5 décembre 2011 ;
- des réunions du comité technique destinées à préparer celles du comité de pilotage : 8 décembre 2010, 12 avril 2011, 24 juin et 17 novembre 2011.

Les solutions de desserte possibles ont été identifiées à partir :

- d'une analyse du contexte, de la situation actuelle des accès à l'EuroAirport et d'un recueil des attentes et des besoins de transport en France, en Suisse et en Allemagne ;
- de la définition d'objectifs (de transport, d'aménagement et de développement du territoire, socio-économiques, etc.) à remplir par le projet.

Au premier stade d'analyse, les études ont écarté deux solutions jugées non pertinentes :

- le tram-train, en raison d'une part, côté suisse, de l'incompatibilité entre le réseau de tramway bâlois (écartement d'1 m) et le réseau ferroviaire français (écartement d'1,435 m) ; d'autre part, côté français, de la distance entre Mulhouse et l'EuroAirport (25 km) nécessitant que les tram-trains empruntent la voie ferrée Strasbourg-Mulhouse-Bâle sur cette importante distance, avec la conséquence de restreindre la capacité de cette ligne déjà fortement utilisée par les trains de voyageurs et de fret ;
- le tramway sur pneus : l'agglomération de Bâle disposant d'un réseau de transport combinant le train, le tramway ferré et le bus, il n'est pas apparu pertinent de faire coexister dans ce réseau un tramway sur pneus et un tramway ferré.

In fine, quatre familles de solutions ont été retenues. Elles prennent appui sur :

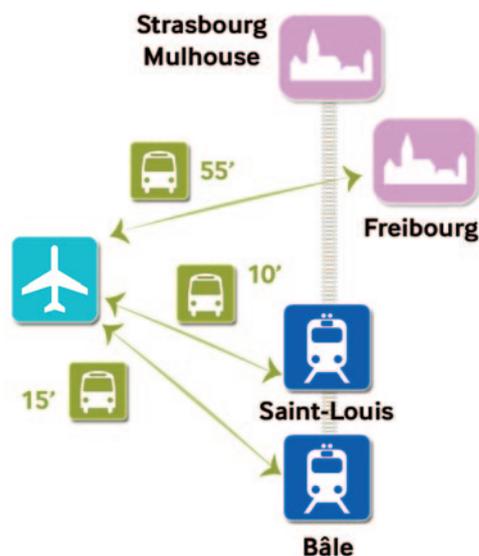
- la situation de « référence » en 2018, c'est-à-dire l'offre de transport disponible à cette date pour les voyageurs ;
- le réseau ferroviaire et la ou les gares les plus proches : gares existantes (de Saint-Louis et de Bâle), gare à créer sur le réseau existant, gare à créer devant l'aérogare.

Les familles de solutions sont présentées en page suivante.

La situation « de référence » (en 2018, sans le projet)

Elle est constituée de la desserte présentée au 1.3. du présent dossier de concertation (navette depuis la gare de Saint-Louis, bus de la ligne 50 depuis la gare de Bâle et « EuroAirport Bus » depuis Freiburg), complétée par le prolongement de la ligne 3 du tramway de Bâle jusqu'à la gare de Saint-Louis et par l'offre ferroviaire qui sera proposée en 2018, soit six trains par heure à l'heure de pointe et par sens :

- 2 TER 200 (Alsace) Strasbourg-Bâle ;
- 2 TER Alsace Mulhouse-Bâle ;
- 2 S-Bahn (trains régionaux suisses) prolongés jusqu'à Saint-Louis.



Quatre familles de solutions étudiées

Amélioration de l'offre de bus

Amélioration de l'offre bus existante depuis la gare de Saint-Louis :
 Amélioration de la navette actuelle Distribus ou Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) avec création d'une voie dédiée sur l'autoroute A35

Liaison en site propre depuis Saint-Louis

Liaison en site propre depuis la gare de Saint-Louis :
 Tramway Ligne 3 prolongé jusqu'à l'EuroAirport ou Métro léger ou monorail ou Système tracté par câbles

Liaison depuis une nouvelle gare sur la ligne Mulhouse-Bâle, en face de l'aéroport

Liaison depuis une nouvelle gare sur la ligne Mulhouse-Bâle, en face de l'aéroport :
 Système tracté par câbles ou Téléphérique ou Trottoir roulant

Liaison ferroviaire directe

Liaison ferroviaire directe avec création d'une gare au contact de l'aérogare :
 Raccordement ferroviaire

L'analyse de l'adéquation des solutions aux objectifs : les critères déterminants

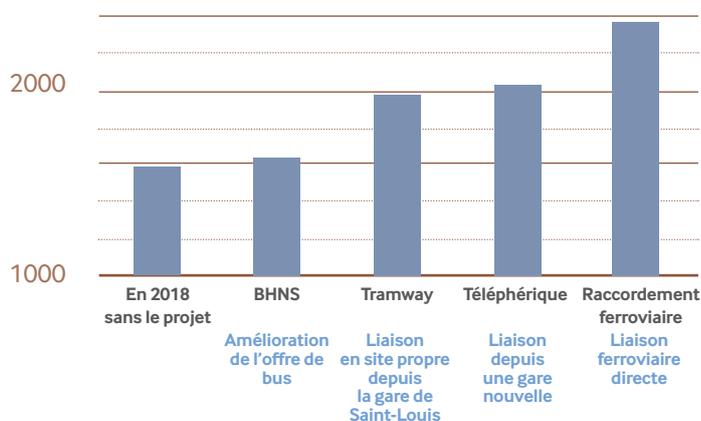
Les critères déterminants du choix de la solution par le comité de pilotage des études ont été les suivants :

- le report modal pour les passagers aériens : une alternative efficace à la voiture ;
- un accès facilité et des temps de parcours sécurisés ;
- le report modal pour les salariés du site aéroportuaire ;
- la recherche d'un haut niveau de qualité, en cohérence avec l'ambition métropolitaine de Bâle ;
- une contribution au développement de l'EuroAirport ;
- un projet emblématique de la coopération transfrontalière améliorant la grande accessibilité pour le Rhin Supérieur ;
- la rentabilité socio-économique.

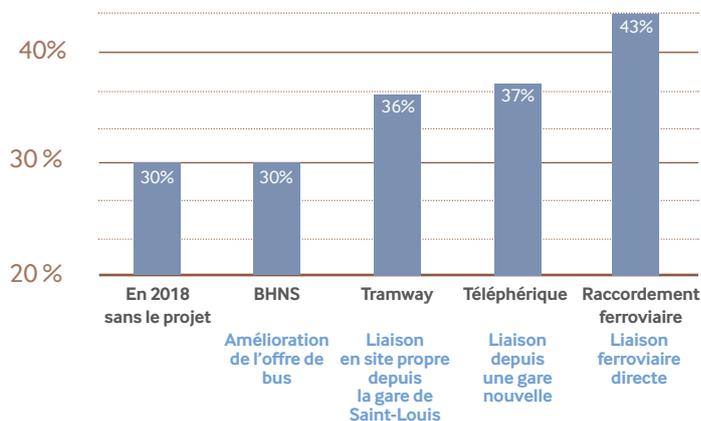
Le report modal pour les passagers aériens : une alternative efficace à la voiture

L'ensemble des solutions analysées augmente le report de la voiture vers les transports en commun pour les passagers aériens de l'EuroAirport. Cette amélioration concerne aussi l'ensemble des territoires composant l'aire de chalandise de l'aéroport (Suisse du Nord-Ouest, Grand Est de la France et Bade-Wurtemberg), même ceux pour lesquels la part des voyageurs utilisant les transports en commun est déjà élevée (par exemple la Suisse).

Le raccordement ferroviaire de l'EuroAirport est la solution qui présente l'effet le plus important, avec un gain de 13 % de la part des transports en commun soit un passage de 30 % de cette part en 2018, sans le projet, à 43 % avec le projet.



Impact sur le trafic
en transport
en commun des
passagers aériens
(en milliers de voyageurs)



Impact sur les parts
modales des transports
en commun pour les
passagers aériens
(en pourcentage)

Un accès facilité et des temps de parcours sécurisés

Chaque solution a été conçue pour fluidifier au mieux la « chaîne de déplacement » des voyageurs et des salariés en améliorant les conditions de correspondance (fréquence, distance à parcourir, temps de parcours, amplitude horaire...).

A l'exception de la solution d'amélioration de la navette bus actuelle entre la gare de Saint-Louis et l'EuroAirport, qui reste soumise aux phénomènes de congestion routière (puisqu'elle utilise le réseau routier existant), et pour laquelle le temps de parcours n'est pas sécurisé, toutes les autres solutions répondent à cet objectif.

Depuis Mulhouse, les gains de temps sont de l'ordre de 10 minutes pour la plupart des solutions. Pour la solution du raccordement ferroviaire, ce gain est doublé (20 minutes environ). Depuis Bâle, seul le raccordement ferroviaire permet un gain de temps significatif (10 minutes environ sur la chaîne de déplacement pour les meilleures relations). L'amélioration des temps de parcours avec la nouvelle liaison ferroviaire est globale pour l'ensemble de la zone de chalandise, dont par exemple les liaisons avec Strasbourg et le plateau suisse.

Les schémas ci-contre illustrent les différentes chaînes de déplacements selon les solutions, et montrent une très nette simplification des trajets pour la solution de desserte ferroviaire directe, avec une gare au contact immédiat de l'aérogare.

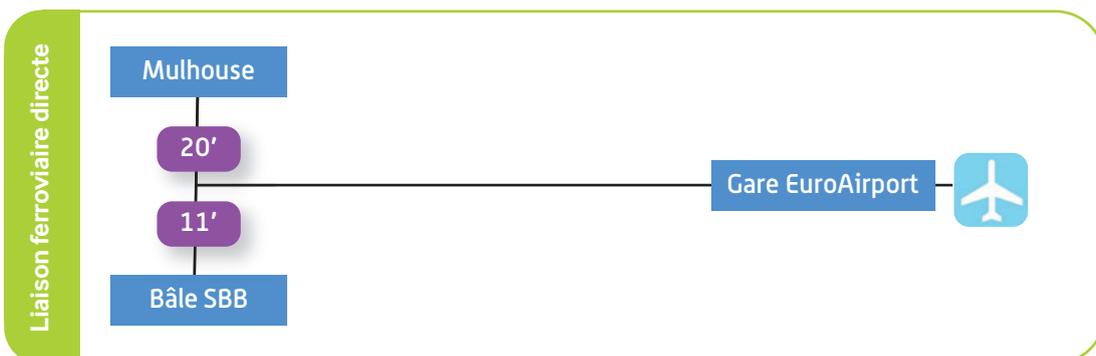
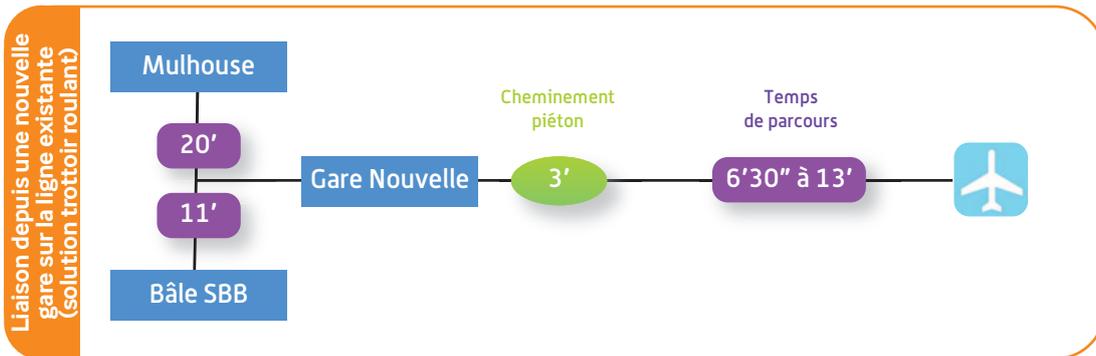
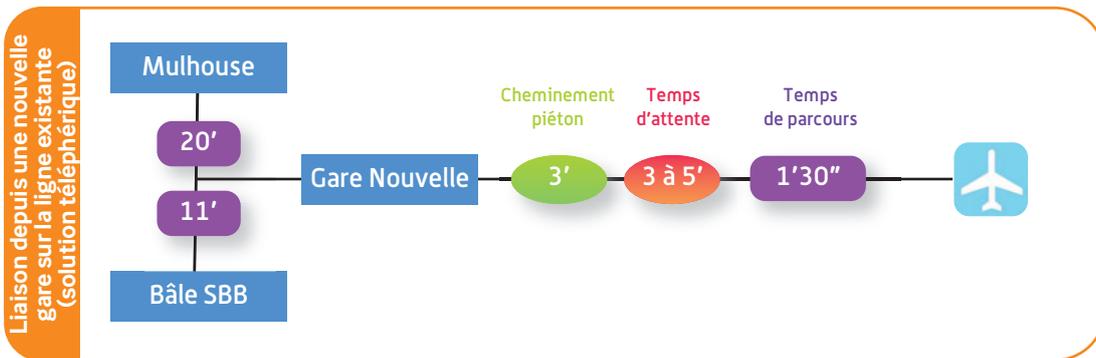
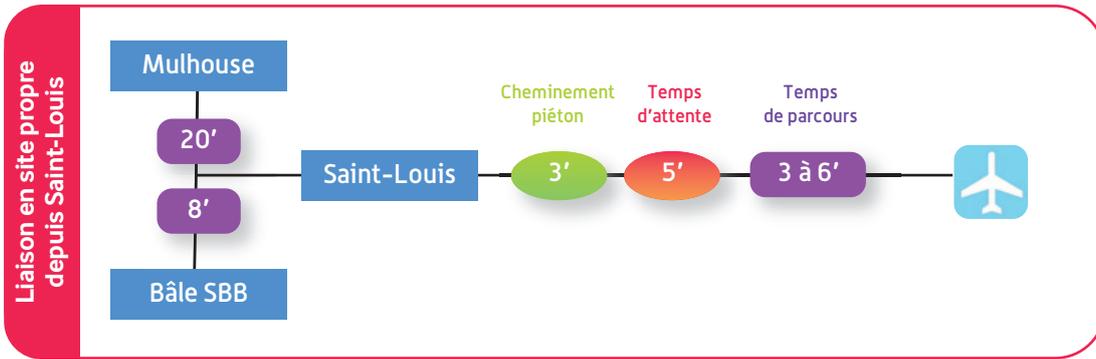
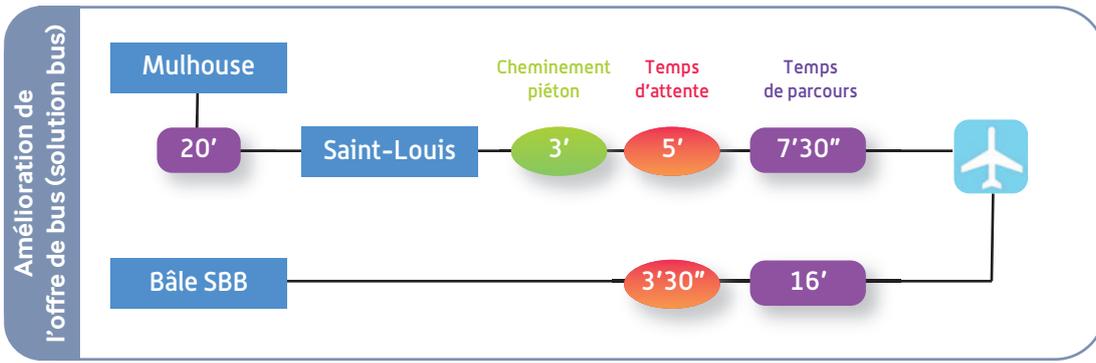
Le report modal pour les salariés du site aéroportuaire



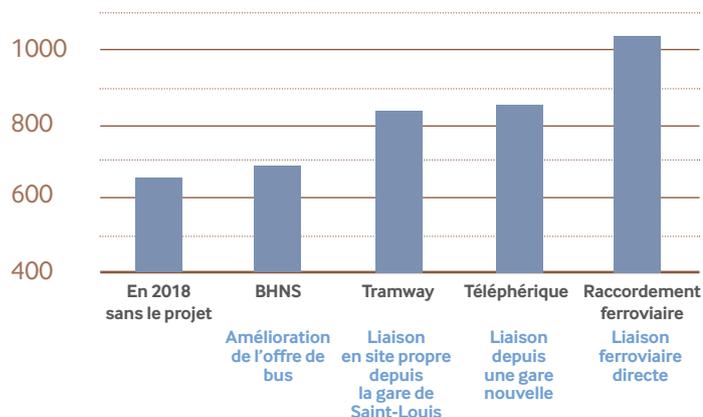
Pour les salariés travaillant dans ou à proximité du terminal aéroportuaire, toutes les solutions analysées font également augmenter la part des transports en commun dans les accès à l'EuroAirport.

Comme pour les passagers aériens, l'augmentation est variable selon les solutions :

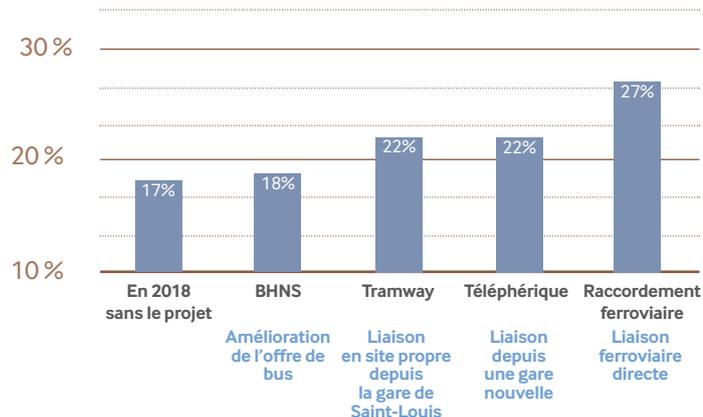
- l'amélioration est faible pour les solutions bus (gain de +1 % de la part des transports en commun) ;
- l'amélioration est plus forte pour les autres solutions non ferroviaires – tramway, système tracté par câble, téléphérique ou trottoir roulant (gain de +5 %) ;
- l'amélioration la plus importante est réalisée par la desserte ferroviaire directe (gain de +10 %).



Impact sur le trafic en transport en commun des salariés (en milliers de voyageurs)



Impact sur les parts modales des transports en commun pour les salariés (en pourcentage)



La recherche d'un haut niveau de qualité, en cohérence avec l'ambition métropolitaine de Bâle

La question de l'éligibilité à un événement tel qu'IBA Basel 2020, exposition internationale d'architecture qui sera organisée dans le canton de Bâle-Ville en 2020, est un indicateur pertinent pour l'atteinte de cet objectif.

En effet, l'ampleur du projet, son impact sur le fonctionnement des territoires, des agglomérations et de leurs projets, la qualité architecturale qu'il développe et l'insertion paysagère dans les sites font partie des critères examinés par le comité d'agrément IBA Basel 2020.

Chaque mode de transport utilisé par les différentes solutions analysées répond de manière contrastée à cet objectif d'un haut niveau de qualité :

- les solutions bus et bus à haut niveau de service (BHNS) répondent difficilement à cet objectif ;
- les autres solutions sont susceptibles d'intégrer l'objectif IBA Basel 2020 pour tenter d'obtenir l'agrément.

Une contribution au développement de l'EuroAirport

Les solutions analysées ont peu d'effets sur le nombre de passagers à l'EuroAirport (selon les solutions entre 0% et +4%, ce qui est comparable au taux de croissance moyen annuel du nombre de passagers actuellement observés) et donc sur le trafic aérien.

L'amélioration de la desserte de l'EuroAirport permet de renforcer le lien entre l'aéroport et les différentes composantes du territoire dans lequel il s'inscrit : plus l'amélioration de l'accessibilité est importante et plus le lien est renforcé, par exemple avec une amélioration de l'attractivité de la zone d'emplois pour les salariés.

Le raccordement ferroviaire permet également de conforter l'aire de chalandise de l'EuroAirport : il offre un argument supplémentaire d'attractivité (un accès ferroviaire correspond aux attentes des voyageurs qui se rendent dans un aéroport international), dans un contexte où l'offre aérienne est fortement concurrentielle.

Enfin, de façon générale, les secteurs autour des gares sont des lieux privilégiés de développement. Ainsi la création de la gare dans le cas du raccordement ferroviaire et dans une moindre mesure de la gare nouvelle dans le réseau existant, offre un potentiel de développement au plus près de l'aéroport.

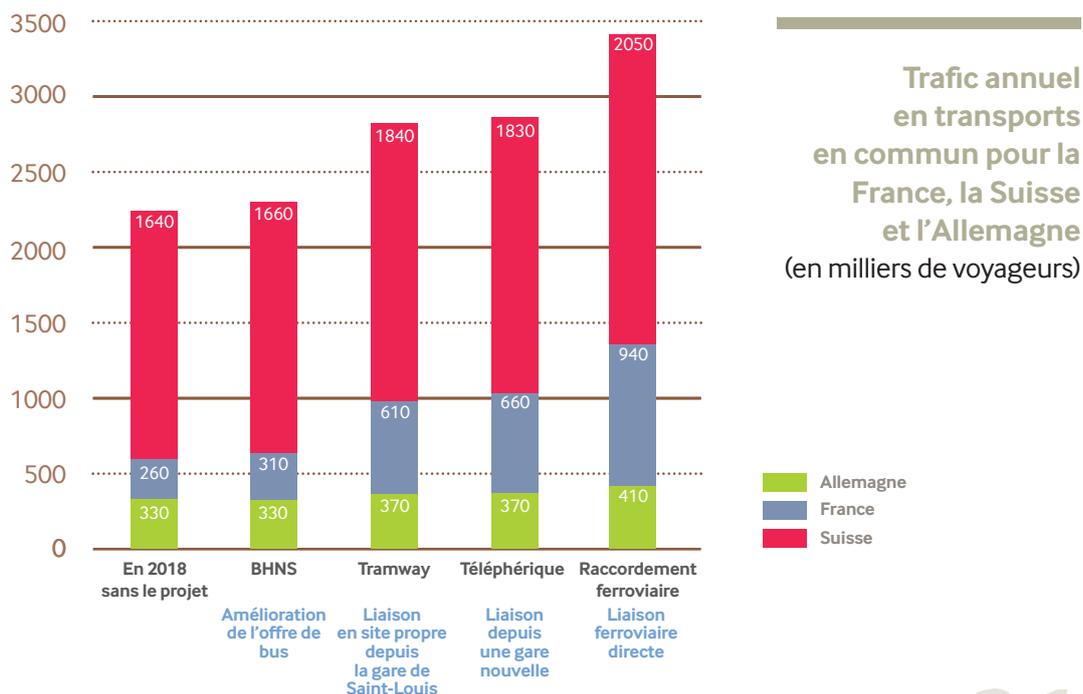
Un projet emblématique de la coopération transfrontalière améliorant la grande accessibilité pour le Rhin Supérieur (lisibilité de l'accès pour les arrivants)

De par son statut, son aire de chalandise (pour les usagers et les salariés), la nationalité des entreprises présentes sur la plateforme aéroportuaire, la dimension multinationale de l'aéroport est une évidence.

Le projet d'amélioration de la desserte terrestre de l'EuroAirport profitera à tous les usagers et salariés, quel que soit leur pays de domiciliation (France, Suisse, Allemagne) mais de façon contrastée selon les solutions.

Selon l'ambition qui est donnée au projet, il est susceptible de constituer un projet emblématique de la coopération transfrontalière.

La dimension trinationale du projet, la rareté de ce type de démarche de coopération transfrontalière et les avantages qu'il procure aux trois pays participant au caractère éligible du projet dans la démarche IBA Basel 2020.



La rentabilité socio-économique

Chaque solution a été étudiée et estimée en termes d'investissement d'infrastructures et de matériel roulant. Les coûts d'exploitation ont été également approchés.

L'éventail des coûts d'investissement nécessaires selon les solutions analysées est très large, à l'image de la diversité des modes utilisés.

Coûts d'infrastructure des différentes solutions (en millions d'euros)

	Amélioration de l'offre de bus		Liaison en site propre depuis Saint-Louis			Liaison depuis une nouvelle gare sur la ligne existante			Liaison ferroviaire directe
	Amélioration de la navette bus existante	Bus à Haut Niveau de Service	Tramway	Métro léger	Système tracté par câbles	Système tracté par câbles	Téléphérique	Trottoir roulant	Raccordement ferroviaire
Coût en millions d'euros	0,2	16	50	115	46	149 (dont création de gare)	139 (dont création de gare)	198 (dont création de gare)	220 (dont création de la gare EuroAirport)

Les solutions bus et bus à haut niveau de service (BHNS) sont celles qui mobilisent le moins de besoin de financement. Le tramway est ensuite le plus compétitif, car il consiste en un prolongement du réseau de Bâle. Le système tracté par câble n'est pas économique par rapport au tramway et moins performant. Enfin, la solution métro léger est largement pénalisée par les travaux d'infrastructure et d'équipements spécifiques qu'elle nécessite.

La création d'une gare nouvelle sur le réseau présente un coût très important (plus de 100 millions d'euros) car un doublement de la ligne existante est nécessaire entre cette gare et Saint-Louis. Ainsi, les solutions comportant cette gare nouvelle présentent des coûts très élevés. Le trottoir roulant présente un coût très élevé, car il nécessite la création d'une passerelle respectant la réglementation des Etablissements Recevant du Public.

Enfin, la solution du raccordement ferroviaire présente le coût le plus élevé parmi les solutions étudiées. En effet, elle consiste dans la création d'une ligne nouvelle de 6 km en site particulièrement complexe.

Indicateurs socio-économiques des différentes solutions

(en pourcentage et en millions d'euros)

	Amélioration de l'offre de bus		Liaison en site propre depuis Saint-Louis			Liaison depuis une nouvelle gare sur la ligne existante			Liaison ferroviaire directe
	Amélioration de la navette bus existante	Bus à Haut Niveau de Service	Tramway	Métro léger	Système tracté par câbles	Système tracté par câbles	Téléphérique	Trottoir roulant	Raccordement ferroviaire
TRI	-	7,4 %	7,3 %	3,8 %	4,1 %	3,2 %	3,4 %	-0,5 %	5,9 %
Bénéfice actualisé	-	37	117	3	11	-34	-18	-337	258

Que veulent dire ?...

Bénéfice actualisé : c'est la différence entre les avantages (temps, environnement, sécurité...) et les coûts de toutes natures (investissements, charges d'exploitation...) pour tous les acteurs économiques de la collectivité, induits par le projet sur 50 ans. Cet indicateur permet d'apprécier l'intérêt d'un projet pour la collectivité au regard du calcul socio-économique.

TRI : le Taux de Rentabilité Interne permet d'apprécier l'utilité du projet, il représente l'efficacité du retour des bénéfices par rapport à l'investissement dans le temps. De manière pratique, un projet peut être considéré comme intéressant pour la collectivité si son TRI est supérieur à 4%.

Sur la base des indicateurs socio-économiques, il peut être conclu :

- le bus à haut niveau de service : solution peu onéreuse (16 millions d'euros aux conditions économiques 2010) ayant un retour assez rapide de l'investissement (TRI supérieur à 7 %) mais avec une création de valeur modeste (bénéfice actualisé de l'ordre de 40 millions d'euros) ;
- le tram et le métro léger depuis Saint-Louis sont deux solutions qui procurent les mêmes avantages aux usagers mais l'écart en termes de coût d'investissement a un impact fort sur les indicateurs socio-économiques : ceux de la solution tramway sont positifs (TRI d'environ 7 % avec un bénéfice actualisé de l'ordre de 120 millions d'euros) alors que ceux de la solution métro léger sont en très net retrait (TRI d'environ 4 % avec un bénéfice actualisé inférieur à 5 millions d'euros) ;
- les autres scénarios depuis Saint-Louis (système tracté par câble) ou depuis une gare nouvelle (système tracté par câble, téléphérique, trottoir roulant) présentent des indicateurs socio-économiques très faibles : TRI entre 3 % et 4 % et un bénéfice très faible voire négatif pour le scénario trottoir roulant ;
- le raccordement ferroviaire : solution au coût élevé avec un retour de l'investissement plus lent (TRI de l'ordre de 6 %) mais générant le plus de valeur (bénéfice actualisé supérieur à 250 millions d'euros) et utilisant un mode déjà existant.

La synthèse des résultats

L'analyse de l'adéquation des différentes solutions aux objectifs a montré que la nouvelle liaison ferroviaire (raccordement ferroviaire), avec une gare au contact immédiat de l'aérogare, offre par rapport aux autres solutions :

- la plus grande ambition en termes de développement pour le territoire et de service rendu aux passagers aériens et aux salariés du site aéroportuaire, avec les résultats les mieux partagés pour les trois pays : effets positifs sur le report modal, en termes d'image et d'attractivité, pour la France, la Suisse et l'Allemagne ;
- le meilleur temps de parcours depuis Bâle (gain de 10 minutes environ sur la chaîne de déplacement) et Mulhouse (gain de 20 minutes environ) – elle permet également une liaison en une heure environ pour les voyageurs en provenance de Strasbourg ;
- le meilleur report de la route vers le transport en commun pour les passagers aériens (il passe de 30 % en 2018 sans le projet à 43 % avec le projet) et pour les salariés du site aéroportuaire (il passe de 17 % en 2018 sans le projet à 27 % avec le projet), dans les trois pays ;
- un coût de 220 millions d'euros, un excellent taux de rentabilité interne (de l'ordre de 6 %) et le bénéfice actualisé le plus élevé (supérieur à 250 millions d'euros sur 50 ans).



Réseau Ferré de France

Réseau Ferré de France développe, modernise et commercialise l'accès au réseau ferré dans une logique de solidarité du territoire aux échelles européenne, nationale et régionale. Deuxième investisseur public français, comptant 1 600 collaborateurs pour un chiffre d'affaires de 5,5 milliards d'euros en 2012, RFF pilote un plan de modernisation du réseau croissant et met en œuvre la politique nationale de déploiement de quatre lignes nouvelles. Fort d'un actif industriel de 30 000 km de lignes, RFF organise à l'attention de l'ensemble de ses clients, entreprises ferroviaires de transport de voyageurs et de fret, un accès équitable et performant au réseau ferré français.

Dans le cadre du projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport, Réseau Ferré de France est maître d'ouvrage des études sur la nouvelle ligne et la nouvelle gare créée au droit de l'aérogare.



L'Aéroport de Bâle-Mulhouse

Créé en 1949, l'Aéroport de Bâle-Mulhouse (EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg est sa dénomination commerciale) est un établissement public binational régi par une convention franco-suisse. L'établissement public est propriétaire et gestionnaire des infrastructures de l'aéroport (pistes, aérogare, halls de fret, zones d'activités). Il a assuré au fil du temps leur développement régulier, ce qui permet à l'EuroAirport de disposer du meilleur niveau d'équipement de toute la zone du Rhin Supérieur.

Dans le cadre du projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport, l'Aéroport de Bâle-Mulhouse est maître d'ouvrage des études sur l'intégration de la nouvelle gare dans son périmètre (cheminements et services aux passagers, reconstitution des parkings et des accès, réseaux...).



La Région Alsace

La Région Alsace est depuis 1997 autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux de voyageurs (TER Alsace). En cette qualité, elle finance le TER Alsace, décide du contenu du service offert aux voyageurs et notamment des dessertes (fréquences), de la tarification régionale, du matériel roulant, et définit et contrôle le niveau de qualité de service et d'information aux voyageurs. Entre 1997 et 2012, la fréquentation du TER Alsace a plus que doublé (+ 124 %) en nombre de voyageurs et plus que triplé (+ 206 %) en nombre de kilomètres parcourus par ces mêmes voyageurs.

Dans le cadre du projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport, la Région Alsace mettra en œuvre, en collaboration étroite avec les autorités organisatrices des transports suisse, et le cas échéant allemande, le service de trains régionaux desservant la nouvelle gare.

Ce document est publié par les maîtres d'ouvrage Réseau Ferré de France et l'Aéroport de Bâle-Mulhouse, associés à la Région Alsace, autorité organisatrice du transport régional de voyageurs.

Conception, rédaction, réalisation graphique : Menscom **Crédits photographiques :** Réseau Ferré de France/Dorothee Parent : couverture (aérogare et pistes), p. 4, 5, 6, 12, 16, 17, 19, 24 ; Fotolia/hybis83 et Fotolia/sculpies : couverture (voyageurs quai et hall), p. 2, 4, 6, 12, 14, 16, 20, 21, 24 ; Roland Lemmel : p. 9, 10 ; CFF : p. 17 (S-Bahn) ; Menscom/D. Gerhardt : p. 21 ; RFF/CAPA/Christel Sasso (TOMA), p. 24, 28 ; D. R., p. 26 ; schémas, graphiques et cartes : Réseau Ferré de France.

Impression : 4 000 exemplaires (2 000 en français, 2 000 en allemand), Imprimerie Kocher, mai 2013.