

Nouvelle Liaison Ferroviaire **EuroAirport**

GRAND PROJET FERROVIAIRE
GRAND EST EUROPE



Bilan du 1^{er} temps fort de concertation (6 mai-20 juin 2013)
Novembre 2013

Introduction

En application de la décision de la Commission nationale de débat public (CNDP) du 5 septembre 2012, le projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg a fait l'objet d'une concertation 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, entre le 6 mai et le 20 juin 2013.

Le présent document dresse le bilan de ce premier temps fort de concertation.

Il est transmis à la Commission nationale du débat public (CNDP) et est rendu public. Il sera joint au futur dossier d'enquête publique.

Il est traduit en allemand comme l'ensemble des documents mis à la disposition du public dans le cadre trinational (France, Suisse, Allemagne) de la concertation.

Les porteurs du projet

Le projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg est porté par :

- **Réseau Ferré de France**, propriétaire et gestionnaire du réseau ferroviaire français, maître d'ouvrage des études sur la nouvelle ligne et la nouvelle gare créée au droit de l'aérogare ;
- **l'Aéroport de Bâle-Mulhouse** (« EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg » est sa marque commerciale), régi par une convention franco-suisse de 1949, propriétaire et gestionnaire des infrastructures aéroportuaires, maître d'ouvrage des études sur l'intégration de la nouvelle gare sur le site aéroportuaire ;
- **la Région Alsace**, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux de voyageurs (TER Alsace) ; 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 de l'EuroAirport.

Sommaire

| | |
|--|-----------|
| 1. Le contexte | 6 |
| 1.1. Le cadre de la concertation | 6 |
| 1.1.1. Une concertation sous l'égide d'un garant, recommandée par la CNDP | 6 |
| 1.1.2. Les principes généraux de la concertation définis par les porteurs du projet | 7 |
| 1.2. Le projet de Nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport | 7 |
| 1.2.1. Un comité de pilotage trinational | 7 |
| 1.2.2. Les objectifs et les caractéristiques essentielles du projet | 8 |
| 1.2.3. Les autres solutions étudiées | 11 |
| | |
| 2. Le premier temps fort de concertation | 13 |
| 2.1. La définition et la préparation des modalités de concertation | 14 |
| 2.2. Le déroulement de la concertation, du 6 mai au 20 juin 2013 | 14 |
| 2.2.1. L'annonce de la concertation | 14 |
| 2.2.2. Les modalités d'information | 15 |
| 2.2.3. Les modalités d'expression écrite | 19 |
| 2.2.4. Les réunions publiques | 21 |
| 2.2.5. Les modalités pour contacter le garant de la concertation | 23 |
| | |
| 3. Le bilan quantitatif | 25 |
| 3.1. Les réunions publiques | 25 |
| 3.1.2. La réunion publique de Bâle (Suisse) | 25 |
| 3.1.2. La réunion publique de Saint-Louis (France) | 25 |
| 3.1.3. La réunion publique de Lörrach (Allemagne) | 25 |
| 3.1.4. La réunion publique de Mulhouse (France) | 26 |
| 3.2. Les expressions écrites | 26 |
| 3.2.1. Les courriers | 26 |
| 3.2.2. Les courriels | 26 |
| 3.2.3. Les documents d'expression du public | 26 |
| 3.2.4. Une délibération | 27 |
| 3.2.5. Un courrier de lecteur | 27 |
| 3.3. Les visiteurs du site www.eapbyrail.org | 28 |
| 3.4. Les articles parus dans la presse | 28 |

| | |
|---|-----------|
| 4. Les observations recueillies | 30 |
| 4.1. Les accès à l’EuroAirport aujourd’hui | 31 |
| 4.1.1. Les accès en transport en commun | 31 |
| 4.1.2. Les accès par la route | 32 |
| 4.2. Les objectifs du projet de Nouvelle liaison ferroviaire | 32 |
| 4.2.1. L’opportunité du projet | 33 |
| 4.2.2. D’autres solutions de transport en commun vers l’EuroAirport | 34 |
| 4.2.3. Les effets du projet sur le report modal | 35 |
| 4.2.4. Les effets du projet sur le développement économique et l’attractivité du territoire | 36 |
| 4.3. Le service envisagé | 38 |
| 4.3.1. La desserte régionale | 38 |
| 4.3.2. Les liaisons interrégionales et nationales | 42 |
| 4.3.3. La fréquence, l’amplitude horaire et les temps de parcours | 43 |
| 4.3.4. Les fonctionnalités de la nouvelle gare de l’EuroAirport | 44 |
| 4.3.5. La question du fret | 45 |
| 4.4. Les éléments techniques du projet | 45 |
| 4.4.1. La section de voie nouvelle | 45 |
| 4.4.2. La conception technique de la nouvelle gare | 46 |
| 4.5. L’environnement et le cadre de vie des habitants | 47 |
| 4.5.1. Les effets du projet sur l’environnement et le cadre de vie | 47 |
| 4.5.2. La question du bruit aérien | 48 |
| 4.6. Le coût, le financement et le calendrier | 50 |
| 4.6.1. Le coût et la rentabilité du projet | 50 |
| 4.6.2. Le financement | 50 |
| 4.6.3. L’horizon de réalisation | 51 |
| 4.6.4. Le calendrier des études | 51 |
| 4.7. La concertation et l’information | 52 |
| 4.7.1. Le principe de la concertation et le déroulement du premier temps fort | 52 |
| 4.7.2. Des attentes et suggestions concrètes d’information et d’association | 53 |
| 5. Les enseignements et les suites à donner | 55 |
| 5.1. Les enseignements qualitatifs de la concertation | 55 |
| 5.2. Les suites à donner | 56 |
| 5.2.1. La prise en compte dans les études des attentes émises au cours de la concertation | 56 |
| 5.2.2. La poursuite de l’information et de la concertation | 59 |

Document joint : « Annexes »

| | |
|--|--|
| Le communiqué de presse de lancement de la concertation | |
| La plaquette d’information, la Lettre du projet n° 1 et le document d’expression | |
| Le diaporama de présentation du projet | |
| Les comptes rendus des réunions publiques | |
| Les expressions écrites | |
| Les principaux articles de presse | |

1. Le contexte

1.1. Le cadre de la concertation

1.1.1. Une concertation sous l'égide d'un garant, recommandée par la CNDP

A l'issue des études 2010-2011 et en application du code de l'environnement (article L.121-8 II et articles R.121-1 et R.121-2), Réseau Ferré de France et l'EuroAirport, maîtres d'ouvrage, associés à la Région Alsace, autorité organisatrice des transports régionaux de voyageurs, ont mis à la disposition du public le 22 mai 2012, le *Dossier de publication des objectifs et des caractéristiques essentielles du projet*.

Suite à la saisine de la Commission nationale du Débat Public (CNDP) par la commune de Hégenheim, Réseau Ferré de France, l'EuroAirport et la Région Alsace ont transmis à la CNDP un dossier du projet. La CNDP leur a recommandé d'organiser une concertation sous l'égide d'un garant (décisions du 5 septembre 2013 et du 3 octobre 2013).

La décision du 5 septembre 2012 recommande aux maîtres d'ouvrage d'organiser la concertation :

« *II est recommandé à Réseau Ferré de France et à l'Aéroport de Bâle-Mulhouse d'ouvrir une concertation sur le projet de nouvelle liaison ferroviaire EuroAirport selon les modalités suivantes :*

- *elle sera menée sous l'égide d'une personnalité indépendante que la Commission nationale désignera et qui, en veillant au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et en favorisant l'expression du public, en sera le garant,*
- *elle fera une large place à l'information du public par une publicité élargie et à l'expression du public, notamment à l'occasion de réunions publiques, dans les trois pays concernés conformément à la Convention d'Espoo,*
- *elle fera l'objet d'un compte rendu à la Commission nationale, qui sera rendu public et joint au dossier d'enquête publique. »*

La décision du 3 octobre 2012 nomme M. François Leblond « *en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation recommandée sur le projet de nouvelle liaison ferroviaire EuroAirport (Basel-Mulhouse-Freiburg) »*.

1.1.2. Les principes généraux de la concertation définis par les porteurs du projet

Les porteurs du projet avaient présenté dans le *Dossier de publication* les principes qu'ils se proposaient de mettre en œuvre pour la conduite de la concertation tout au long de l'élaboration du projet :

- une concertation ouverte à tous : habitants du territoire, salariés et usagers de l'aéroport, élus, services de l'Etat et des collectivités, acteurs socio-économiques, représentants d'associations ;
- une concertation trinationale (France, Suisse, Allemagne) qui prévoit l'usage systématique des langues française et allemande ;
- une concertation en plusieurs temps pour enrichir les différentes phases d'études préalables à l'enquête publique sur les différentes dimensions du projet : service apporté, conditions d'insertion du tracé (nouvelle gare et nouvelle section de voie), impacts et mesures proposées. Le présent document dresse le bilan du premier temps de concertation.

1.2. Le projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport

1.2.1. Un comité de pilotage trinational

Le comité de pilotage du projet réunit les représentants français, suisses et allemands concernés (Etats, collectivités, gestionnaires d'infrastructures et entreprises ferroviaires) sous la présidence du préfet de région Alsace. Les études, confiées à RFF, ont été financées par l'Union européenne¹, l'Etat français, la Confédération suisse (Office Fédéral des Transports), la Région Alsace, le Département du Haut-Rhin et l'EuroAirport. A l'issue des études 2010-2011, le comité de pilotage a retenu le 5 décembre 2011 la solution ferroviaire pour desservir l'Euroairport.

¹ Fonds européen de développement régional (FEDER) – dans le cadre du programme INTERREG IV Rhin Supérieur.

La composition du comité de pilotage



1.2.2. Les objectifs et les caractéristiques essentielles du projet

L'EuroAirport est aujourd'hui accessible par la route, mode d'accès le plus utilisé, et au moyen de trois services de transport en commun routier en provenance des gares de Bâle (Suisse), de Saint-Louis (France) et de Freiburg (Allemagne).

Le projet a pour objectifs :

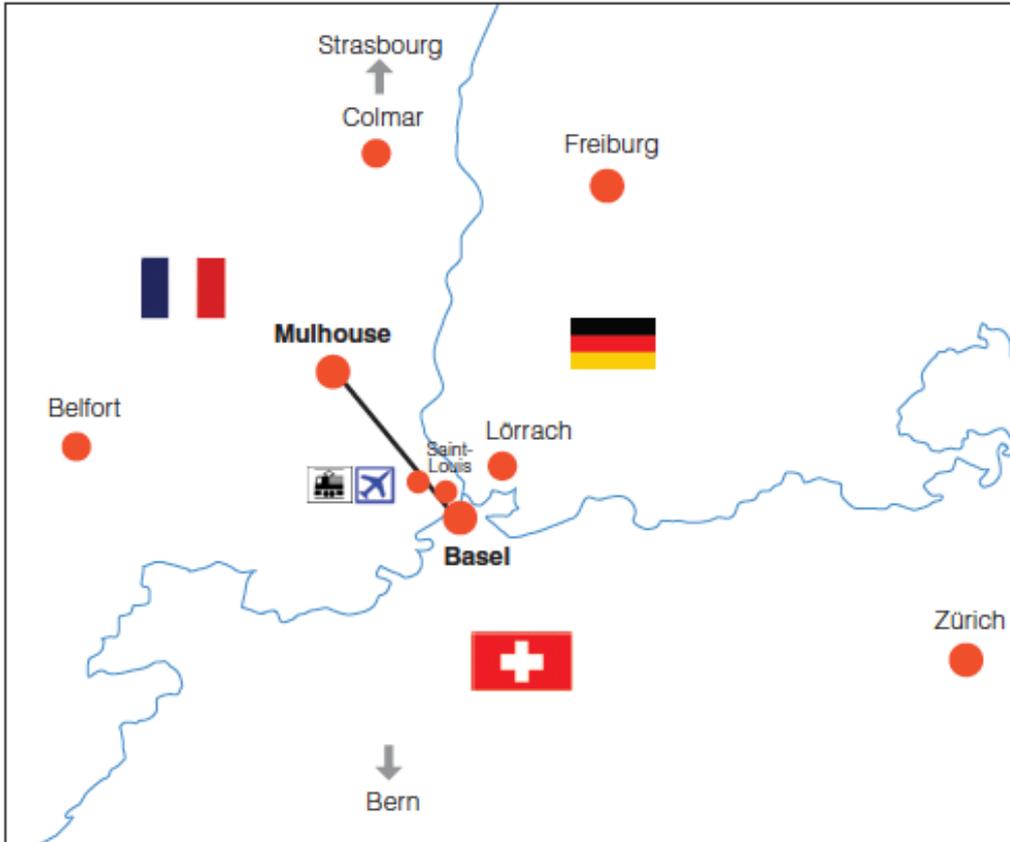
- d'offrir aux passagers aériens (5,3 millions de passagers en 2012) et aux salariés de la zone d'emploi de l'aéroport (près de 6 000 emplois sur le site) une alternative efficace à la voiture, avec des temps de transport raccourcis et fiabilisés ;
- de contribuer au développement du territoire trinational du Rhin Supérieur en confortant la compétitivité de l'aéroport.

Il permettra un accès direct à l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg par des trains régionaux de voyageurs (TER, TER 200 et S-Bahn), avec, à l'heure de pointe :

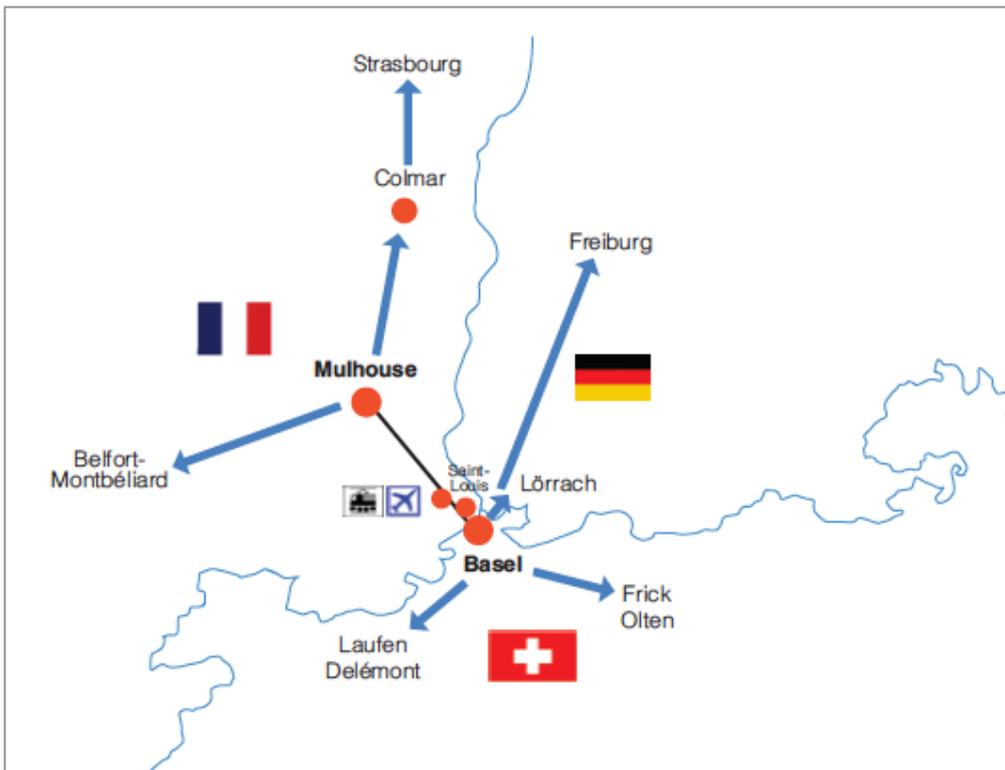
- 6 trains/heure/sens en provenance et à destination de Bâle avec un gain de temps d'environ 10 minutes ;
- 4 trains/heure/sens en provenance et à destination de Mulhouse dont 2 poursuivant jusqu'à Strasbourg avec un gain de temps d'environ 20 minutes.

Le coût du projet est estimé à 220 millions d'euros (valeur décembre 2010). L'horizon de réalisation visé est 2018-2020.

La situation du projet



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



La desserte directe de l'EuroAirport en train implique la création d'une nouvelle infrastructure comprenant :

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

Le projet prévoit également :

- les ouvrages de raccordement à la voie ferrée existante et les ouvrages nécessaires au franchissement de plusieurs voies routières et du cours d'eau le Liesbach ;
- la déviation et la reconstitution de réseaux, comme par exemple ceux de transport d'énergie (électricité, gaz) ;
- la reconstitution des accès et des parkings de l'EuroAirport qui auront été modifiés par le projet ;
- les mesures de protection ou de réduction des impacts sur le cadre de vie et l'environnement.

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

Le principe d'implantation du projet



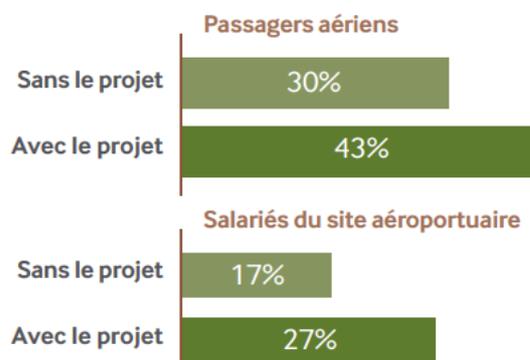
Les effets du projet

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 :



1.2.3. Les autres solutions étudiées

Les études ont porté sur différentes solutions de desserte terrestre de l'EuroAirport, avec un éventail volontairement large de modes de transport, qui ont été approfondies puis analysées :

- 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 en site propre 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 câbles ;
- la création d'une nouvelle gare sur la ligne existante Strasbourg-Mulhouse-Bâle, reliée à l'aérogare par un système tracté par câbles, 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 immédiat de l'aérogare.

L'analyse a ensuite porté sur la façon dont chaque solution répondait à trois objectifs préalablement identifiés :

- un objectif de transport ;
- un objectif d'aménagement et de développement économique du territoire ;
- un objectif de pertinence socio-économique (coûts et bilan socio-économique).

Cette analyse a montré que la nouvelle liaison ferroviaire avec une gare au contact immédiat de l'aérogare offre, par rapport aux autres solutions :

- 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 ;
- le meilleur temps de parcours depuis les gares de Bâle et de Mulhouse. Elle permet également une liaison en une heure environ pour les voyageurs en provenance de Strasbourg ;
- la plus grande ambition en termes de développement pour le territoire et de service apporté aux passagers aériens et aux salariés du site aéroportuaire et les résultats les mieux partagés pour les trois pays ;
- 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).

2. Le premier temps fort de la concertation

Le premier temps fort de concertation, organisé du 6 mai au 20 juin 2013, portait sur les principes du projet :

- desserte envisagée ;
- infrastructure à réaliser ;
- objectifs de transport ;
- objectifs d'aménagement et de développement économique du territoire.

L'objectif principal de la concertation était de recueillir l'avis de l'ensemble des personnes concernées sur les objectifs et les caractéristiques essentielles du projet : amélioration de la desserte de l'aéroport, contribution au développement du territoire par l'aménagement d'une nouvelle liaison ferroviaire et d'une gare au contact direct de l'aérogare de l'EuroAirport.

Ce premier temps fort était également l'occasion d'informer sur les solutions alternatives étudiées en 2010-2011, en préalable au choix, par le comité de pilotage des études, de la solution de raccordement ferroviaire de l'EuroAirport.

Il a été organisé à l'échelle du sud du Rhin Supérieur (Alsace, Suisse du Nord-Ouest, Land du Bade-Wurtemberg).

Le calendrier des études et de la concertation



2.1. La définition et la préparation des modalités de la concertation

Les porteurs du projet et le garant de la concertation se sont réunis à 7 reprises pour discuter et valider les principes et les modalités du premier temps fort de concertation.

Le garant de la concertation a souhaité qu'une phase de rencontres avec les représentants des collectivités territoriales en France, en Suisse et en Allemagne, celles pressenties pour accueillir des réunions publiques (Bâle, Saint-Louis, Mulhouse et Freiburg), mais aussi plus largement des collectivités dans le périmètre d'intérêt du projet, soit organisée pour :

- informer sur le projet ;
- échanger sur la perspective de la concertation et sur son déroulement.

En particulier, les élus du Bade-Wurtemberg rencontrés à Freiburg ont exprimé le souhait que la réunion publique, au départ envisagée dans leur ville, se tienne à Lörrach, c'est-à-dire dans le sud du Land, plus directement concerné par la nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport.

En parallèle, la préparation opérationnelle de la concertation a compris :

- l'élaboration du site internet www.eapbyrail.org et des documents d'information du public : dossier de concertation, plaquette *L'Essentiel sur le projet* et *Lettre du projet* n° 1 ;
- la fixation définitive des dates et lieux des réunions publiques ;
- la logistique de l'opération.

2.2. Le déroulement de la concertation, du 6 mai au 20 juin 2013

2.2.1. L'annonce de la concertation

Une conférence de presse a été organisée à l'EuroAirport le 29 avril 2013 pour présenter le projet et les modalités de la concertation. A cette date, le site www.eapbyrail.org était ouvert et opérationnel (notamment possibilité de donner son avis par écrit) et les documents d'information du public étaient diffusés aux journalistes et disponibles en ligne.

La conférence de presse était animée par les porteurs du projet : représentants de Réseau Ferré de France, de l'EuroAirport et de la Région Alsace. Elle a donné lieu à un mot d'accueil de Jean-Pierre Lavielle, président du Conseil d'administration de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse.

La conférence de presse de lancement de la concertation



2.2.2. Les modalités d'information

La concertation a reposé sur des documents d'information à l'attention des publics français, suisses et allemands, en version française et allemande.

Trois documents d'information sur le projet ont été élaborés et diffusés lors de la conférence de presse et lors des réunions publiques et mis en ligne sur le site www.eapbyrail.org :

- le dossier de concertation (36 pages), reprenant le contenu du *Dossier de publication des objectifs et des caractéristiques essentielles du projet*, complété par une annexe de 10 pages présentant la synthèse des études 2010-2011 ayant conduit au choix de la solution de raccordement ferroviaire de l'EuroAirport ;
- une plaquette de synthèse du dossier (4 pages) intitulée *L'Essentiel sur le projet* ;
- une *Lettre du projet* n° 1 proposant un éditorial signé des porteurs du projet (Réseau Ferré de France, Aéroport de Bâle-Mulhouse et Région Alsace), une interview de François Leblond, garant de la concertation, présentant son rôle, et l'information sur les modalités pratiques de participation à la concertation ; cette *Lettre du projet* était accompagnée d'un volet « document d'expression du public » (questionnaire à renseigner).

Les documents d'information (dossier de concertation, plaquette et *Lettre du projet* n° 1)

**Nouvelle liaison ferroviaire
EuroAirport**
GRAND PROJET FERROVIAIRE
GRAND EST EUROPE




DOSSIER DE CONCERTATION mai 2013



**Nouvelle liaison ferroviaire
EuroAirport**
GRAND PROJET FERROVIAIRE
GRAND EST EUROPE




MITWIRUNGSDOSSIER mai 2013



**Nouvelle liaison ferroviaire
EuroAirport**
GRAND PROJET FERROVIAIRE
GRAND EST EUROPE




→ L'ESSENTIEL SUR LE PROJET

**Un partenariat trinational :
France, Suisse, Allemagne**



**Nouvelle liaison ferroviaire
EuroAirport**
GRAND PROJET FERROVIAIRE
GRAND EST EUROPE




→ DAS WICHTIGSTE IM ÜBERBLICK

**Eine trinationale Partnerschaft:
Frankreich, Schweiz, Deutschland**



Nouvelle liaison ferroviaire EuroAirport
GRAND PROJET FERROVIAIRE GRAND EST EUROPE

→ LA LETTRE DU PROJET n°1 - Mai 2013



Editorial

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 voyageurs (TER), ont eu un premier temps de concertation avec le public sur la nouvelle liaison ferroviaire de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse (EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg). Ils souhaitent qu'il soit l'occasion d'engager un dialogue fructueux sur le projet.

Une première étape d'études portant sur différentes solutions d'amélioration de la desserte ferroviaire du quartier d'habitat, métro léger, tramway, téléphérique, trolley roulant, train J a été conduite en 2010-2011. À la suite de ces études, concertées avec les collectivités directement concernées, le comité de pilotage local a choisi de privilégier la liaison ferroviaire, avec création d'une gare au contact direct de l'aéroport.

Cette solution présente de nombreux atouts : elle propose un transport en commun attractif à tous ceux qui se rendent à l'aéroport ponctuellement ou quotidiennement, qu'il s'agisse des passagers aériens ou des salariés des entreprises installées sur le site. Grâce à des trajets directs et des temps de transport réduits, elle offre une alternative efficace à la voiture particulière. Elle permettra également de conforter l'EuroAirport équipement structurant de l'ensemble de la région trinationale du Rhin Supérieur.

La concertation qui a suivie est placée sous le regard d'un garant, M. François Leblond, personnalité indépendante nommée par la Commission nationale du débat public, qui veillera au bon déroulement de la concertation et à la qualité des informations diffusées. Elle permettra l'information et le recueil du maximum d'avis, selon les différentes modalités présentées dans cette Lettre du projet.

Nous nous engageons à tenir compte du bilan de cette concertation dans la suite des études, qui seront encore nombreuses avant l'ouverture publique.

Thomas Allary, Directeur régional de Réseau Ferré de France
Jean-Pierre Lavialle et Christophe Brutschlin, Président et Vice-Président du Conseil d'administration de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse
Philippe Riécher, Président du Conseil régional d'Alsace, Ancien Ministre

LA SUISSE, LA FRANCE ET L'ALLEMAGNE PARTENAIRES

Les études 2010-2011 qui ont abouti au choix du projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport ont été financées par l'Union européenne (FEDER - programme Interreg IV Rhin Supérieur), l'Etat français, la Confédération suisse, l'Office Régional des Transports, la Région Alsace, le Département du Haut-Rhin et l'Aéroport Basel-Mulhouse-Freiburg.

Elles se sont déroulées sous l'égide d'un comité de pilotage qui réunissait les représentants français, suisses et allemands (Etat, collectivités directement concernées par le projet, gestionnaires d'infrastructures et entreprises ferroviaires) sous la présidence du préfet de région Alsace.

Le projet en quelques lignes

L'horizon de réalisation visé pour le projet de nouvelle liaison ferroviaire est 2019-2020.

Le projet doit permettre la desserte directe de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse (EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg) par les trains régionaux (TER, TER 200 et S-Bahn).

Il prévoit la création :

- d'une nouvelle gare implantée directement devant l'aéroport ;
- d'une section de voie ferrée de 6 km, en déviation de la ligne existante Strasbourg-Mulhouse-Bâle.



→ Pour en savoir plus : le cahier central « L'Essentiel sur le projet »

Nouvelle liaison ferroviaire EuroAirport
GRAND PROJET FERROVIAIRE GRAND EST EUROPE

→ PROJEKTBRIEF NR.1 - Mai 2013



Leitartikel

Le Projektträger Réseau Ferré de France und Flughafen Basel-Mulhouse (äufert) zusammen mit der Region Alsace – als Beauftragter des Regionalverkehrs auf der Schiene (TER) – die erste Mitwirkungsphase der Öffentlichkeit am Bahnanschlussskizzen des Flughafens Basel-Mulhouse (EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg) ein. Sie erhoffen sich von dieser „Konzertation“ einen fruchtbaren Austausch über das Vorhaben.

In der ersten Phase wurden von 2010 bis 2011 verschiedene Verbesserungsoptionen der ÖV-Befahrung des EuroAirport untersucht (einfaches Bus, Stadtbahn, Tram, S-Bahn, S-Bahn, Bahnanchluss...). Im Anschluss an diese Untersuchungen, die mit den unmittelbar betroffenen Gebietskörperschaften abgestimmt waren, sprach sich der Lenkungsausschuss (s. Kasten rechts) für den Bahnanschluss mit Bau eines unmittelbar am Flughafen-gebäude gelegenen Bahnhofs aus.

Diese Lösung bietet zahlreiche Vorteile: eine attraktive öffentliche Verkehrsanbindung für alle, die sich gelegentlich oder täglich an den Flughäfen bewegen, seien es Fluggastagare oder Beschäftigte der am Flughafen tätigen Firmen. Dank von Direktverbindungen und kurzen Reisezeiten wird diese Anbindung zu einer attraktiven Alternative zum Auto. Gleichzeitig unterstützt sie die Funktion des EuroAirport für die gesamte trinationale Region Oberrhein.

Die nun beginnende „Konzertation“ wurde unter der Aufsicht des Anhängungsleiters François Leblond gestellt, der als unabhängige Persönlichkeit von der „Commission nationale du débat public“ beauftragt wurde und über den einwandfreien Ablauf der „Konzertation“ sowie über die Qualität der bereitgestellten Informationen wacht. Dank der „Konzertation“ können sich Betroffene, gemäss der in diesem Projektbrief vorgestellten Modalitäten, informieren und Stellung nehmen.

Wir verpflichten uns, den Ergebnissen dieser Mitwirkung in den zahlreichen Planungsgutachten im Vorfeld der „Enquête publique“ Rechnung zu tragen.

Thomas Allary, Regionaldirektor von Réseau Ferré de France
Jean-Pierre Lavialle und Christophe Brutschlin, Präsident und Vizepräsident des Verwaltungsrates des Flughafens Basel-Mulhouse
Philippe Riécher, Präsident des Conseil régional d'Alsace, Minister a.D.

DIE SCHWEIZ, FRANKREICH UND DEUTSCHLAND ALS PARTNER

Die Studien von 2010-2011 die in die Erreichung über den Bahnanschluss des EuroAirport mündeten, wurden von der Europäischen Union (EFRE - Interregprogramm IV Oberrhein), dem französischen Staat, der schweizerischen Eidgenossenschaft (Bundesamt für Verkehr), der Region Alsace, dem Oberpremier-Haut-Rhin und dem Flughafen Basel-Mulhouse finanziert.

Sie standen unter Leitung eines trinationalen Lenkungsausschusses mit französischen, schweizerischen und deutschen Vertretern (s. Kasten, der unmittelbar betroffenen Gebietskörperschaften, der Infrastrukturbetreiber und der Eisenbahnunternehmen) unter Vorsitz des Präfet der Region Alsace.

Kurzportrait des Projekts

Die Fertigstellung des Bahnanschlusses ist für ca. 2019-2020 geplant. Das Vorhaben sieht eine Direkterschliessung des Flughafens Basel-Mulhouse durch Regionalverkehr (TER, TER 200 und S-Bahn) vor.

Es vorgesehen sind der Bau :

- eines neuen Bahnhofs direkt am Flughafen-gebäude ;
- eines 6 km langen Schienenabschnitts als Abzweigung von der bestehenden Bahnstrecke Strasbourg-Mulhouse-Basel.



→ Wollen Sie mehr erfahren ? Lesen Sie die Hauptbroschüre „Das Wichtigste im Überblick“

Le site www.eapbyrail.org comprend lui-même des pages d'information réparties en trois rubriques :

- Le projet (5 pages) :
 - Qui porte le projet ?
 - Une desserte directe en train
 - Une nouvelle infrastructure
 - Les coûts et l'horizon de réalisation
 - A propos de l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg
- Les études (4 pages) :
 - Où en sommes-nous ?
 - Les études 2010-2011
 - Le choix d'une desserte directe en train
 - Prochaine étape : les études préalables à l'enquête publique
- La concertation (5 pages) :
 - Le cadre de la concertation
 - L'objet et le déroulement de la concertation
 - François Leblond, garant de la concertation (interview)
 - Comment participer ? (les modalités pratiques de la concertation)
 - Le document d'expression en ligne.

Le site propose également en téléchargement les trois documents d'information de la concertation (dossier, plaquette et *Lettre du projet* n° 1) et des ressources, notamment les décisions de la CNDP, le *Dossier de publication des objectifs et des caractéristiques essentielles du projet*, la convention d'Espoo, le *Guide des procédures des consultations transfrontalières du 10 décembre 2010* (transposition régionale des recommandations de la convention d'Espoo), le document d'expression du public, etc.

Le site restera ouvert dans la suite des études sur le projet ; il sera actualisé et complété au fur et à mesure de l'avancement des études. Il est conçu comme le lieu de ressource exhaustif sur le projet et sur la concertation, a minima jusqu'à l'enquête publique, et laissera accessibles dans ce but l'historique des informations et des téléchargements.

Le site www.eapbyrail.org (versions française et allemande)



2.2.3. Les modalités d'expression écrite

Différents moyens d'expression écrite des avis, questions et remarques étaient proposés au public au cours de la concertation :

- le « document d'expression du public » dans la *Lettre du projet* n° 1 et sur le site www.eapbyrail.org (à remplir directement en ligne ou à télécharger en pdf) qui proposait plusieurs questions ouvertes destinées à guider les expressions sur la desserte actuelle de l'aéroport, les objectifs et les caractéristiques essentielles du projet, les points d'attention, les modalités de concertation ;
- la possibilité d'adresser un courriel à une adresse dédiée : concertation@eapbyrail.org ;
- la possibilité d'adresser un courrier aux porteurs du projet (via la Direction régionale Alsace Lorraine Champagne-Ardenne de Réseau Ferré de France) ;
- la possibilité d'adresser un courrier ou un courriel au garant de la concertation.

Le document d'expression du public

Nouvelle liaison ferroviaire EuroAirport
GRAND PROJET FERROVIAIRE GRAND EST EUROPE

RESEAU FERRE DE FRANCE | EUROAIRPORT | REGION ALSACE

→ LE DOCUMENT D'EXPRESSION DU PUBLIC - 6 MAI AU 20 JUIN 2013

Ce document a pour but de recueillir les avis et les propositions des publics concernés par le projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport. Il est mis à disposition dans la Lettre du projet n° 1, lors des réunions publiques et sur le site Internet www.eapbyrail.org. Merci de bien vouloir le renseigner et nous le faire parvenir avant le 20 juin 2013. Un bilan sera établi et communiqué à l'issue du premier temps fort de la concertation (été 2013). L'ensemble des avis, remarques et suggestions y sera rassemblé et analysé. Nous vous remercions par avance de vos contributions qui permettront d'enrichir le projet.

→ Comment appréciez-vous la situation actuelle (avantages, inconvénients...) des accès à l'EuroAirport (voiture, transports en commun, autres modes de transport...)?

→ Que pensez-vous des objectifs du projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport (desserte envisagée, fiabilité des temps de parcours, confort, report de la route vers le rail, effets sur l'économie locale et le développement du territoire...)?

→ Avez-vous des remarques et/ou suggestions sur les grandes caractéristiques techniques du projet (création d'une section de voie nouvelle, raccordements à la ligne existante Strasbourg-Mulhouse-Bâle, création d'une nouvelle gare au contact de l'aéroport...)?

→ Quels sont les points qui nécessiteraient, selon vous, une attention particulière dans la suite des études sur le projet ?

→ Avez-vous des remarques et/ou suggestions sur les modalités d'information et de participation proposées au cours de la concertation ?

→ Si vous avez des souhaits d'information spécifique ou d'autres observations sur le projet...

Merci, si vous en êtes d'accord, d'indiquer vos coordonnées.
Tous les documents d'expression que nous recueillerons seront portés au bilan de la concertation.

Nom :
Prénom :
Instance représentée (si c'est le cas) :
Pays/localité de résidence :

Pour nous faire parvenir votre document d'expression, avant le 20 juin 2013

→ Par courrier postal à :
Concertation « eapbyrail », c/o Réseau Ferré de France, 15 rue des Francs-Bourgeois, 67082 Strasbourg Cedex

→ En le scannant et en l'adressant par courriel à : concertation@eapbyrail.org

→ En le déposant dans l'urne à l'entrée des réunions publiques

Plus d'infos : www.eapbyrail.org

Le document est publié par les maîtres d'ouvrage Réseau Ferré de France et l'aéroport de Strasbourg, accordés à la Région Alsace, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux de voyageurs. Conception et réalisation : Merscom. Crédits photographiques : Christof Kuchler, Impression : 8 000 exemplaires (4 000 en français, 4 000 en allemand), Impulse/arte - Kuchler, mai 2013.

Nouvelle liaison ferroviaire EuroAirport
GRAND PROJET FERROVIAIRE GRAND EST EUROPE

MEINUNGSÄUSSERUNG DER ÖFFENTLICHKEIT – 6. MAI BIS 20. JUNI 2013

Mit diesem Formular sollen Meinungen und Anregungen der vom Projekt Bahnschluss des EuroAirport betroffenen Öffentlichkeit eingeholt werden. Es ist Bestandteil des Projektbriefs Nr. 1 und liegt anlässlich der öffentlichen Informationsveranstaltungen auf. Es kann auch von der Website: www.eapbyrail.org, heruntergeladen werden. Wir danken Ihnen für das Ausfüllen und die Zusendung vor dem 20. Juni 2013. Nach Abschluss der ersten Etappe der „Concertation“ (Sommer 2013) werden sämtliche Stellungnahmen, Anmerkungen und Vorschläge analysiert, zusammengefasst und veröffentlicht. Wir danken Ihnen im Voraus für Ihre Beiträge, die das Projekt bereichern werden.

Wie schätzen Sie die aktuelle Erreichbarkeit (Vorteile, Nachteile,...) des EuroAirport ein (mit dem Auto, öffentlichem Verkehr, anderen Verkehrsmitteln,...)?

Was halten Sie von den Zielsetzungen der neuen Bahnanschlüsse des EuroAirport (geplante Verbindungen, Viability und Dauer der Reisezeiten, Komfort, Verlagerung von der Straße auf die Schiene, Auswirkungen auf die örtliche Wirtschaft und Raumentwicklung,...)?

Haben Sie Bemerkungen und/oder Anregungen zu den technischen Eckpunkten des Projekts (Bau eines neuen Streckenabschnitts, Anbindung an die bestehende Strecke Strasbourg-Mülhausen-Basel, Bau eines neuen Bahnhofs in unmittelbarer Nachbarschaft zum Flughafengebäude,...)?

Welche Punkte verdienen Ihrer Ansicht nach besondere Aufmerksamkeit in den weiterführenden Planungsstudien?

Haben Sie Bemerkungen und/oder Anregungen zu den Informations- und Mitwirkungsmodalitäten, die im Rahmen der „Concertation“ vorgeschlagen wurden?

Falls Sie spezifische Informationen erhalten möchten oder weitere Bemerkungen zum Projekt haben...

Wenn Sie möchten, können Sie hier Ihre Adresse angeben. Vielen Dank. Alle bei uns eingegangenen Meinungsäußerungen fließen in das Abschlussdokument der „Concertation“ ein.

Name:
Vorname:
Vertretene Instanz (falls zutreffend):
Wohnland /-ort:

Wie Sie uns Ihre Meinungsäußerung bis zum 20. Juni 2013 zukommen lassen können

- Per Post an: Concertation « eapbyrail », c/o Réseau Ferré de France, 15 rue des Francs-Bourgeois, F-67082 Strasbourg Cedex
- Indem Sie sie einscannen und per Mail einsenden an: concertation@eapbyrail.org
- Indem Sie sie am Eingang der öffentlichen Versammlungen in die Urne legen

Mehr Informationen unter www.eapbyrail.org

Dieses Dokument wird von den Projektträgern Réseau Ferré de France und Flughafen Baden-Mülhausen veröffentlicht, unter Mitwirkung der Région Alsace als Betreiber des Regionalverkehrs auf der Schiene, Eisenbahnbundesamt und Gestaltung, Mülhausen, Unternehmensweite Postgrafik, Fotolia/Scapline, Auflage: 17000 Exemplare 14/09 auf FrenchRail, ©1000 au/Strasbourg, Straube/Nocher, Mai 2013

Le document d'expression en ligne

JDES LA CONCERTATION

Accueil

Le document d'expression en ligne

Ce formulaire a pour but de recueillir les avis et les propositions des publics concernés par le projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport.

Merci de bien vouloir le renseigner et nous le transmettre avant le 20 juin 2013.

Un bilan sera établi et communiqué à l'issue de cette première étape (été 2013). L'ensemble des avis, remarques et suggestions y sera rassemblé et analysé. Nous vous remercions par avance de vos contributions qui permettront d'enrichir le projet.

Comment appréciez-vous la situation actuelle (avantages, inconvénients,...) des accès à l'EuroAirport (voiture, transports en commun, autres modes de transport...)?

Que pensez-vous des objectifs du projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport (desserte envisagée, fiabilité des temps de parcours, confort, report de la route vers le rail, effets sur l'économie locale et le développement du territoire...)?

Avez-vous des remarques et/ou suggestions sur les grandes caractéristiques techniques du projet (création d'une section de voie nouvelle, raccordements à la ligne existante Mülhausen-Bâle, création d'une nouvelle gare au contact de l'aérogare...)?

STUDIEN DAS MITWIRKUNGSVERFAHREN

Homo

Der online-Fragebogen

Mit diesem Formular sollen Stellungnahmen und Vorschläge der betroffenen Bürger für die geplante Schienenanbindung des EuroAirports eingeholt werden.

Wir möchten Sie bitten, uns den ausgefüllten Fragebogen bis spätestens 20. Juni 2013 zukommen zu lassen.

Nach Abschluss der ersten Etappe des Mitwirkungsverfahrens soll im Sommer 2013 eine Bilanz gezogen und veröffentlicht werden. Sämtliche abgegebenen Stellungnahmen, Anmerkungen und Vorschläge sollen zusammengetragen und ausgewertet werden. Wir danken Ihnen bereits im Voraus für Ihre Beiträge, die eine Bereicherung des Projekts darstellen werden.

Wie schätzen Sie die aktuelle Situation (Vorteile, Nachteile, usw.) im Hinblick auf die Erreichbarkeit des EuroAirports ein (mit dem Auto, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, mit anderen Beförderungsmitteln, ...)?

Was halten Sie von der geplanten neuen Schienenanbindung des EuroAirport (geplante Streckenführung, Kalkulierbarkeit der Fahrtzeiten, Komfort, Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene, ökonomische Auswirkungen auf lokaler Ebene, räumliche Entwicklung, usw.)?

Haben Sie Anmerkungen und/oder Vorschläge zu den technischen Aspekten des Projekts (Bau eines neuen Streckenabschnitts, Anschluss an die vorhandene Verbindung Strasbourg-Mülhausen-Basel, Bau eines neuen Bahnhofs direkt neben dem Flughafengebäude, usw.)?

2.2.4. Les réunions publiques

Les porteurs du projet ont proposé de tenir quatre réunions publiques pour compléter le dispositif d'information et de contributions écrites. Leur objectif était de permettre une présentation du projet et des échanges directs avec le public, de recueillir des avis, questions et remarques en vue d'enrichir les études ultérieures sur le projet.

Le choix a été fait d'organiser ces réunions sur le territoire des trois pays concernés par le projet pour informer et échanger sur les objectifs du projet, la desserte envisagée et la future infrastructure. Les réunions publiques ont donc concerné le Sud Alsace, le sud du Bade-Wurtemberg et le Nord-Ouest de la Suisse et se sont tenues :

- à Bâle (Suisse), le 6 mai 2013 à 19h, au Congress Center Basel (Messeplatz) ;
- à Saint-Louis (France), le 13 mai 2013 à 18 h, à la Salle des Fêtes (Place Gissy) ;
- à Lörrach (Allemagne), le 24 mai 2013 à 17 h, au Landratsamtes Loerrach (Palmstrasse 3, Haus 1) ;
- à Mulhouse (France), le 17 juin 2013 à 18 h 30 à la Fonderie (16 rue de la Fonderie).

Les quatre réunions se sont déroulées de manière identique :

- un mot d'accueil de la puissance invitante ;
- une introduction de François Leblond, garant de la concertation² ;
- une présentation (diaporama) d'une quinzaine de minutes sur les principes et les modalités de la concertation, la desserte envisagée dans le projet, la nouvelle infrastructure, les effets du projet en termes de report modal et pour le développement du territoire trinational, par les représentants de l'EuroAirport (Luc Gaillet), de Réseau Ferré de France (Philippe Griffet) et de la Région Alsace (Nicolas Loquet) ;
- une heure à une heure trente d'échanges et de questions-réponses avec les participants (conduits par un animateur) ;
- à l'issue des échanges, un rappel des modalités de participation et de contribution écrite proposées jusqu'au 20 juin 2013 ;
- une conclusion de la réunion par François Leblond, garant de la concertation³.

² Sauf à la réunion publique de Mulhouse, à laquelle le garant n'a pas pu se rendre en raison d'un important retard des vols en provenance d'Orly ; l'introduction et la conclusion ont été assurées par Luc Gaillet, Directeur du projet à l'Aéroport. Un débriefing a été organisé avec le garant à l'issue de la réunion.

³ Sauf à la réunion publique de Mulhouse.

Les réunions publiques



2.2.5. Les modalités pour contacter le garant de la concertation

Les coordonnées de François Leblond, garant de la concertation, ont été communiquées dans la *Lettre du projet* n° 1 et sur le site www.eapbyrail.org.

Ces deux supports présentent également l'interview dans laquelle le garant explicite son rôle et la possibilité de le contacter directement pour toute question, remarque ou avis relatifs aux conditions de participation du public à la concertation.

L'interview du garant de la concertation sur le site www.eapbyrail.org

Accueil H+ H H-

François Leblond, garant de la concertation (interview)



Quel est votre rôle dans la concertation sur le projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport ?

Mon rôle est de veiller à ce que cette concertation se passe dans des conditions satisfaisantes, que tous ceux qui s'intéressent au projet, et notamment les populations, soient bien informés et aient les moyens de s'exprimer.

Quels seront vos principaux points d'attention pendant la concertation ?

Il y en a plusieurs : le projet étant international, je m'assurerai que l'information et la participation s'adressent bien aux Français, aux Suisses et aux Allemands.

Je veillerai également à ce que toutes les questions relatives aux partenariats croisés entre les trois pays, aux intérêts économiques du projet et à ses impacts environnementaux, positifs ou négatifs, soient bien exposés et donnent lieu à des échanges. Il est important que tous les acteurs émettent leurs avis sur ces sujets au cours de la concertation.

De quelle manière formaliserez-vous vos conclusions sur le déroulement de la concertation ?

Conformément à la décision de la Commission nationale du débat public, j'établirai un rapport sur le déroulement de la concertation. Il se construira progressivement en fonction de la richesse des contenus, sachant que je ferai également un retour sur mes entretiens préalables avec différents acteurs des trois pays.

Pour contacter le garant de la concertation

François Leblond, garant de la concertation, peut être contacté directement pour toute question, remarque ou avis relatifs aux conditions de participation du public à la concertation :

- par courrier : François Leblond, garant de la concertation, Cofhust, 21 boulevard de Grenelle, 75015 Paris
- par courriel : francois.leblond@cofhust.org

François Leblond, Koordinator des Mitwirkungsverfahrens (Interview)



Welche Rolle spielen Sie in der "Concertation" (des Mitwirkungsverfahrens) über das Bahnanschlussprojekt am EuroAirport?

Meine Aufgabe besteht darin, darüber zu wachen, dass diese „Concertation“ unter guten Bedingungen abläuft und dass alle, die sich für das Projekt interessieren – und insbesondere die Bevölkerung – gut informiert sind und die Möglichkeit bekommen, Stellung zu nehmen.

Auf welche Punkte werden Sie bei der "Concertation" besonders achten?

Es sind verschiedene: Da es sich um ein internationales Projekt handelt, werde ich mich versichern, dass sich Information und Mitwirkung tatsächlich an Franzosen, Schweizer und Deutsche richten. Ausserdem werde ich darauf achten, dass alle Fragen bezüglich der Partnerschaften zwischen den Vertretern aus den drei Ländern, der wirtschaftlichen Auswirkungen des Projekts und seiner positiven oder negativen Umweltauswirkungen klar dargelegt und zum Gegenstand des Austauschs werden.

Wie werden Sie Ihre Schlussfolgerungen zum Ablauf der "Concertation" festhalten?

In Übereinstimmung mit dem Beschluss der „Commission nationale du débat public“ (Nationale Kommission für die öffentliche Debatte) werde ich einen Bericht über ihren Ablauf verfassen. Dieser wird nach und nach um die eingehenden Beiträge ergänzt. Ausserdem werde ich über meine vorgängigen Unterredungen mit den verschiedenen Akteuren aus den drei Ländern berichten.

Wenn Sie mit dem Koordinator des Mitwirkungsverfahrens Kontakt aufnehmen möchten:

Herr François Leblond, Koordinator des Mitwirkungsverfahrens, ist direkt erreichbar, falls Sie Fragen, Anmerkungen oder Meinungen zu den Bedingungen für die Einbeziehung der Öffentlichkeit haben sollten:

- schriftlich: François Leblond, garant de la concertation, COFHUAT, 21 boulevard de Grenelle, 75015 Paris
- per E-Mail: francois.leblond@cofhuat.org

3. Le bilan quantitatif

NB : le lecteur pourra se reporter aux annexes du présent bilan de la concertation pour prendre connaissance et consulter :

- la synthèse des échanges de chaque réunion publique ;
- les courriers, courriels, document d'expression du public, délibération et courrier de lecteur adressés aux porteurs du projet, ainsi que les articles de presse parus au cours de la concertation.

3.1. Les réunions publiques

Les 4 réunions publiques ont réuni des élus, des représentants d'associations, des acteurs socio-économiques et des habitants. Elles ont rassemblé **250 personnes** en tout et donné lieu à **61 prises de parole des participants**.

3.1.1. La réunion publique de Bâle (Suisse)

Environ **80 personnes** étaient présentes à cette réunion. Elle a été organisée le 6 mai 2013 et a duré **2 heures**. Elle a donné lieu à **21 prises de parole des participants**.

Spécifiquement pour cette réunion, Ronald Menzi et Michel Paccaud, représentants de l'Office Fédéral des Transports (Confédération suisse), étaient présents à la tribune aux côtés des porte-parole de l'équipe projet Réseau Ferré de France-EuroAirport-Région Alsace.

3.1.2. La réunion publique de Saint-Louis (France)

Environ **60 personnes** étaient présentes à cette réunion. Elle a été organisée le 13 mai 2013 et a duré **2 heures**. Elle a donné lieu à **16 prises de parole des participants**.

Spécifiquement pour cette réunion, Antoine Herth, vice-président du Conseil régional d'Alsace et président de la Commission Transports du Conseil régional, était présent à la tribune aux côtés des porte-parole de l'équipe projet Réseau Ferré de France-EuroAirport-Région Alsace.

3.1.3. La réunion publique de Lörrach (Allemagne)

Environ **50 personnes** étaient présentes à cette réunion. Elle a été organisée le 24 mai 2013 et a duré **1 h 40**. Elle a donné lieu à **9 prises de parole des participants**.

3.1.4. La réunion publique de Mulhouse (France)

Environ **60 personnes** étaient présentes à cette réunion. Elle a été organisée le 17 juin 2013 et a duré **1 h 30**. Elle a donné lieu à **15 prises de parole des participants**.

3.2. Les expressions écrites

Trois modalités étaient proposées pour donner son avis sur le projet par écrit : courrier, courriel et documents d'expression du public ; elles ont permis de recueillir **102 contributions** (dont 6 contributions des instances représentatives – collectivités, élus, associations – françaises et 8 contributions des instances représentatives suisses).

3.2.1. Les courriers

Réseau Ferré de France a été destinataire, au nom des porteurs du projet, de **11 courriers** émanant des instances représentatives et du grand public.

3.2.2. Les courriels

10 courriels, émanant des instances représentatives ou du grand public, ont été adressés à l'adresse concertation@eapbyrail.org.

3.2.3. Les documents d'expression du public

79 documents d'expression, émanant principalement du grand public, ont été recueillis :

- **75** documents ont été renseignés directement en ligne (formulaire « document d'expression » du site www.eapbyrail.org) ;
- **4** documents d'expression papier (proposés dans la *Lettre* n°1), ont été adressés aux porteurs du projet par courrier ou par courriel.

La répartition par pays des documents d'expression est la suivante :

- en provenance de Suisse : 43 ;
- en provenance de France : 28 ;
- en provenance d'Allemagne : 8.

3.2.4. Une délibération

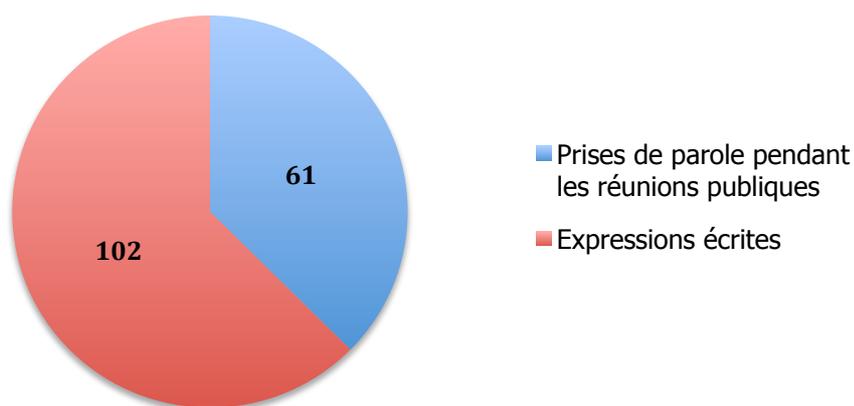
La Ville de Saint Louis (Haut Rhin) a pris le 23 mai 2013 et adressé aux porteurs du projet une délibération sur le projet de Nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport.

3.2.5. Un courrier de lecteur

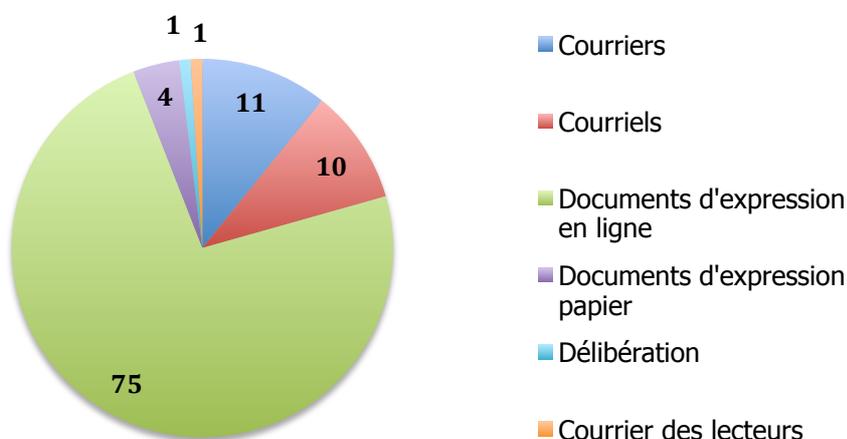
Le journal allemand *Die Oberbadische* a publié le courrier d'un habitant de Lörrach le mercredi 5 juin 2013 dans la rubrique « Courrier des lecteurs ». L'auteur a également adressé son courrier aux porteurs du projet.

La répartition des expressions du public par types

Répartition entre les prises de parole durant les réunions publiques et les expressions écrites



Répartition des expressions écrites



3.3. Les visiteurs du site www.eapbyrail.org

Le site Internet www.eapbyrail.org a reçu la visite de **462 internautes** (visiteurs uniques) entre le 29 avril 2013, date de son ouverture, et le 20 juin 2013, date de la clôture de la concertation. **Les pages du site Internet ont été ouvertes 2 562 fois.**

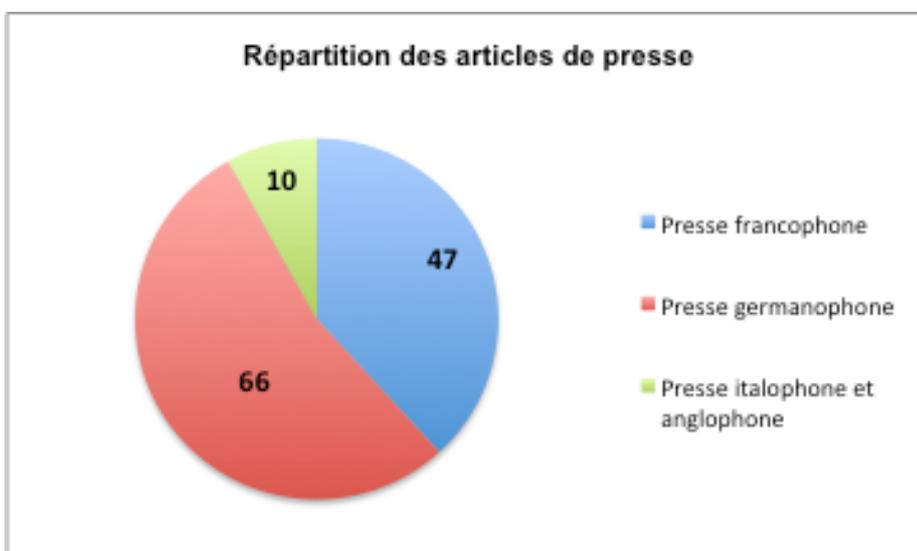
Les provenances des internautes par pays sont les suivantes :

- France : 60 % ;
- Suisse : 28 % ;
- Allemagne : 9 % ;
- Autres : 3 %.

Globalement, si l'on additionne les participants aux réunions publiques (**250 personnes**), les auteurs des expressions écrites (**102 contributeurs**) et les visiteurs du site Internet (**462 visiteurs uniques**) et que l'on observe la prudence nécessaire en raison de doubles comptes (visiteurs du site s'étant également exprimés en réunion publique par exemple), on peut estimer que la concertation a concerné, en tant que participantes actives, **environ 600 à 800 personnes.**

3.4. Les articles parus dans la presse

La concertation a donné lieu à **près de 120 articles et de reportages**, répartis entre la presse francophone (France et Suisse), la presse germanophone (Suisse et Allemagne) et les articles dans d'autres langues, ces derniers minoritaires (italien – pour la presse suisse italophone – et anglais) :



4. Les observations recueillies

Cette partie propose une synthèse des observations recueillies au cours de la concertation. Pour une vision exhaustive sur les remarques, questions et suggestions émises par les participants, le lecteur pourra se reporter aux expressions écrites des participants et aux comptes rendus des réunions publiques présentés dans les annexes au présent bilan.

Lorsque des réponses aux questions de contributeurs ont été apportées au cours des réunions publiques, elles sont indiquées au fil du texte dans des encadrés. En revanche, cette partie du bilan n'a pas vocation à répondre à toutes les questions ou remarques adressées par écrit. Les enseignements et les suites qui seront données à ces expressions dans la prochaine phase des études sont présentés dans la partie suivante.

La répartition quantitative des expressions

Pour mémoire, la répartition des expressions recueillies par type de modalités est la suivante :

- expressions écrites : **102** ;
- prises de parole pendant les réunions publiques : **61**.

Le tableau ci-dessous quantifie l'ensemble des différents sujets abordés dans les expressions recueillies (en réunions publiques et par écrit), en fonction de leurs thématiques. Une expression, si elle porte sur plusieurs thématiques, peut être comptabilisée plusieurs fois.

| Thématiques | Nombre d'expressions |
|---|----------------------|
| Les objectifs du projet de Nouvelle liaison ferroviaire | 198 |
| Le service envisagé | 130 |
| Les accès à l'EuroAirport aujourd'hui | 129 |
| Le coût, le financement et le calendrier | 85 |
| L'environnement et le cadre de vie des habitants | 68 |
| La concertation et l'information | 66 |
| Les éléments techniques du projet | 21 |

4.1. Les accès à l’EuroAirport aujourd’hui

Cette thématique regroupe les avis et les expressions sur :

- les accès en transport en commun ;
- les accès par la route.

4.1.1. Les accès en transport en commun

Plusieurs des expressions recueillies considèrent que l’EuroAirport dispose d’une bonne accessibilité en voiture, notamment grâce à la proximité de l’échangeur autoroutier, ou par le train et les services de bus complémentaires.

La navette Distribus a l’avantage, comme le soulignent certains, de rejoindre l’aéroport en dix minutes depuis la gare de Saint-Louis et pour une somme modique. Le bus de la ligne 50 en provenance de Bâle propose, comme le relèvent d’autres, une fréquence intéressante de l’ordre d’un bus toutes les dix minutes. Pour ces personnes, les liaisons proposées actuellement depuis l’Alsace, la Suisse et le Bade-Wurtemberg sont bonnes.

Mais cette satisfaction ne fait pas l’unanimité. Assez largement, les contributeurs témoignent des difficultés qu’ils rencontrent dans les accès à l’EuroAirport.

Les expressions recueillies mettent en lumière des difficultés d’accès par les transports en commun depuis Mulhouse, liées essentiellement aux correspondances (en gare de Mulhouse puis ensuite en gare de Saint-Louis pour prendre la navette Distribus), mais aussi au fait que les horaires proposés ne correspondent pas aux heures des vols des avions. Ce dernier point nécessite, selon plusieurs avis, d’avoir recours à des taxis ou à un bus pour poursuivre son trajet après la gare de Saint-Louis, particulièrement lors d’atterrissages à des heures tardives.

Du côté suisse et allemand, des expressions portent sur la complexité de la correspondance en gare de Bâle CFF (Chemins de Fer Fédéraux). Des contributeurs considèrent que le bus de la ligne 50 n’est ni pratique ni confortable. Ces propos sont illustrés de la manière suivante : le bus est saturé à certaines heures, les bagages n’y disposent pas de rangements ou encore le bus marque de trop nombreux arrêts, qui allongent le temps de transport avant d’atteindre l’EuroAirport.

Des contributions émanant de participants allemands insistent sur la complexité de la liaison entre les gares de Bâle Badische Bahnhof (gare badoise de Bâle) et de Bâle CFF. La liaison en bus depuis la ville de Freiburg fait également l'objet de critiques, des avis considérant que le coût est trop élevé et la fréquence insuffisante.

La situation est plusieurs fois jugée mauvaise, voire catastrophique ; elle rend difficile l'organisation des trajets vers ou en provenance de l'EuroAirport. Pour les différentes raisons évoquées, des voyageurs indiquent renoncer à utiliser les transports en commun.

4.1.2. Les accès par la route

Des contributeurs exposent également les difficultés qu'ils rencontrent dans les accès en voiture à l'aéroport et qui résultent :

- des encombrements sur l'autoroute A35, qui peuvent rendre les temps de parcours imprévisibles aux heures de pointe ;
- le tarif des parkings de l'aéroport, jugé trop élevé, voire prohibitif – quelques personnes font également le constat d'une saturation de ces parkings.

Des propos indiquent que la solution « taxi » est en conséquence la plus confortable ; les mêmes regrettent toutefois son coût trop élevé, notamment pour ceux qui voyagent fréquemment en avion.

Une personne résidant à proximité de l'EuroAirport indique que l'accès à vélo à l'aéroport est faisable mais pénible en raison de la forte fréquentation des axes routiers.

4.2. Les objectifs du projet de Nouvelle Liaison ferroviaire

Les expressions regroupées dans cette thématique portent sur :

- l'opportunité du projet ;
- d'autres solutions de transport vers l'EuroAirport ;
- les effets du projet sur le report modal ;
- les effets du projet sur le développement économique et l'attractivité du territoire.

4.2.1. L'opportunité du projet

Plusieurs contributeurs expriment leur position sur l'opportunité du projet de Nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport qui, majoritairement, n'est pas remise en cause.

Le projet est jugé nécessaire pour faciliter les accès à l'EuroAirport depuis l'ensemble de l'espace transfrontalier, en particulier parce qu'il propose une desserte importante aux heures de pointe. Il est également considéré comme « *logique* », ou comme un standard pour un aéroport international – des contributions précisent que les aéroports de Francfort ou Zürich par exemple disposent déjà d'un raccordement ferroviaire. Des expressions soulignent aussi que les accès actuels en transport en commun ne correspondent pas à l'ambition de Bâle, agglomération urbaine de 800 000 habitants, ni à celle du troisième aéroport de Suisse. L'accessibilité de l'EuroAirport est parfois jugée beaucoup moins performante que celle de Genève ou de Zürich. Cela justifie que des avis fassent part d'une urgence à réaliser le projet.

Selon plusieurs contributeurs, le projet est également cohérent avec les exigences du développement durable et la prise en compte du changement climatique ; ces personnes rappellent qu'il encourage l'utilisation du mode ferroviaire, moins polluant que la voiture.

A l'inverse, l'intérêt du projet est parfois questionné ou contesté. Pour certains, son coût est élevé ou les capacités de financement sont trop contraintes dans cette période de crise économique. Pour d'autres, il n'améliorerait pas l'offre par rapport à celle des bus ou à d'autres solutions de transport en commun, les gains de temps seraient minimes, les salariés de la zone aéroportuaire continueront de prendre leur voiture pour se rendre à leur travail ou encore une correspondance dans les gares de Bâle sera toujours nécessaire, particulièrement pour les Allemands en provenance des secteurs de Lörrach ou de Freiburg.

Selon quelques avis, le projet, parce qu'il conduit des voyageurs vers le transport aérien, pourrait concurrencer le développement des liaisons ferroviaires longue distance. De ce fait, il n'irait pas « *dans le sens de l'écologie* ».

Des suggestions ou recommandations sont exprimées :

- la priorité devrait être donnée à d'autres projets de transport de la Suisse du Nord-Ouest ou à la question du traitement des nuisances sonores des avions ;
- une fréquence élevée des trains à partir de la gare de Bâle CFF et non de Bâle SNCF⁴ donnerait à la nouvelle liaison toute sa pertinence.

⁴ NDLR : Bâle CFF est la gare terminus du réseau des chemins de fer suisses. La gare de Bâle SNCF, accolée à la gare de Bâle CFF, est le terminus des trains français.

Les éléments d'information apportés au cours de la concertation

- ✓ Une connexion ferroviaire est aujourd'hui un standard pour un aéroport international comme l'EuroAirport.
- ✓ Le choix de la solution de raccordement ferroviaire s'est effectué notamment en regard du service apporté aux voyageurs et des effets positifs en termes de report modal et de développement économique du territoire.

4.2.2. D'autres solutions de transport en commun vers l'EuroAirport

Une contribution demande que les solutions alternatives étudiées en 2010-2011 soient rappelées. Les autres expressions, assez peu nombreuses sur ce sujet, traitent de l'amélioration de l'offre de bus existante.

Des contributeurs estiment que les bus actuels suffisent, que la fréquence de 7 minutes doit être maintenue pour le bus de la ligne 50 ou que la visibilité de sa station en gare de Bâle CFF devrait être améliorée en priorité. D'autres jugent que le nombre de bus pourrait être augmenté sur les lignes existantes pour faire face à la hausse des passagers aériens ou que des navettes de bus de grande capacité (avec un nombre important de places) depuis Mulhouse, Bâle, Lörrach/Weil-am-Rhein, Freiburg ou encore Zürich rendraient un service de qualité équivalente à celle proposée par le projet.

Quelques solutions autres que le raccordement ferroviaire direct de l'EuroAirport sont suggérées par les contributeurs :

- la prolongation de la ligne 3 du tramway de Bâle jusqu'à l'EuroAirport ;
- la prolongation de la ligne 3 du tramway de Bâle jusqu'à une nouvelle gare sur la ligne existante (avec suppression de la gare de Saint-Louis) ;
- un transport hectométrique depuis la voie ferrée existante ;
- une navette de minibus depuis la gare de Saint-Louis-la-Chaussée ;
- un métro aérien sans conducteur comme à Zürich, reliant Saint-Louis à l'EuroAirport ;
- la prolongation de la voie ferrée jusqu'à une nouvelle gare à l'est de l'A35, reliée à l'EuroAirport par un trottoir roulant d'environ 450 mètres (proposition du Réseau FNAUT Alsace).

Une contribution suggère de créer une troisième voie ferrée entre la gare de Bâle-Saint-Jean et la nouvelle gare de l'EuroAirport.

Deux dernières suggestions sont émises, leurs auteurs considérant qu'elles répondraient mieux aux attentes des usagers : davantage de parkings à des coûts moins élevés à l'EuroAirport et une amélioration du fonctionnement de l'échangeur autoroutier de Saint-Louis.

Les éléments d'information apportés au cours de la concertation

- ✓ Les études 2010-2011 ont permis d'explorer les solutions possibles. Elles sont décrites dans le dossier de concertation. Ont été étudiées aussi bien l'amélioration de la desserte actuelle, avec un Bus à Haut Niveau de Service par exemple, que différentes solutions de création d'une nouvelle desserte :
 - depuis la gare de Saint-Louis (extension de la ligne 3 du tramway de Bâle, système tracté par câbles et téléphérique) ;
 - depuis une gare à créer au droit de l'aéroport sur la ligne existante (système tracté par câbles, téléphérique et trottoir roulant) ;
 - par un projet de raccordement ferroviaire direct (le projet de Nouvelle liaison).
- ✓ Ces études ont montré que le raccordement ferroviaire était le projet apportant les plus grands avantages pour les trois pays selon les critères préalablement définis, ce qui a conduit le comité de pilotage trinational à choisir cette solution. Ces critères ont été :
 - report modal pour les passagers aériens et les salariés du site ;
 - accès facilité ;
 - temps de parcours raccourcis ;
 - contribution au développement économique ;
 - avantages pour les trois pays ;
 - rentabilité socio-économique.

4.2.3. Les effets du projet sur le report modal

Les expressions insistent ici sur les effets bénéfiques du projet pour le report de la route vers le rail dans les accès à l'EuroAirport.

Pour certains, le transfert modal doit être promu par principe dans une perspective de développement durable. Pour d'autres, une augmentation des liaisons ferroviaires apporte du confort, levier majeur pour réaliser ce transfert. A ce titre, la forte fréquentation du transport ferroviaire en Suisse est citée en exemple.

Les avis sur l'efficacité du report modal pour les salariés de la zone aéroportuaire sont nuancés. Des expressions se félicitent de cette offre de transport. Deux objections sont cependant soulevées :

- la desserte en train ne pourra convenir aux salariés éloignés de la zone de la gare, qui continueront donc à prendre leur voiture ;
- le projet devra être conçu pour être également attractif pour les salariés travaillant dans la zone de fret, éloignée de la future gare.

Les éléments d'information apportés au cours de la concertation

- ✓ Les premières études ont permis de chiffrer le report de la route vers les transports en commun dans les accès à l'EuroAirport pour les trois pays. L'usage des transports en commun passe de 30 % en 2018 sans le projet à 43 % avec le projet pour les passagers aériens et de 17 % en 2018 sans le projet à 27 % avec le projet pour les salariés du site aéroportuaire.
- ✓ Cet important report modal est obtenu notamment grâce aux gains de temps, qui sont de 10 minutes environ sur la chaîne de déplacement depuis la gare de Bâle CFF et de 20 minutes environ depuis la gare de Mulhouse.

4.2.4. Les effets du projet sur le développement économique et l'attractivité du territoire

Majoritairement, les contributeurs qui s'expriment sur ce sujet saluent les impacts positifs du projet pour l'économie de la région, particulièrement dans la période de crise actuelle.

Ils rappellent que l'EuroAirport est un moteur du développement économique du Sud du Rhin supérieur et une « *porte d'entrée* » de l'espace régional.

Ils considèrent que les zones d'activités à proximité gagneront en attractivité avec le projet. Dans le même esprit, des expressions soulignent les avantages pour les villes de Bâle et de Mulhouse, pour lesquelles il représentera une « *carte de visite* ».

La question des liens entre les deux aéroports alsaciens de Strasbourg-Entzheim et de l'EuroAirport est évoquée en quelques occurrences, soit pour souligner un risque que l'EuroAirport attire des vols de Strasbourg-Entzheim, soit pour indiquer au contraire que chaque plateforme a son rôle, sans concurrence entre elles.

Selon certains autres avis, l'intérêt du projet pour le développement économique du territoire ne doit pas être considéré comme un critère prioritaire par rapport aux dimensions sociales, sociétales et écologiques ; un contributeur estime qu'il faut démontrer « *la plus-value concrète du projet pour la population* ».

La Ville de Saint-Louis s'exprime particulièrement sur la question du développement local, tout en soulignant les intérêts du projet. Parmi d'autres points (notamment la pérennité de la desserte de la gare de Saint-Louis et le renforcement de l'offre ferroviaire, ainsi que l'attention aux mesures permettant de limiter les impacts du projet pour les riverains), elle insiste dans sa délibération sur :

- « *le maintien d'une perméabilité adéquate entre les parties de la zone d'aménagement du Technoport situées au Nord et au Sud du futur fuseau ferroviaire* » ;
- le maintien et le rétablissement « *à niveau de l'accès à la ZAC du Welschen-Schlag depuis la RD 12 bis 1 en cohérence avec le développement prévu sur le site* » ;
- le fait que « *les études de projet du raccordement ferroviaire prennent en compte les projets d'aménagement du Welschen-Schlag et du Technoport et soient précisées au droit de ces zones dans des délais compatibles avec l'avancement de ces projets* ».

Les éléments d'information apportés au cours de la concertation

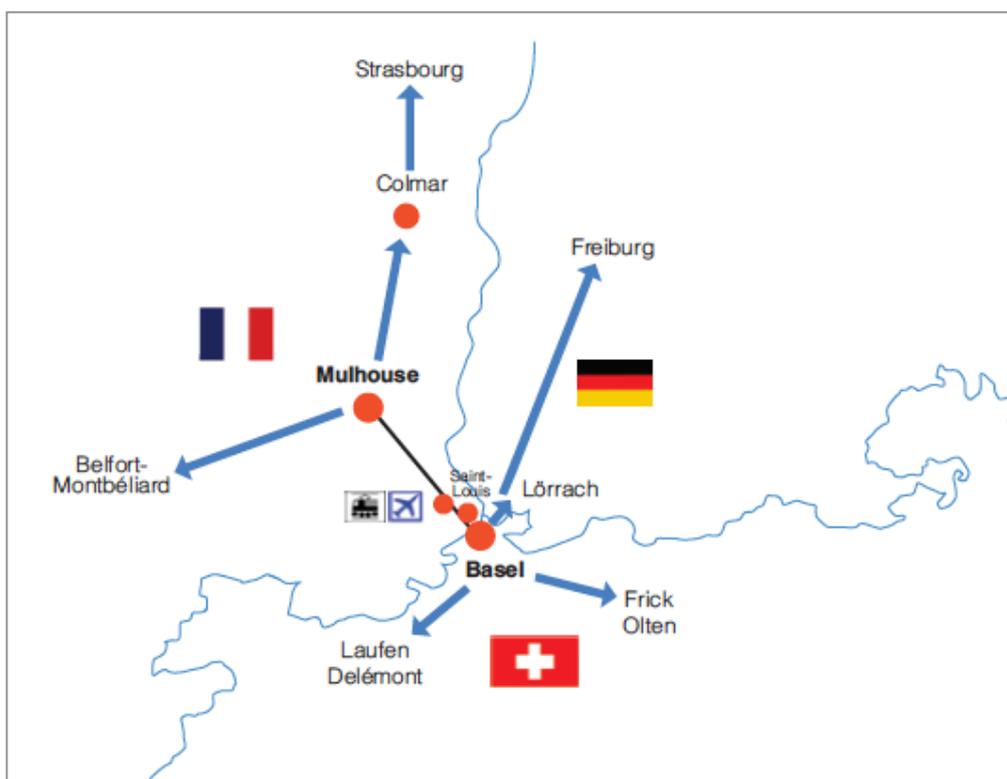
- ✓ Il n'y a pas de concurrence entre les deux aéroports de Bâle-Mulhouse et de Strasbourg.
- ✓ Les attentes exprimées par la Ville de Saint-Louis par rapport au tracé ferroviaire sont bien prises en compte. Ces points seront rediscutés en commun.

4.3. Le service envisagé

Les expressions des contributeurs sur cette thématique portent sur :

- la desserte régionale ;
- les liaisons interrégionales et nationales ;
- la fréquence, l'amplitude horaire et les temps de parcours ;
- la nouvelle gare de l'EuroAirport ;
- la question du fret.

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



4.3.1. La desserte régionale

Plusieurs questions portent sur le contenu de la desserte envisagée, notamment pour demander si le nombre de trains prévu chaque jour sera suffisant ou si les trains Strasbourg-EuroAirport continueront de marquer l'arrêt dans les gares de Colmar et de Mulhouse. Des personnes souhaitent qu'on leur confirme la nécessité de la correspondance en gare de Bâle CFF.

La desserte envisagée recueille l'assentiment de la plupart des participants. L'offre est jugée de qualité et les expressions rappellent que le confort et la limitation du nombre de correspondances rendront le trajet plus attractif. Selon certains avis, cette desserte donnera aussi des arguments, en raison des voyageurs ferroviaires supplémentaires, pour renforcer dans l'avenir les offres du TER200 et du Regio-S-Bahn (RER bâlois).

L'un des contributeurs insiste sur la complémentarité de la nouvelle liaison avec la LGV Rhin-Rhône pour augmenter globalement la fréquentation des lignes ferroviaires.

Mais elle suscite aussi des commentaires, suggestions et points d'attention. Des propos insistent sur la nécessité d'un matériel roulant capacitaire (avec un nombre suffisant de places), en particulier lors des départs en vacances ou des vendredis et dimanches soirs, périodes durant lesquelles les voyageurs sont également chargés de bagages.

Des demandes sont exprimées pour le maintien :

- des arrêts à la gare de Saint-Louis, dont il est rappelé qu'elle constitue le principal nœud de raccordement de l'offre en transport en commun au nord de l'agglomération de Bâle ;
- des arrêts dans les gares locales, « intermédiaires », entre Mulhouse et Bâle ;
- des arrêts à la gare de Bâle Saint-Jean, qui pourrait être utilisée par les habitants de Bâle-Ouest et les collaborateurs de l'entreprise Novartis pour se rendre à l'aéroport.

Quelques contributeurs demandent confirmation de la suppression de l'arrêt à la gare de Saint-Louis-la-Chaussée.

Des usagers de la ligne Strasbourg-Mulhouse-Saint-Louis-Bâle font part de quelques inquiétudes :

- ils s'interrogent sur la capacité de cette ligne, « dorsale » ferroviaire alsacienne, à accueillir des trains supplémentaires alors qu'elle est déjà fortement utilisée et que les trains subissent des retards ;
- ils demandent si le cadencement entre Mulhouse et Saint-Louis sera modifié en raison de la desserte de l'EuroAirport.

Selon l'un des avis, les travailleurs frontaliers (Français travaillant en Suisse) seront pénalisés, en termes de temps de trajet, en raison de l'arrêt supplémentaire à la nouvelle gare « EuroAirport ».

L'avenir du bus de la ligne 50 est évoqué : des contributeurs souhaitent savoir si cette ligne desservira toujours l'EuroAirport une fois le projet réalisé ou si ses fréquences seront réduites.

D'autres personnes demandent si la section de voie ferrée actuelle (entre l'embranchement Nord du raccordement ferroviaire et la gare de Saint-Louis) sera maintenue une fois le projet réalisé, notamment pour y faire circuler des trains de fret ou pour gérer les situations dégradées.

L'un des contributeurs s'interroge sur la possibilité que les S-Bahn desservant l'aéroport reviennent à Saint-Louis par l'embranchement Nord (c'est-à-dire par la ligne actuelle) ; il indique que cela leur éviterait un demi-tour et permettrait de desservir la gare de Saint-Louis par la même occasion.

Un autre demande s'il serait possible de faire de la future gare de l'EuroAirport le nœud ferroviaire de l'agglomération bâloise. Un autre encore considère que la réalisation de parkings en gare de Saint-Louis permettrait de mieux accueillir les travailleurs frontaliers.

Différentes remarques portent enfin sur la desserte du Bade-Wurtemberg, pour :

- indiquer que la liaison ferroviaire devrait partir de la gare de Bâle Badische Bahnhof (gare badoise), nœud de correspondance pour les voyageurs venant d'Allemagne ;
- indiquer que la liaison Freiburg-Bâle demande à être améliorée dès aujourd'hui ;
- rappeler qu'une bonne correspondance est indispensable entre les gares de Bâle Badische Bahnhof et Bâle CFF ;
- demander une liaison ferroviaire directe (de type navette) vers l'EuroAirport depuis les deux gares de Bâle Badische Bahnhof et Bâle CFF ;
- demander si la ligne allant de Lörrach à Weil-am-Rhein permettrait elle aussi d'aller à l'aéroport ;
- préconiser ou interroger, spécialement pour Freiburg, sur la possibilité d'une liaison à l'EuroAirport via Mulhouse en utilisant la ligne ferroviaire Freiburg-Müllheim-Mulhouse.

Les éléments d'information apportés au cours de la concertation

- ✓ La desserte envisagée est de 6 trains par heure et par sens entre Bâle et l'EuroAirport et de 4 trains par heure et par sens entre Mulhouse et l'EuroAirport aux heures de pointe : il ne s'agit pas de trains supplémentaires mais de trains qui circulent déjà sur l'axe Mulhouse-Bâle (sauf les deux « Regio-S-Bahn » en provenance de la Suisse, dont le terminus sera à l'aéroport) et qui desserviront l'EuroAirport en utilisant la section de voie nouvelle.

- ✓ Le niveau de desserte entre Mulhouse et Saint-Louis sera maintenu tel qu'il existe aujourd'hui.
- ✓ La desserte de l'ensemble des gares intermédiaires entre Mulhouse et Bâle sera maintenue, à l'exception de celle de Saint-Louis-la-Chaussée. Le projet n'altérera pas la desserte de la gare de Saint-Louis, dont la suppression n'est pas envisagée ; tous les TER continueront de s'y arrêter.
- ✓ la section de voie ferrée actuelle (entre l'embranchement Nord du raccordement ferroviaire et la gare de Saint-Louis), dont le projet de Nouvelle liaison constitue une dérivation, sera conservée ; elle est indispensable, en particulier pour le passage des trains de fret et des trains à grande vitesse.
- ✓ La future gare de l'EuroAirport ne sera desservie que par des trains régionaux de voyageurs, TER et S-Bahn.
- ✓ Les dessertes depuis le Pays de Bade seront intéressantes bien que la rupture de charge en gare de Bâle subsiste. Les acteurs suisses souhaitent progressivement centraliser les lignes régionales en gare de Bâle Badische Bahnhof et, à très long terme, s'il se fait, le projet de Hertzstück (liaison entre les gares de Bâle Badische Bahnhof et Bâle CFF) améliorera encore la desserte ferroviaire entre le Pays de Bade et l'aéroport, avec une possibilité de desserte directe entre le bassin de Freiburg et l'aéroport.
- ✓ Le souhait d'une amélioration du fonctionnement de la gare de Bâle a déjà été exprimé et fait l'objet d'une réflexion des partenaires suisses. Le projet de Nouvelle liaison ferroviaire est conçu en cohérence avec les projets de développement suisses à moyen et long terme et les réflexions actuellement conduites en Suisse sur ces différents sujets seront intégrées dans la suite des études.
- ✓ La ligne Freiburg-Müllheim-Mulhouse a été rouverte en décembre 2012 avec un niveau de desserte relativement faible car les contraintes techniques sont importantes. D'ores et déjà, une réflexion sur un renforcement de la desserte de cette ligne est étudiée à l'horizon de la fin de la décennie. Pour que la liaison entre Freiburg et Mulhouse soit véritablement directe, il faudrait que les autorités organisatrices des transports française et allemande se dotent d'un matériel roulant aux normes des deux pays, et suffisamment capacitaire ; les contraintes techniques et financières d'un tel projet sont très importantes. A l'horizon 2018-2020, horizon de réalisation du projet de Nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport, il sera probablement plus pratique pour les voyageurs en provenance de Freiburg de transiter par Bâle.

4.3.2. Les liaisons interrégionales et nationales

Des questions, ou affirmations, portent sur la pertinence d'une desserte de l'EuroAirport depuis la Franche-Comté, la Champagne-Ardenne et la Bourgogne, notamment depuis les villes de Belfort, Montbéliard, Vesoul, Besançon, Chaumont ou Dijon. Un contributeur explique que l'aéroport le plus proche pour la Franche-Comté est celui de Lyon Saint-Exupéry et qu'une desserte étudiée pour la Franche-Comté pourrait changer la donne en faveur de l'EuroAirport.

La desserte de la nouvelle gare EuroAirport par des trains à grande vitesse est évoquée de différentes manières. Des contributeurs :

- considèrent que la nouvelle gare devra obligatoirement accueillir des TGV, ou devra le faire d'ici à dix ans ;
- estiment que les métropoles du Grand Est devront être reliées à l'EuroAirport par des TGV ;
- demandent si les aménagements prévus dans le projet seront suffisants pour recevoir ces trains.

Pour ce qui concerne plus généralement les trains de grandes lignes, l'une des expressions recommande de s'assurer que la nouvelle gare ne soit pas intégrée aux réseaux ferroviaires nationaux et internationaux, d'autres souhaitent qu'une telle desserte soit rendue possible à long terme.

Quelques avis portent aussi sur l'intérêt d'une desserte depuis Zürich et Berne pour renforcer l'attractivité de l'aéroport. Selon l'un des contributeurs, qui redoute des reports de trafic de l'aéroport de Zürich sur celui de Bâle-Mulhouse, la liaison Zürich-Bâle est l'un des objectifs de la Suisse, traduit dans l'engagement de 25 millions de Francs suisses pour le projet⁵.

Les éléments d'information apportés au cours de la concertation

- ✓ La vocation de la nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport est d'accueillir des trafics régionaux, avec l'objectif d'assurer du transfert modal de la voiture vers les transports en commun. Le schéma de desserte prévoit, à la mise en service, l'arrêt à l'EuroAirport de tous les TER de la ligne Mulhouse-Bâle.

⁵ NDLR : cet engagement est inscrit dans la Loi de financement du raccordement de la Suisse au réseau de Lignes à Grande Vitesse européen du 18 mars 2005.

- ✓ Un raccordement aux grandes lignes suisses ne pourrait s'opérer qu'à très long terme, d'ici trente ou quarante ans compte tenu des préalables nécessaires. En effet, on peut citer, par exemple, des problèmes de capacité ferroviaire et la nécessité d'équiper toutes les rames en locomotives bi-courant pour pouvoir envoyer des trains nationaux suisses au-delà de Bâle (il existe techniquement des matériels roulants permettant de franchir la frontière mais les Chemins de Fer Fédéraux n'en disposent pas aujourd'hui) ; ces aménagements représentent des sommes considérables.
- ✓ Les trains suisses grande ligne circulant entre Bâle et Zürich ne sont pas adaptés pour venir jusqu'à l'aéroport.
- ✓ Réseau Ferré de France et la Région Alsace ont mis en place une structure horaire cadencée qui sera encore améliorée dans l'avenir. L'objectif est que le service apporté, même avec une correspondance à Mulhouse pour les voyageurs en provenance de la Franche-Comté ou de la Bourgogne, soit d'aussi bonne qualité que si les trains étaient directs.
- ✓ La future gare de l'EuroAirport préservera la possibilité ultérieure d'accueillir des trains à grande vitesse.

4.3.3. La fréquence, l'amplitude horaire et les temps de parcours

Les contributeurs s'expriment sur cette thématique pour demander en priorité que l'amplitude horaire de la desserte ferroviaire corresponde aux horaires des vols, notamment ceux du matin tôt et ceux du soir tard.

Certains se disent satisfaits de la fréquence présentée de six trains par heure, soit l'équivalent d'un train toutes les dix minutes environ ; ils jugent que ce niveau de desserte est un levier d'attractivité et qu'il est de nature à satisfaire les attentes des usagers – un avis relève au contraire que la fréquence des trains n'égalera jamais celle du bus de la ligne 50.

Quelques contributeurs demandent des précisions sur la fréquence et sur les horaires des trains ou insistent sur le fait qu'il faudra veiller à la concordance de ces horaires avec ceux des trains du Bade-Wurtemberg arrivant à la gare de Bâle Badische Bahnhof.

Les avis sont partagés sur la question des temps de parcours. Plusieurs contributeurs estiment que le projet ne permettra pas de gagner du temps, en particulier pour les voyageurs en provenance d'Allemagne, et quelques-uns doutent de la possibilité de fiabiliser les temps de parcours en raison de la forte fréquentation de la ligne Strasbourg-Mulhouse-Saint-Louis-Bâle.

D'autres en revanche se disent satisfaits de la perspective, permise par le projet, de réduction des temps de trajet pour rejoindre l'EuroAirport.

Les éléments d'information apportés au cours de la concertation

- ✓ Il est trop tôt pour définir les horaires des trains. La desserte envisagée de 6 trains par heure et par sens entre Bâle et l'EuroAirport et de 4 trains par heure et par sens entre Mulhouse et l'EuroAirport aux heures de pointe est un principe général, qui sera approfondi dans les études ultérieures. Le moment venu, les horaires seront conçus de façon coordonnée entre Suisse et France.
- ✓ De la même manière, l'amplitude horaire des dessertes n'a pas encore été étudiée finement à ce stade du projet ; des analyses sur ce sujet pourront être lancées à un stade ultérieur des études.

4.3.4. Les fonctionnalités de la nouvelle gare de l'EuroAirport

La plupart des expressions recueillies sur ce sujet saluent la pertinence d'une gare implantée directement au contact de l'aérogare – un participant demande toutefois si la nouvelle liaison ferroviaire fera mieux que le bus, qui s'arrête aujourd'hui devant le terminal.

Les contributeurs font part de plusieurs souhaits en termes de service aux voyageurs :

- une bonne signalétique, en plusieurs langues ;
- une bonne information sur le service sur Internet ;
- une accessibilité pour les personnes handicapées ou les poussettes ;
- un espace confortable et abrité ;
- des aménagements sécurisants pour les voyageurs (transparence et éclairage performant) ;
- la possibilité d'acheter les billets de manière transfrontalière ou en combinant billet de train et billet d'avion.

L'une des expressions demande également qu'une salle d'attente de qualité soit construite en gare de Saint-Louis pour les passagers aériens. Une autre souhaite qu'il soit possible de procéder la veille dans les gares de Bâle à l'enregistrement des bagages pour les départs en avion.

4.3.5. La question du fret

Quelques personnes demandent si le projet est conçu pour servir également aux trains de marchandises ou trouveraient pertinent qu'il le soit pour les marchandises traitées sur la plateforme aéroportuaire et dans la mesure où une halle de fret est en construction sur le site.

Les éléments d'information apportés au cours de la concertation

- ✓ La question du raccordement des installations fret de l'aéroport s'est posée lors de la conception du projet. Un tel raccordement n'a pas été jugé nécessaire compte tenu des caractéristiques du fret aérien (volumes insuffisants pour un transport par train) traité par l'EuroAirport.

4.4. Les éléments techniques du projet

On relève assez peu d'expressions sur cette thématique. Les contributeurs abordent deux sujets :

- la section de voie nouvelle ;
- la conception technique de la nouvelle gare.

4.4.1. La section de voie nouvelle

Deux expressions considèrent que le choix du tracé pour le projet est judicieux ; d'autres s'interrogent sur son implantation exacte. L'un des contributeurs suggère de décaler la ligne actuelle vers l'aéroport.

Des questions sont posées sur le type de raccordement de la section de voie nouvelle à la ligne existante (s'agira-t-il d'un saut-de-mouton ?) et sur sa conception : le projet est-il en voie unique ou en double voie ? L'un des contributeurs considère que deux voies pourraient être insuffisantes et préconise de voir grand pour pouvoir accueillir différents types de trains en provenance de Suisse.

Les éléments d'information apportés au cours de la concertation

- ✓ Le tracé n'est pas définitivement arrêté, toutefois le projet dispose de très peu de marges de manœuvre pour son implantation.
- ✓ En première analyse, un « terrier » (ouvrage passant en-dessous des voies actuelles) est envisagé du côté de Mulhouse et un raccordement « à niveau » du côté de Saint-Louis, mais l'approfondissement de ces solutions techniques de raccordement du projet à la voie existante fait partie des études à conduire après la concertation.
- ✓ Le principe du projet est à double voie, ce qui permet de réaliser le schéma de desserte envisagé dans le projet.
- ✓ L'objectif du projet est d'accueillir des trafics régionaux de voyageurs.

4.4.2. La conception technique de la nouvelle gare

Quelques préconisations sont émises pour la conception technique de la gare. Des contributeurs souhaitent une gare respectueuse de l'environnement (selon l'un des avis, elle doit répondre aux mêmes standards énergétiques que ceux en vigueur dans le canton de Bâle-Ville) et qui n'empêche pas le développement ultérieur de l'EuroAirport. Pour d'autres, il serait prudent de prévoir une évolutivité du nombre de voies en gare, pour des questions de confort ou pour accueillir d'éventuelles futures circulations dédiées.

L'un des contributeurs demande si la gare sera à niveau, enterrée ou semi-enterrée. Un autre si la longueur des quais sera prévue pour accueillir des TGV à rames doubles.

Les éléments d'information apportés au cours de la concertation

- ✓ Les conditions d'implantation et la conception de la nouvelle gare restent à étudier.
- ✓ Le nombre de voies en gare sera examiné plus précisément dans la suite des études. Le principe est de deux voies en gare à la mise en service mais l'éventualité de réserver des possibilités pour l'avenir sera analysée. Les éléments techniques précis sur la longueur des quais ne sont pas encore connus à stade ; il sera certainement possible de laisser place à des évolutions pour accueillir des trains plus longs dans l'avenir.

4.5. L'environnement et le cadre de vie des habitants

Les avis sur cette thématique se répartissent entre deux sujets :

- les effets du projet sur l'environnement et le cadre de vie ;
- la question du bruit aérien.

4.5.1. Les effets du projet sur l'environnement et le cadre de vie

Quelques inquiétudes sont exprimées sur les emprises nécessaires au projet, soit pour affirmer que la section de voie nouvelle consommera des terrains, rares dans la région, soit pour demander si des propriétés feront l'objet d'expropriations.

Le sujet des nuisances de la voie ferrée est abordé. Quelques contributeurs estiment que les habitations proches du projet subiront des nuisances sonores et qu'il sera nécessaire de prévoir des protections en conséquence. Il est demandé si des parties du projet seront conçues en souterrain.

Globalement, les attentes portent sur une précision des impacts du projet pour les riverains et sur l'impératif de leur maîtrise pour maintenir la qualité de vie. Deux expressions portent sur la façon dont ces impacts seront pris en compte : l'un demande si ces impacts ont été anticipés, l'autre indique qu'il manque une étude d'impact sur l'environnement telle que l'exige la convention d'Espoo. Des demandes de précision portent également sur les impacts des futurs travaux et sur la comparaison entre les émissions de CO₂ du train et du bus.

Les éléments d'information apportés au cours de la concertation

- ✓ Les questions foncières seront précisées dans la suite des études.
- ✓ Réseau Ferré de France privilégie un principe d'acquisition à l'amiable plutôt que d'expropriation. Les riverains directement concernés par le projet seront rencontrés.
- ✓ Il n'est pas prévu dans le projet de parties en souterrain – celles-ci sont réalisées dans des cas très spécifiques, notamment lorsque les reliefs sont forts.
- ✓ Les porteurs du projet ont réalisé une première analyse environnementale, qui n'a pas fait apparaître d'élément rédhibitoire pour l'insertion du projet. Cette analyse sera approfondie dans un dossier d'étude d'impact au cours des études ultérieures, notamment sur les thèmes milieu naturel, présence humaine, hydrologie, etc. Le dossier d'étude d'impact fera partie intégrante du dossier d'enquête publique.

- ✓ Avec le projet, l'essentiel du trafic de trains de voyageurs, qui circule aujourd'hui en proximité de la zone pavillonnaire de Saint-Louis-Neuweg, circulera demain sur le raccordement ferroviaire, situé au-delà de l'autoroute, et plus éloigné de cette zone que ne l'est la voie actuelle.
- ✓ Les publics suisses et allemands pourront participer, au même titre que le public français, à l'enquête publique conformément aux recommandations de la convention d'Espoo, transcrites pour le Rhin Supérieur dans le « *Guide des procédures des consultations transfrontalières* » dans sa version du 10 décembre 2010.

4.5.2. La question du bruit aérien

Les contributeurs qui s'expriment ici considèrent que l'aéroport est déjà une source de nuisances sonores et de pollution atmosphérique et s'inquiètent de l'augmentation de ces impacts si le trafic aérien est destiné à croître.

Certains estiment que le projet de Nouvelle liaison ferroviaire accroîtra l'attractivité de l'aéroport, ce qui conduira à une augmentation du nombre de passagers et de vols ; d'autres jugent que l'aéroport est situé trop près des habitations – selon quelques avis, l'aéroport devrait être déplacé dans une zone plus rurale et moins peuplée.

Des associations et représentants de riverains émettent plusieurs demandes :

- l'interdiction des vols de nuit, entre 22 h et 7 h, telle qu'elle est mise en œuvre à l'aéroport de Zürich ;
- la protection des habitations ;
- des vols d'approche depuis le sud à plus haute altitude et globalement une augmentation de la hauteur de survol ;
- la limitation des mouvements aériens ;
- des incitations à l'utilisation d'avions plus silencieux ;
- une utilisation plus fréquente de la piste Ouest ;
- la création d'îlots de calme.

Quelques personnes souhaitent des études plus précises sur l'évolution du trafic aérien et une communication transparente des résultats et demandent si l'étude d'impact analysera le nombre de vols à l'EuroAirport. Certaines indiquent ne pas croire au chiffre de 170 000

passagers supplémentaires générés par le projet, jugé trop faible, et s'inquiètent ou s'élèvent contre l'éventualité de reports de trafics aériens de l'aéroport de Zürich vers l'EuroAirport.

Les éléments d'information apportés au cours de la concertation

- ✓ L'intérêt du projet est d'augmenter de façon très importante le report de la voiture vers le transport en commun. Les études ont démontré que l'on passerait de 1,6 million à 2 millions de voyages par an en transport en commun.
- ✓ Cela ne doit pas être confondu avec des voyageurs aériens supplémentaires, le projet n'apportant qu'une faible part de cette augmentation. L'augmentation des passagers aériens générée par le projet a été chiffrée en première approche à 170 000 à la mise en service du projet.
- ✓ Les répercussions du projet seront de nouveau vérifiées dans la future étude d'impact. Les résultats des études à venir seront présentés dans les phases ultérieures de concertation.
- ✓ L'EuroAirport a un autre positionnement que l'aéroport de Zurich qui est une plaque-tournante pour des vols intercontinentaux. L'EuroAirport est un aéroport régional assurant essentiellement des vols point à point dans un réseau européen ou proposant des correspondances vers des principales plates-formes européennes type « hub » (par exemple Francfort, Londres, Paris...). Son rôle n'est pas d'accueillir le trop plein de trafic venant de l'aéroport de Zürich.

La modification des horaires d'exploitation de l'EuroAirport aurait pour conséquence le départ de certaines activités clés du site, notamment le fret express et des avions basés. La région bâloise ne serait plus l'un des centres logistiques importants de la Suisse et il y aurait pour la région trinationale une grande perte de connectivité.

Par ailleurs, à l'Aéroport de Zürich, les atterrissages peuvent se faire jusqu'à 23h30 pour des avions basés sans demande de dérogation.

En comparaison avec d'autres aéroports européens, l'EuroAirport a des conditions d'exploitation rigoureuses et poursuit sa politique de limitation des nuisances sonores autour de l'aéroport mise en place progressivement par le Conseil d'administration depuis les années 1990.

- ✓ L'Aéroport ainsi que l'Office Fédéral des Transports considèrent qu'une liaison ferroviaire avec Zürich n'est pas d'actualité. La mise en service d'une telle liaison est un projet en soi qui, en plus de la disponibilité de matériel roulant bi-courant, nécessiterait des investissements très lourds pour augmenter tout à la fois la capacité de la section de voie ferrée et le gabarit des tunnels entre la gare de Bâle CFF et la frontière.
- ✓ Le projet de « Nouvelle liaison ferroviaire EuroAirport » ne concerne que la desserte par des trains régionaux (TER et « Regio-S-Bahn »).

4.6. Le coût, le financement et le calendrier

Les expressions regroupées dans cette thématique concernent :

- le coût et la rentabilité du projet ;
- le financement ;
- l'horizon de réalisation ;
- le calendrier des études.

4.6.1. Le coût et la rentabilité du projet

Il est demandé de rappeler le montant du projet et de préciser si ce montant doit être augmenté de la TVA.

Des contributeurs jugent le coût du projet trop élevé, notamment au regard du gain de temps apporté et considèrent que la rentabilité sera difficile à atteindre ou ne sera pas avérée. Des avis précisent que des alternatives moins coûteuses existent ou doivent exister. A contrario, d'autres personnes insistent sur la nécessité de ne pas faire un projet « *au rabais* » ou jugent que son coût sera amorti. D'autres enfin demandent s'il sera possible d'optimiser les coûts.

Les éléments d'information apportés au cours de la concertation

- ✓ Le montant inscrit pour le projet est de 220 millions d'euros hors taxes (aux conditions économiques de décembre 2010) – la TVA sera récupérée. Il s'agit d'une enveloppe globale qui sera affinée dans les études ultérieures.
- ✓ Le taux de rentabilité est de 6 %, ce qui est élevé puisque, en France, un projet est considéré comme rentable lorsqu'il atteint 4 %.

4.6.2. Le financement

Des contributeurs demandent que les financeurs concernés et le montant des participations soient précisés. Des interrogations portent sur :

- la réalité de la participation du Land de Bade-Wurtemberg au projet ;
- la « *propriété* » du projet (« *est-il français, suisse ou privé ?* ») ;
- l'engagement de 25 millions de Francs suisses de la Confédération suisse, pour savoir s'il s'agit d'un crédit d'étude ou de réalisation et pour connaître son devenir si le projet ne se réalisait pas.

Un contributeur demande également si le financement pourrait se faire au détriment de la deuxième phase de la Ligne à grande vitesse Rhin-Rhône.

Les éléments d'information apportés au cours de la concertation

- ✓ Il n'est pas usuel qu'un plan de financement soit bouclé à ce stade amont d'un projet. Un certain nombre d'annonces de participations, faites par différents partenaires du projet, certainement dans le but de donner un signal positif en faveur de sa réalisation, ont été faites. L'ensemble des participations évoquées jusqu'à présent n'atteint pas le montant nécessaire de 220 millions d'euros. Il reviendra au comité de pilotage trinational du projet, le moment venu, de convoquer officiellement un tour de table financier afin d'aboutir à un plan de financement complet et cohérent.
- ✓ La participation annoncée par le Land de Bade-Wurtemberg pour le projet est de 10 millions d'euros ; les partenaires allemands auront l'occasion de confirmer leur position le moment venu. Les représentants allemands des institutions publiques du Pays de Bade ont été rencontrés par les porteurs du projet et cela a permis de constater le fort soutien politique au projet.
- ✓ La loi sur le raccordement du réseau ferré suisse à la grande vitesse a été votée le 18 mars 2005 ; le montant de 25 millions de Francs suisses y est inscrit, à destination de la réalisation du projet.

4.6.3. L'horizon de réalisation

Selon plusieurs expressions, le projet aurait dû être réalisé depuis longtemps. Il est attendu pour un aéroport de cette envergure, par les voyageurs et en raison des atouts qu'il offrira au territoire du Rhin supérieur.

Des personnes demandent que le service de bus de la ligne 50 soit amélioré en attendant la réalisation de la nouvelle liaison ferroviaire, notamment par l'ajout de range-bagages ou par la mise en œuvre de trajets directs (sans arrêts intermédiaires) vers l'EuroAirport.

4.6.4. Le calendrier des études

Les contributeurs questionnent ici sur la date de lancement des études d'avant-projet.

4.7. La concertation et l'information

Les expressions rassemblées dans cette dernière thématique :

- portent sur le principe de la concertation et le déroulement du premier temps fort ;
- mettent au jour des attentes et suggestions concrètes d'association et d'information.

4.7.1. Le principe de la concertation et le déroulement du premier temps fort

Plusieurs personnes expriment leur satisfaction de pouvoir donner leur avis sur le projet au cours de ce premier temps fort de concertation. Quelques-unes saluent l'accessibilité et la lisibilité du site Internet dédié au projet. Une personne aurait souhaité davantage d'informations dans les gares. D'autres indiquent que la concertation est une bonne chose, mais qu'elle ne doit pas freiner un projet qu'il est urgent de réaliser.

Quelques contributeurs font part de leur déception :

- sur le fait qu'il n'ait pas été apporté de réponse concrète et précise à plusieurs questions comme celles du financement ou de la desserte de l'EuroAirport par des trains à grande vitesse ;
- sur le fait que la concertation arrive trop tôt (en l'absence de ces réponses) ;
- sur le fait qu'il n'y ait plus de dialogue sur le projet après le 20 juin 2013 ;
- sur l'absence d'une charte de la concertation qui permettrait de mieux faire entendre les avis des associations et des élus.

Pour l'un d'entre eux, la concertation est davantage une consultation qu'une procédure de participation ; d'autres personnes s'interrogent sur la réelle possibilité (notamment pour les publics suisses et allemands) d'agir sur la décision.

Les éléments d'information apportés au cours de la concertation

- ✓ Les temps de concertation ne sont pas des pertes de temps ; ils sont nécessaires au bon développement du projet car ils permettent d'enregistrer les questions et les propositions pour les intégrer aux études ultérieures.

- ✓ Le garant de la concertation a rappelé que différentes modalités d'information et d'expression sont proposées, notamment avec le site Internet qui dispense de l'information de manière transparente et offre la possibilité de s'exprimer, et avec les quatre réunions publiques organisées. Il considère que ces modalités sont suffisantes.
- ✓ Cette concertation répond aux décisions de la Commission nationale du débat public (instance française). Elle s'inscrit dans le cadre des recommandations de la convention d'Espoo et c'est pourquoi les citoyens des trois pays sont associés.
- ✓ Les publics suisses et allemands pourront prendre connaissance du dossier (comportant notamment une étude d'impact) et participer, au même titre que le public français, à l'enquête d'utilité publique conformément aux recommandations de la convention d'Espoo, transcrites pour le Rhin Supérieur dans le « *Guide des procédures des consultations transfrontalières* » dans sa version du 10 décembre 2010.

4.7.2. Des attentes et suggestions concrètes d'information et d'association

Principalement, les contributeurs demandent que des réponses soient apportées aux remarques et questions posées durant la concertation, par exemple par voie de presse ou au moyen du site Internet. Ils s'interrogent sur la façon dont les avis recueillis seront intégrés dans les études ultérieures – et demandent s'ils le seront bien. Ils souhaitent être informés de manière régulière dans la suite du processus et pouvoir consulter au fur et à mesure les rendus d'études.

Différentes attentes concrètes s'expriment pour la poursuite du projet :

- en termes d'association : l'organisation d'une votation dans les cantons suisses concernés ou d'un référendum permettant à la population de s'exprimer ;
- en termes de mesure des avis, la réalisation de sondages auprès du grand public ou auprès des voyageurs ;
- en termes d'échanges et de dialogue : une consultation et des rencontres avec les riverains et les habitants (public considéré comme prioritaire), une consultation des entreprises, la création d'un comité de suivi pour le concours d'architecture du futur bâtiment gare ;

- en termes d'informations sur le projet : des précisions sur les étapes à venir, le tracé et le dimensionnement de la future gare, sur les coûts et globalement sur les impacts environnementaux, sur les solutions alternatives (résultats de leur analyse économique, retours d'expérience sur d'autres solutions de transport en commun dans des aéroports), sur le contexte juridique et technique trinational lorsqu'il influe sur le projet, sur les futurs travaux et les nuisances du chantier ;
- en termes de moyens de communication : la poursuite de l'information continue à destination du grand public, des instances représentatives et des groupes d'intérêt.

Il est également demandé ou suggéré aux porteurs du projet de s'attacher, pour bien répondre aux attentes, à :

- fournir des informations transparentes ;
- tenir compte des demandes ;
- mener des études sur le trafic aérien à l'EuroAirport ;
- valoriser davantage le fait que la nouvelle gare de l'EuroAirport sera la quatrième (en termes de trafic voyageurs) du territoire trinational et que le projet pourrait être « *un modèle* » pour d'autres infrastructures frontalières en Europe.

Quelques acteurs se proposent pour relayer l'information sur le projet auprès des populations.

5. Les enseignements et les suites à donner

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, ont établi le présent bilan de la concertation qui s'est tenue du 6 mai au 20 juin 2013 pour garder trace des observations émises par le public sur le projet et pouvoir, sur ces bases, enrichir la prochaine étape d'études (études préalables à l'enquête publique). Le bilan de la concertation est également adressé à la Commission nationale du débat public et rendu public.

Pour mémoire, les principaux jalons du planning du projet sont rappelés dans le schéma ci-dessous :



Les porteurs du projet exposent dans cette dernière partie du bilan :

- les enseignements qualitatifs de ce premier temps fort de concertation ;
- les suites concrètes qu'ils se proposent d'y donner, dans les études et dans la poursuite de la concertation avec les différents publics.

5.1. Les enseignements qualitatifs de la concertation

Les porteurs du projet relèvent tout particulièrement le climat positif et contributif du premier temps fort de concertation sur le projet. Ils remercient particulièrement les personnes qui ont pris le temps de participer à cette étape de dialogue, de se rendre aux réunions publiques ou de formaliser leur avis par écrit.

Ce premier temps de concertation s'est caractérisé par une participation très satisfaisante, équilibrée entre les publics des trois pays, un déroulement fluide, une bonne tenue des échanges (écoute mutuelle) et une qualité des contributions et des arguments exposés par toutes les parties.

La concertation a ainsi :

- montré que l'opportunité du projet est globalement reconnue ;
- fait émerger une très grande richesse d'avis, remarques et suggestions ; cette richesse permet d'orienter utilement les études à venir (études préalables à l'enquête publique) et en particulier de creuser et d'approfondir des points plus sensibles en termes d'effets et d'impacts du projet ;
- mis en lumière un intérêt pour la suite du processus et de nombreuses attentes très concrètes, qui portent notamment sur :
 - la poursuite de l'information, de la concertation et de l'association des différents publics (instances représentatives et grand public) ;
 - une association plus étroite des publics locaux (collectivités locales et riverains/habitants) ;
 - la prise en compte des avis des publics suisses et allemands dans cette procédure de concertation de droit français ;
 - des réponses aux questions posées au cours de la concertation, davantage de précisions et de pédagogie sur des points techniques, d'environnement ou relatifs à la dimension socio-économique du projet, que les prochaines études devront s'attacher à éclairer au fur et à mesure de leur avancement.

5.2. Les suites à donner

5.2.1. La prise en compte des attentes émises au cours de la concertation dans les études

Sur la base du présent bilan, les maîtres d'ouvrage Réseau Ferré de France et l'Aéroport de Bâle-Mulhouse engageront début 2014 les études et la concertation préalables à l'enquête publique, qui permettront d'affiner les premières études conduites sur le projet en 2010-2011.

Elles comprendront trois volets principaux :

- **les études techniques** : implantation du tracé, des ouvrages de raccordement et de franchissement des voies de communication existantes, implantation de la nouvelle gare ;
- **les études d'environnement** : l'étude d'impact qui traitera de l'ensemble des thématiques environnementales (bâti, foncier, faune et flore, hydraulique/hydrogéologie, bruit, paysage...) ;
- **les études socio-économiques** : trafics attendus, coûts, rentabilité socio-économique du projet, ainsi qu'une évaluation de l'impact économique du projet.

Les porteurs du projet s'engagent à enrichir les cahiers des charges des études en fonction des attentes exprimées au cours de la concertation ; ils identifient également des actions et des analyses spécifiques qu'ils se proposent de conduire en complément. Les attentes exprimées et leurs modalités concrètes de prise en compte sont développées ci-dessous.

Sur la desserte envisagée

Les questionnements ont été nombreux sur la desserte envisagée pour le projet. Il est proposé :

- de mettre en œuvre des **groupes de travail techniques** (maîtres d'ouvrage, autorités organisatrices des transports et entreprises ferroviaires des trois pays), dont l'organisation pratique sera définie avec les acteurs concernés en France, en Suisse et en Allemagne. Les travaux de ces groupes permettront d'alimenter directement les études de trafic ferroviaire et de capacité et les études techniques de conception du projet. Ils porteront sur :
 - la desserte envisagée, le matériel roulant, la capacité de la ligne Mulhouse-Bâle, les questions d'amplitude horaire, le fonctionnement des correspondances dans les gares de Bâle et en gare de Mulhouse, l'évolution des services de bus et d'autres transports en commun... ;
 - pour le plus long terme, sur l'évolutivité de la future gare de l'EuroAirport, l'évolution des connexions avec les transports en commun urbains, le fonctionnement des correspondances, etc. ;
- de mener différentes **études sur la gare et les besoins des usagers** :
 - étude d'accessibilité et de fonctionnement de la nouvelle gare de l'EuroAirport ;
 - étude architecturale et paysagère de la future gare ;
 - étude amont sur l'adaptation du projet aux attentes spécifiques de transport d'un voyageur d'aéroport : ergonomie (qualité, confort, praticité) du service d'un bout à l'autre de la chaîne de déplacement.

Sur le tracé

Le tracé de la nouvelle liaison ferroviaire a fait l'objet de demandes de précisions :

- les études techniques permettront d'approfondir les questions relatives au tracé (implantation, ouvrages d'art, géométrie, etc.) ;
- il sera répondu avec attention à la solution alternative de tracé proposée par le Réseau FNAUT Alsace (cf. 4.2.2. : un tracé à l'est de l'A35 et une passerelle jusqu'à l'aérogare).

Sur les questions d'insertion du projet

Des attentes ont été exprimées sur l'insertion locale du projet :

- les porteurs du projet s'engagent à rencontrer les riverains lorsque le tracé sera suffisamment précisé ;
- une étude de compatibilité du projet avec les projets locaux à l'étude ou en émergence sera lancée et servira de base à une concertation étroite et continue avec notamment la Communauté de communes des Trois Frontières et la Ville de Saint-Louis.

Sur les questions d'environnement

Elles ont fait l'objet de nombreuses expressions :

- l'étude d'impact environnementale (environnement humain et naturel) sera engagée sans attendre, dès le lancement des études préalables à l'enquête publique. Elle comprendra notamment un volet bruit ferroviaire et un volet relatif à la phase travaux.
- les études relatives aux nuisances sonores générées par les activités aériennes qui seront conduites par l'Aéroport de Bâle-Mulhouse intégreront deux variantes de croissance du trafic (avec et sans la nouvelle liaison ferroviaire).

Sur les questions économiques et financières

Les participants ont fait part de questionnements sur les dimensions économiques du projet, notamment sur les enjeux du projet pour l'économie du territoire, et sur les coûts :

- les premières analyses menées en 2010-2011 seront approfondies au cours des études préalables à l'enquête publique ;
- les études seront conduites dans une optique forte d'optimisation des coûts.

5.2.2. La poursuite de l'information et de la concertation

Les maîtres d'ouvrage Réseau Ferré de France et l'Aéroport de Bâle-Mulhouse, associés à la Région Alsace, prennent également en compte les attentes d'information et d'association exprimées par les publics.

La concertation se poursuivra tout au long des études préalables à l'enquête publique, en lien étroit avec leur avancement. Au cours de l'automne 2013, les porteurs du projet structureront un dispositif précis de concertation et d'information couvrant la phase d'études à venir (début 2014-fin 2015), mais identifient d'ores et déjà les différentes actions ci-dessous.

Des actions de concertation :

- avec les partenaires et les acteurs du transport des trois pays : l'association à la réflexion sur toutes les dimensions de la desserte envisagée pour le projet dans des groupes de travail techniques ;
- avec les collectivités locales : la concertation continue dans le cadre d'une étude de compatibilité du projet avec les projets locaux à l'étude ou en émergence ;
- avec les riverains et les habitants : des rencontres spécifiques sur le tracé et les questions d'insertion (lorsque le tracé aura été précisé) ;
- avec tous les publics : un deuxième temps fort de concertation mi-2015, dans le cadre de la concertation préalable à l'enquête publique au titre de l'article L300-2 du code de l'urbanisme (obligatoire dans le cas de l'aménagement d'une gare nouvelle), et au moment où les études préalables à l'enquête publique seront suffisamment avancées mais pourront encore être enrichies avant leur finalisation.

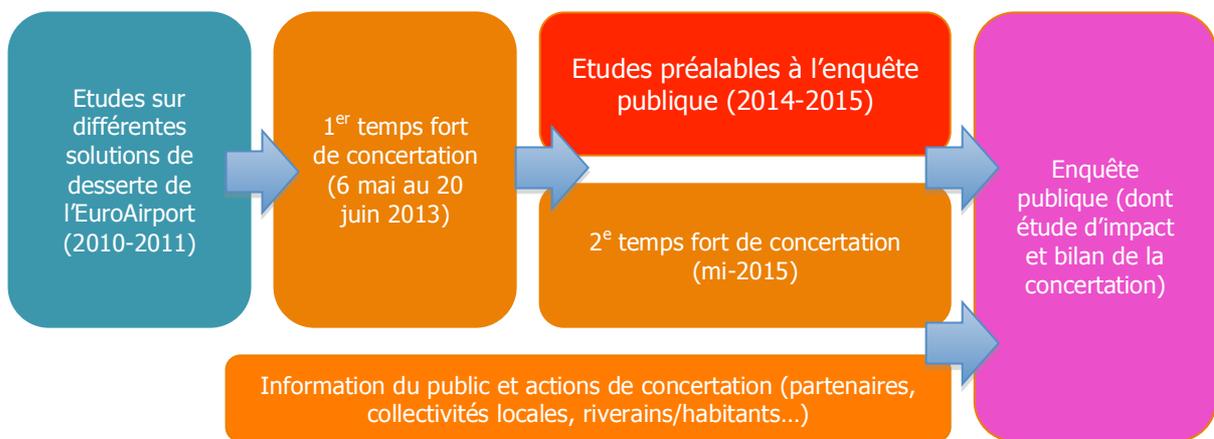
Des actions d'information (tous publics) :

- la transmission du bilan de la concertation à la Commission nationale du débat public et sa mise en ligne sur le site www.eapbyrail.org, la publication et la diffusion d'une *Lettre du projet* n° 2 présentant les grandes lignes du bilan de la concertation et le programme d'études et de concertation à venir ;
- pour répondre à de nombreuses questions exprimées sur le fonctionnement de l'offre de la Nouvelle liaison ferroviaire aux différentes échelles de territoire concernées par la future gare de l'EuroAirport, les porteurs du projet prévoient de réaliser un outil pédagogique (film/animation) qui permettra de mieux faire comprendre :
 - le fonctionnement des correspondances à Mulhouse et Bâle ;
 - la desserte de l'EuroAirport depuis l'Allemagne ;
 - le maintien des gares intermédiaires (hors Saint-Louis-la-Chaussée) ;

- le maintien la section de voie ferrée actuelle entre l'embranchement Nord du raccordement ferroviaire et la gare de Saint-Louis pour les trains de fret et les TGV, etc. ;
- de manière générale, les porteurs du projet s'engagent à poursuivre l'information du public sur l'avancement des études au travers du site www.eapbyrail.org et de communications régulières aux différents médias.

Le calendrier de principe pour la poursuite de l'information et de la concertation

(NB : les temps forts de concertation concernent tous les publics)



Les porteurs du projet rappellent enfin que la concertation sera poursuivie dans sa dimension trinationale :

- dans les deux langues française et allemande ;
- sous l'égide du comité technique et du comité de pilotage qui rassemblent les partenaires français, suisses et allemands.

Ces deux instances (comité technique et comité de pilotage) sont maintenues pendant toute la durée des études sur le projet et continueront de veiller :

- à la prise en compte des observations émanant des trois pays ;
- à l'organisation de l'information et de la concertation dans les trois pays et à l'égalité de traitement entre les citoyens français, suisses et allemands ;
- plus généralement à l'application des recommandations de la Convention d'Espoo, en vertu de laquelle sera également organisée, selon les modalités prévues dans le « Guide des procédures des consultations transfrontalières » (version du 10 décembre 2010) la participation des citoyens des trois pays à l'enquête publique, qui interviendra à l'issue des études.