

Nouvelle liaison ferroviaire **EuroAirport**

GRAND PROJET FERROVIAIRE
GRAND EST EUROPE



→ L'ESSENTIEL SUR LE PROJET

Un partenariat trinational :
France, Suisse, Allemagne





Pourquoi un projet d'accès direct en train à l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg ?

Pour offrir aux **passagers aériens** et aux **salariés** de la zone d'emploi de l'aéroport une **alternative efficace** à la voiture, avec des **temps de transport raccourcis** et fiabilisés

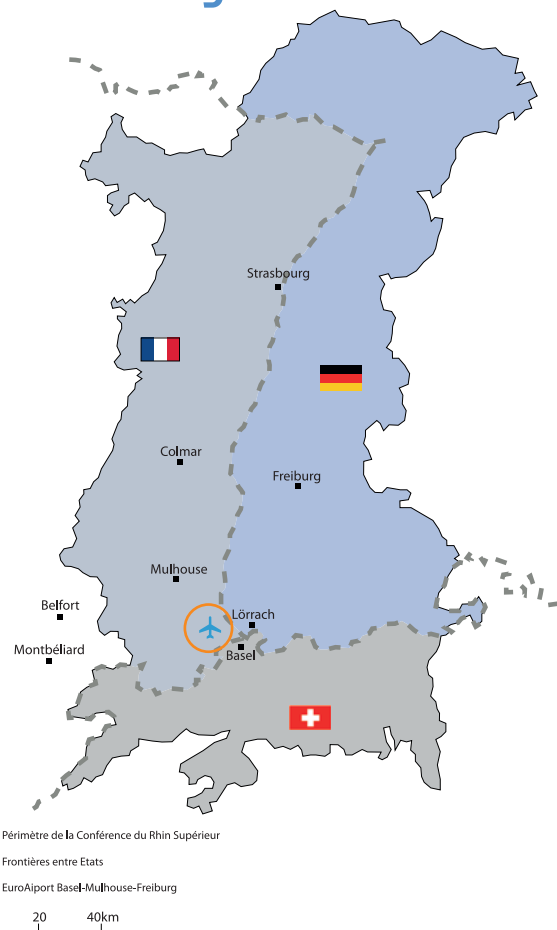
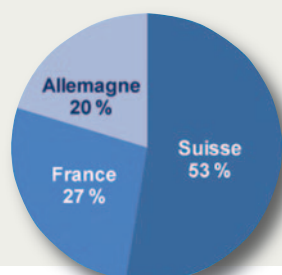
Pour **contribuer au développement** du territoire trinational du Rhin Supérieur en confortant la **compétitivité** de l'aéroport

L'EUROAIRPORT BASEL-MULHOUSE-FREIBURG

« EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg » est la marque commerciale de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse

- Seul aéroport au monde à statut binational (Suisse-France) – 2 membres allemands associés au Conseil d'administration
- Situé en Alsace
- 3^e aéroport de Suisse, 7^e de France
- Aéroport desservant l'ensemble de la région trinationale du Rhin Supérieur, espace urbain dense (6 millions d'habitants) au fort potentiel économique : Suisse du Nord-Ouest, Alsace, Land du Bade-Wurtemberg
- Une vocation européenne : 90 % des vols vers l'Europe de l'Ouest
- 5,3 millions de passagers en 2012
- 2^e zone d'emploi du Haut-Rhin, près de 6 000 emplois directs sur le site aéroportuaire
- Pôle économique spécialisé dans la maintenance et l'aménagement intérieur des avions
- 20 000 personnes se rendent ou quittent chaque jour l'EuroAirport

Provenance et destination par pays des passagers aériens



COMMENT SE REND-ON À L'EUROAIRPORT AUJOURD'HUI ?

Par l'**autoroute A35** (voiture, taxi, deux roues...), moyen d'accès le plus utilisé.

Par des **services de bus** jusqu'à l'aérogare :

- depuis la gare de Bâle CFF (Chemins de Fer Fédéraux) : bus « ligne 50 » **Toutes les 7'30**
- depuis la gare de Saint-Louis : navette *Distribus* **Toutes les 15' en heure de pointe, toutes les 30' la journée**
- depuis Freiburg :
 - car *EuroAirport Bus* **1 par heure**
 - également par le réseau ferré *via* la gare de Bâle CFF (Chemins de Fer Fédéraux) puis le bus « ligne 50 ».



Quel est le contenu du projet ?

Une nouvelle infrastructure comprenant :

- **une gare** au contact immédiat de l'aéroport
- **une section de voie ferrée** d'environ 6 km desservant l'aéroport, en dérivation de la ligne Strasbourg-Mulhouse-Bâle existante

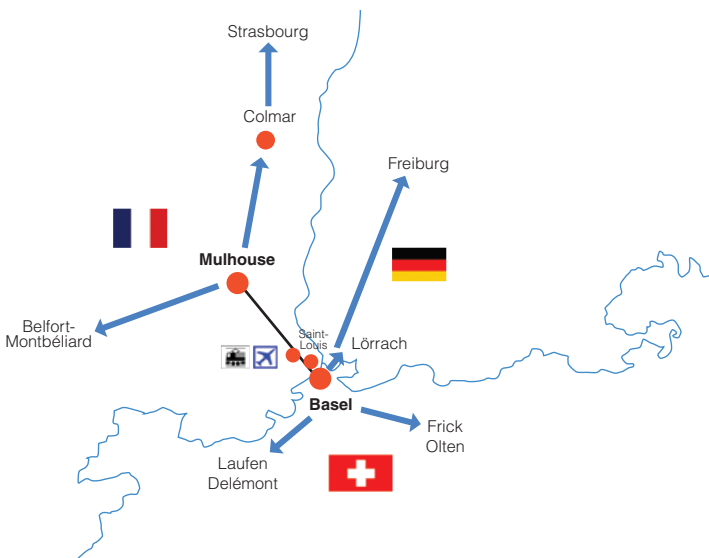
Le service rendu

Une desserte envisagée par des trains régionaux (TER, TER 200 et S-Bahn) avec, à l'heure de pointe :

- **6 trains/heure/sens** en provenance et à destination de **Bâle**
- **4 trains/heure/sens** en provenance et à destination de **Mulhouse** dont 2 poursuivant jusqu'à **Strasbourg**



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



Le principe d'implantation du projet



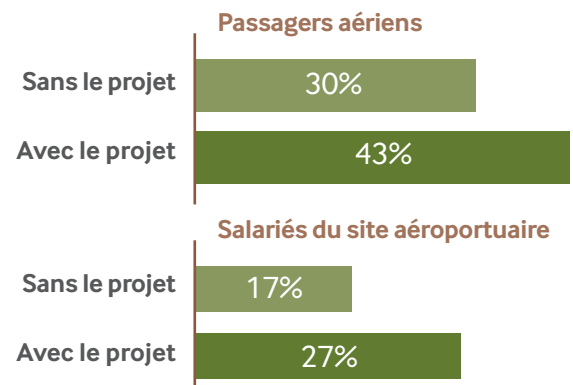
Les effets du projet

Des relations directes, avec un temps de parcours amélioré :

- Bâle-EuroAirport : gain de **10 minutes** environ
- Mulhouse-EuroAirport : gain de **20 minutes** environ

Un report modal efficace

La prévision de la part des utilisateurs des transports en commun en 2018 :



LE COÛT ET LE BILAN SOCIO-ÉCONOMIQUE

Coût d'infrastructure :
220 millions d'euros
 (valeur décembre 2010)

Taux de rentabilité interne (TRI) : 6 %

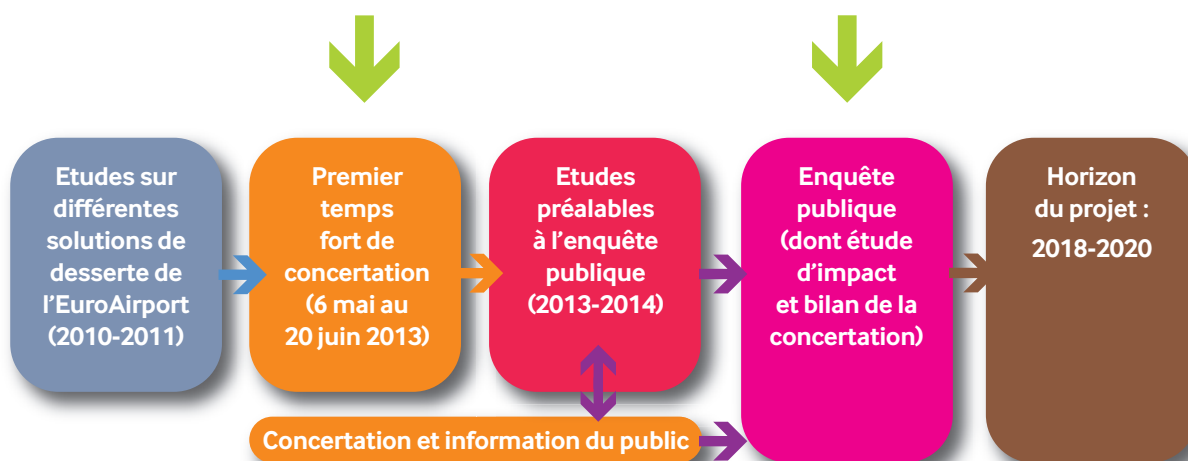
(le TRI représente l'efficacité du retour des bénéfices par rapport à l'investissement dans le temps. Un projet peut être considéré comme intéressant pour la collectivité si son TRI est supérieur à 4 %)



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

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.



Les acteurs du projet



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



La **Région Alsace** est autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux de voyageurs (TER Alsace). Dans le cadre du projet, la Région Alsace décidera, en collaboration étroite avec les autorités organisatrices des transports suisses, et le cas échéant allemandes, du service de trains régionaux desservant la nouvelle gare.



L'**Aéroport de Bâle-Mulhouse**, régi par une convention franco-suisse, est propriétaire et gestionnaire des infrastructures aéroportuaires. Dans le cadre du projet, l'Aéroport de Bâle-Mulhouse est maître d'ouvrage des études sur l'intégration de la nouvelle gare sur le site aéroportuaire.

Plus d'infos : www.eapbyrail.org

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 des transports ferroviaires régionaux de voyageurs. **Conception-réalisation** : Menscom. **Crédits photographiques** : Réseau Ferré de France / Dorothee Parent, Fotolia/hybis 83 et Fotolia/sculpiés, RFF/CAPA/Christel Sasso (TOMA), CFF, Menscom/D. Gerhardt ; schémas, graphiques et cartes : Réseau Ferré de France. **Impression** : 8 000 exemplaires (4 000 en français, 4 000 en allemand), **Imprimerie** : Kocher, mai 2013.