



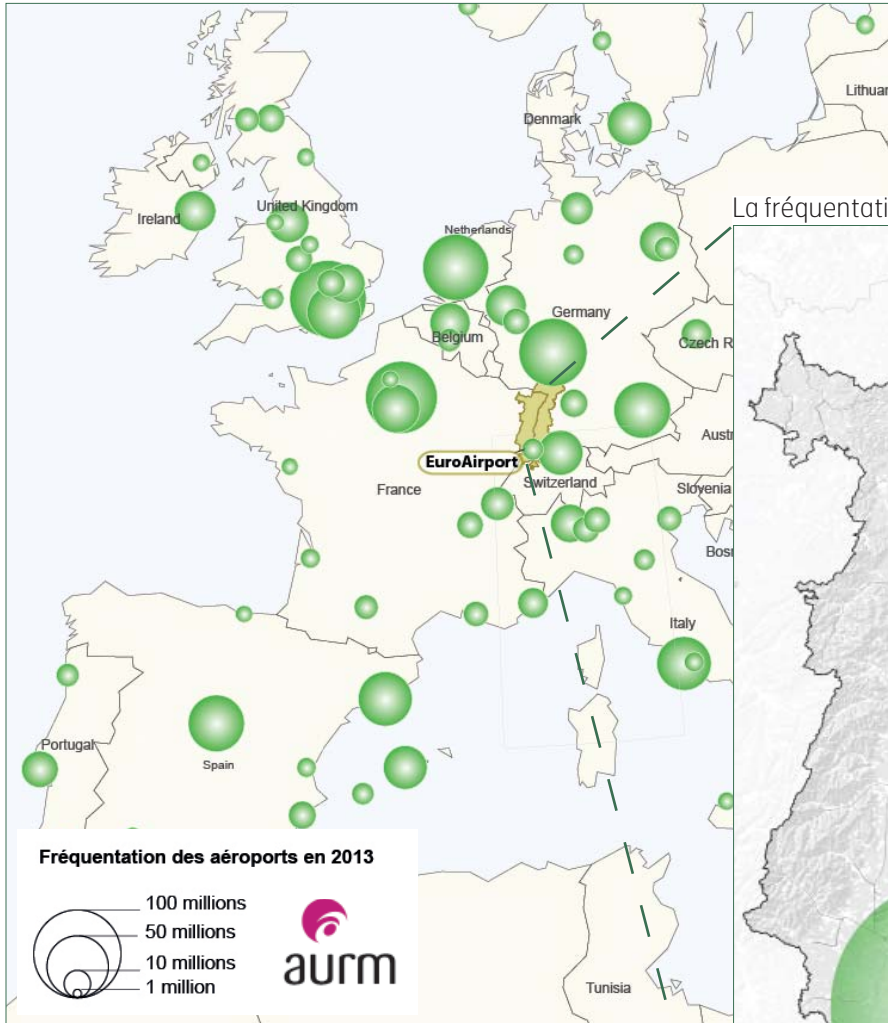
Portrait de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse

EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg

Bien plus qu'un aéroport !

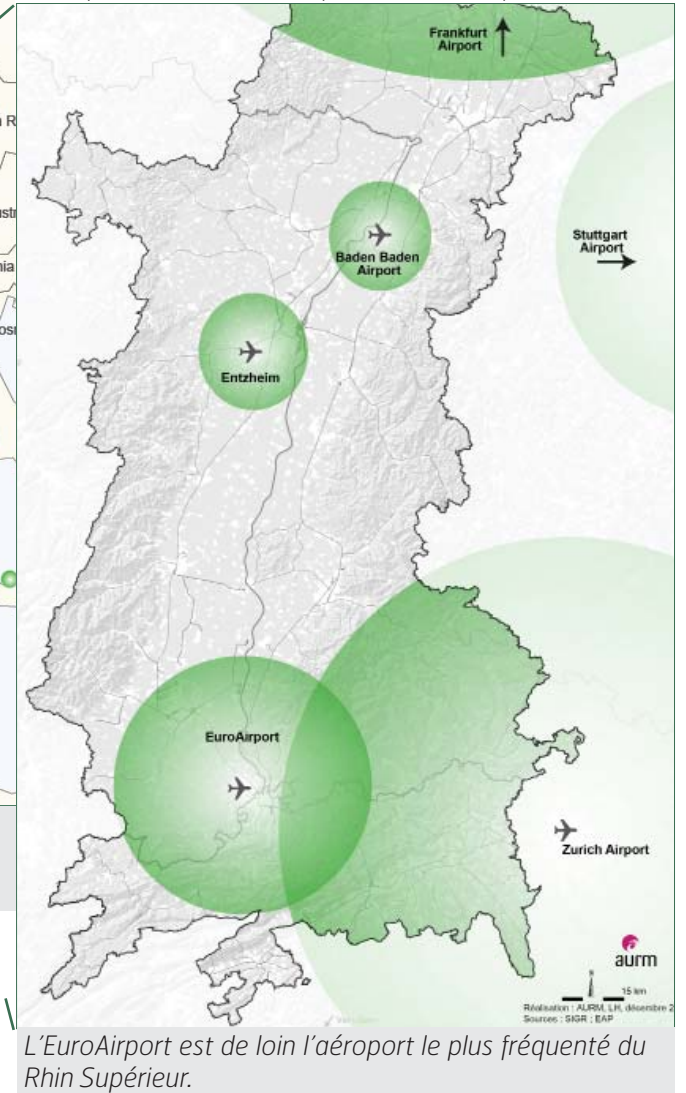


La fréquentation des principaux aéroports européens en 2013



L'EuroAirport est le 66ème aéroport le plus fréquenté d'Europe, le 5ème aéroport de province français et le 3ème aéroport national suisse.

La fréquentation des 3 aéroports du Rhin Supérieur en 2013



L'EuroAirport est de loin l'aéroport le plus fréquenté du Rhin Supérieur.

Sources :

- illustrations : AURM sauf mention contraire ;
- données : EuroAirport sauf mention contraire.

Le portrait de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse a été réalisé avec l'appui de l'EuroAirport.

EuroAirport®
BASEL MULHOUSE FREIBURG

SOMMAIRE

Préambule.....	3
Histoire et gouvernance.....	4
Le trafic passager.....	6
Le trafic fret et fret express.....	8
Les activités dites «industrielles».....	9
Les emplois.....	10
Les projets de développement économique.....	12
Le raccordement ferroviaire à l'EuroAirport.....	13
Synthèse.....	14

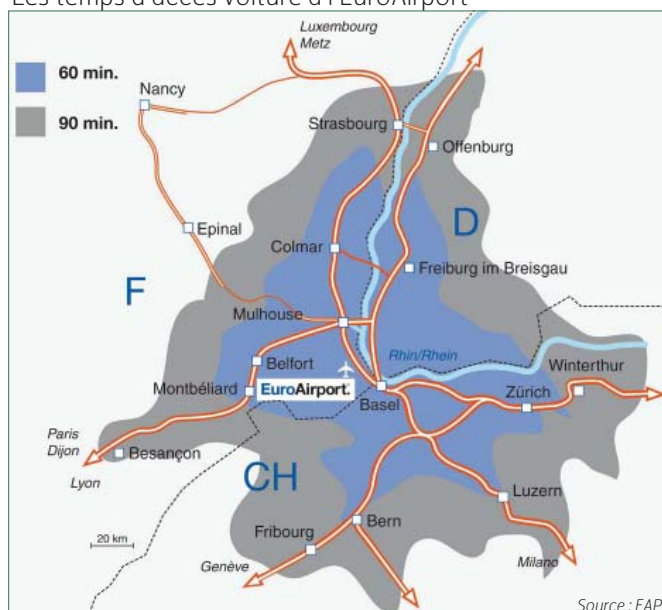
L'Aéroport de Bâle-Mulhouse et l'agence d'urbanisme échangent ensemble depuis plusieurs années. L'Aéroport apporte son expertise à nombre d'études transports de l'agence. Cette coopération s'est concrétisée par l'adhésion de l'Aéroport à l'AURM en avril 2013. Pour rendre plus visible cette adhésion, un portrait de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse / EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg a été réalisé.

⊕ Un rayonnement au-delà des frontières !

L'EuroAirport a été fréquenté par **6,5 millions de passagers en 2014**. Il est le cinquième aéroport de province de France derrière Nice Côte d'Azur, Lyon Saint-Exupéry, Marseille Provence et Toulouse Blagnac. Il est le 3ème aéroport de Suisse après les aéroports de Zurich et de Genève. Avec sa fréquentation, il est le premier aéroport du Rhin Supérieur devant Strasbourg-Entzheim et Baden-Airpark et se classe à la 66ème position à l'échelle européenne.

Il présente la singularité de **drainer des voyageurs venant des 3 pays limitrophes : France, Suisse et Allemagne**. A moins d'une heure en voiture de l'EuroAirport résident 3,2 millions de personnes et à moins d'une heure trente 6,3 millions.

Les temps d'accès voiture à l'EuroAirport



Une aire de chalandise à 360° couvrant France, Suisse et Allemagne

⊕ Un équipement de premier plan aux portes de Mulhouse

L'EuroAirport propose des dessertes aériennes vers les principales villes européennes et du bassin méditerranéen. Le site aéroportuaire compte plus de 6 000 emplois en 2014. Il s'agit de la deuxième plate-forme économique du Haut-Rhin derrière PSA-Mulhouse. **C'est un pôle économique dans lequel nombre de mulhousiens travaillent.**

Mulhouse se situe à **30 km de l'EAP**. L'Aéroport est accessible en 30 min en voiture depuis l'agglomération mulhousienne. Le voyageur a le choix entre l'avion, le TGV ou l'autoroute pour rejoindre Mulhouse de l'extérieur.



L'EuroAirport est un **élément essentiel de l'attractivité de Mulhouse** car peu d'agglomérations de cette taille disposent d'un aéroport accueillant 6,5 millions de passagers par an. Il constitue **une porte d'entrée importante**.

La présence de cet équipement structurant représente un **potentiel fort d'image et de communication** pour les stratégies de développement économique.

⊕ Mieux connaître l'EuroAirport

Ainsi, dans ce contexte, l'objectif de la publication est de mieux faire connaître l'EuroAirport en :

- présentant les **éléments factuels** : offre aérienne, emplois, projets...
- pointant les **spécificités de l'aéroport** : binationalité, développement économique...

L'histoire et la gouvernance de l'EuroAirport, les trois piliers des activités aéroportuaires, les emplois présents sur le site et les projets (zones d'activités économiques et raccordement ferroviaire) sont présentés dans la publication.

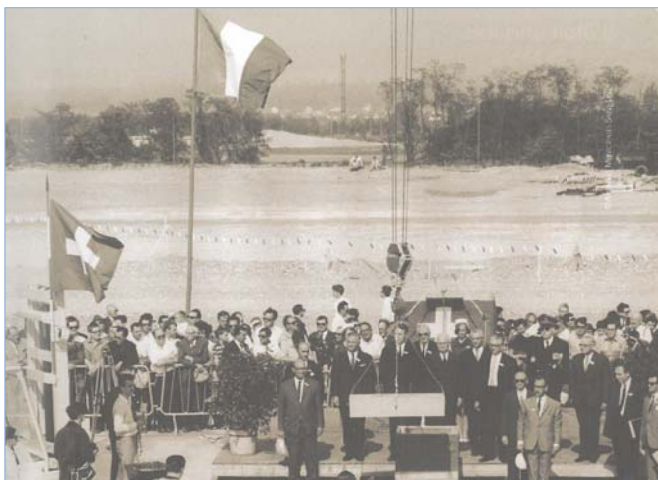


Le nouvel aérogare a été aménagé au début des années 2000

Un modèle d'aéroport unique au monde

⊕ D'un aérodrome bâlois à un aéroport franco-suisse

L'aérodrome du Sternenfeld à Bâle a été ouvert en 1920. Dès les années 1930, les infrastructures ont commencé à devenir inadaptées en raison de la croissance du trafic aérien. Les autorités cantonales de Bâle ont proposé de positionner l'aéroport sur la frontière, entre Allschwil et Bourgfelden. La seconde guerre mondiale a stoppé ce projet. Dès 1945, les discussions ont repris. L'emplacement situé à 4 km au nord de Bâle, sur la commune de Blotzheim, a été choisi. Il était mieux adapté. Après seulement 2 mois de travaux, l'aéroport provisoire a été inauguré le 8 mai 1946.



Pose de la première pierre de l'Aéroport en 1946
Source : En Alsace - hors série 2013 - «Tout savoir sur l'EAP» - © Archives Municipales Saint-Louis

⊕ La convention de 1949 : l'ADN juridique de l'aéroport

L'établissement public « Aéroport de Bâle-Mulhouse » a été créé par la convention franco-suisse du 4 juillet 1949. Elle indique que la France acquiert et met à disposition de l'aéroport les terrains. La Suisse a financé les dépenses dites de « premier établissement ». En 1998, face à l'ampleur des travaux d'extension des terminaux passagers, la convention a été amendée : financement des travaux à parts égales entre la France et la Suisse.

⊕ Une gouvernance binationale

Le Président et le Directeur sont **obligatoirement de nationalités différentes**. La règle est la même pour le Président et le Vice-Président, le Directeur et le Directeur-Adjoint.

L'Aéroport est administré par un Conseil d'administration composé par 8 membres français, 8 membres suisses et par 2 membres allemands avec voix consultatives.

Une vocation trinationale affirmée dès 1987

En 1987, le « Beirat » a été créé. Il s'agit d'un Comité Consultatif Tripartite permettant d'associer les partenaires allemands à la gestion de l'Aéroport. La même année, l'appellation commerciale : «EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg» a été introduite.

Quelques dates clés

- 1946** : inauguration de l'aéroport provisoire.
- 1949** : signature de la convention franco-suisse à Berne, le 4 juillet.
- 1978** : extension de la piste principale à 3 900 m.
- 1984** : pour la première fois, l'aéroport atteint le million de passagers.
- 2001** : faillite de la compagnie Swissair.
- 2002 et 2005** : mise en service du nouveau terminal passagers nord et sud.
- 2004** : arrivée de la compagnie easyJet et reprise de la hausse de la fréquentation.
- 2008** : mise en service de la zone sud-ouest « 6 bis » destinée à la maintenance et à l'aménagement intérieur d'avions gros porteurs.
- 2014** : dépassement des 6 millions de passagers.
- 2015** : mise en service du nouveau Cargo Terminal.

⊕ En réalité, deux aéroports en un !

L'EuroAirport est **intégralement situé en territoire français**. Il est donc soumis à la législation française. Afin de permettre le fonctionnement en mode binational, la convention de 1949 a introduit de nombreuses dérogations au droit interne français et a prévu un partage des compétences entre les deux Etats.

En matière douanière

Une partie de l'emprise aéroportuaire est classée en **secteur douanier suisse**. Ce secteur est directement relié au territoire suisse par une **route douanière grillagée et déconnectée du réseau français**. L'emprise de l'Aéroport est ainsi divisée en deux zones douanières distinctes auxquelles s'ajoute un **troisième secteur commun** englobant les pistes et les services généraux de l'aéroport.

En matière de trafic aérien

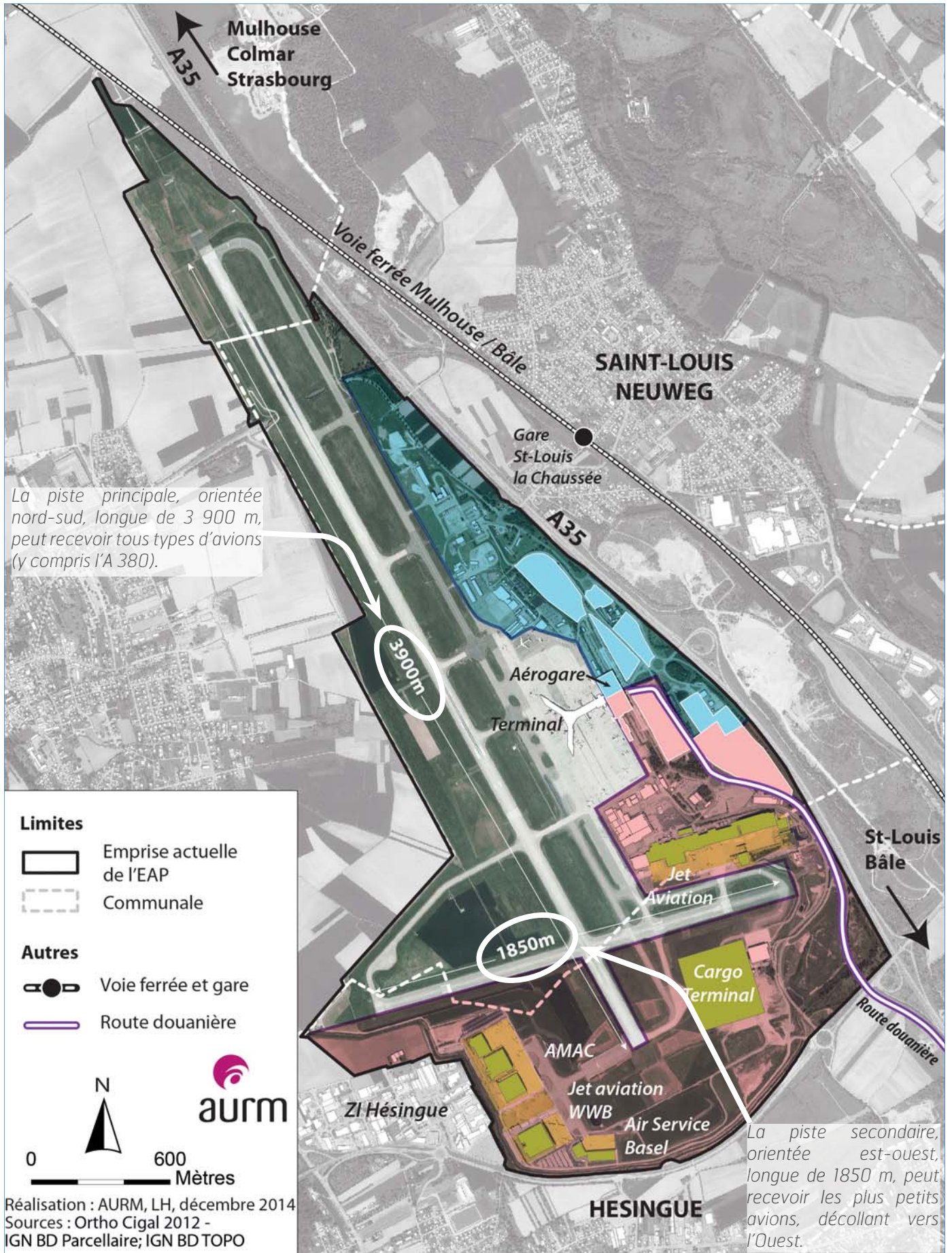
Les compagnies aériennes desservant l'Aéroport opèrent selon des droits de trafic suisse (code BSL) ou des droits de trafic français (code MLH). En 2014, environ 90 % du trafic passagers relevait des droits de trafic suisses.



Une partie de l'aérogare est classée en secteur douanier suisse
Source : EAP



La plate-forme de l'EuroAirport



Une plate-forme aéroportuaire à cheval entre 3 communes françaises : Saint-Louis, Hésingue et Blotzheim



Une porte ouverte sur le monde

Le rayonnement «euro-méditerranéen» de l'EuroAirport

L'EuroAirport, avec ses 6,5 millions de passagers en 2014, est l'aéroport le plus fréquenté du Rhin supérieur. Selon la saison, il dessert quotidiennement de 60 à 80 aéroports situés dans 30 pays en Europe, en Afrique du nord et au Moyen-Orient. Cela représente entre 80 et 100 vols réguliers par jour. L'EuroAirport propose une couverture euro-méditerranéenne, avec des offres denses à destination des principales villes d'Europe.

En 2014, l'offre s'est étoffée avec onze nouvelles destinations en vols réguliers : Bastia, Brindisi, Bucarest, Dublin, Montpellier, Reykjavik... Début juillet 2015, de nouvelles liaisons seront proposées vers Nis en Serbie et Ohrid en Macédoine.



Source : A. SARRAZIN-DREYER

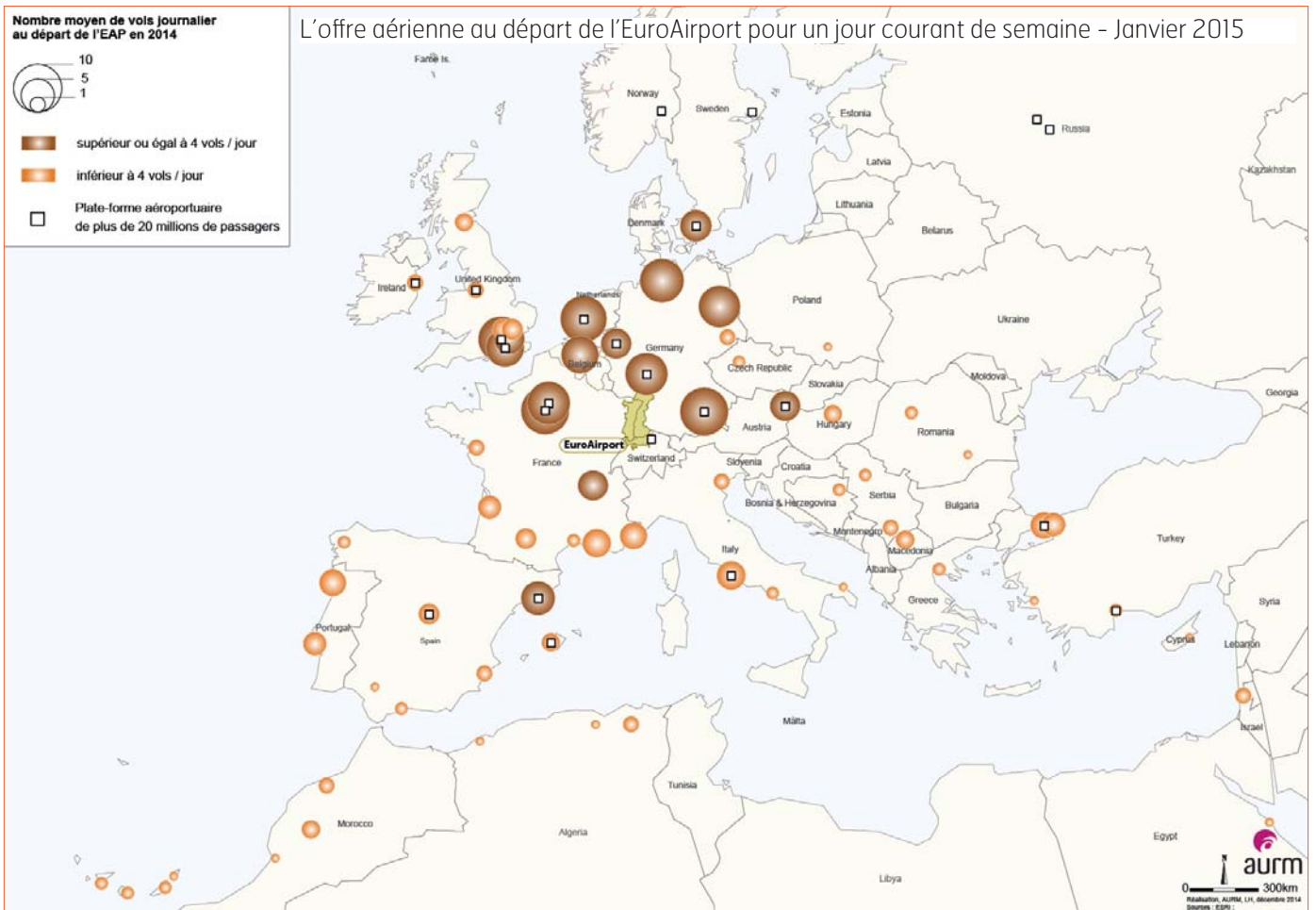
easyJet est la première compagnie aérienne de l'EAP.

La connexion avec les hubs intercontinentaux européens

Les principaux hubs aériens intercontinentaux européens : Paris Charles-de-Gaulle, Paris Orly, Francfort, Amsterdam, Londres Heathrow, Barcelone, Bruxelles et Istanbul sont reliés plusieurs fois par jour à l'EuroAirport. Il s'agit d'un atout de poids. Depuis ces plates-formes intercontinentales, le voyageur peut rejoindre les 4 autres continents !

100

vols réguliers par jour au départ de l'EuroAirport



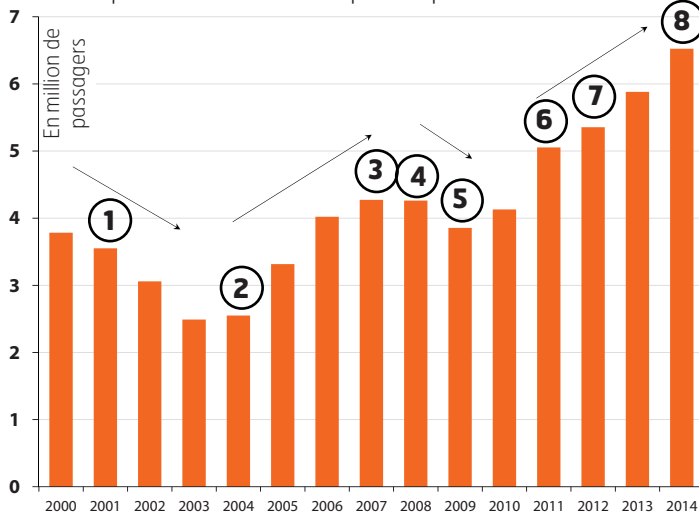
Une offre aérienne dense



Une succession de records de fréquentation

➔ La forte hausse de la fréquentation quasi continue depuis 2005

La fréquentation de l'EuroAirport depuis 2000



En 2014, la fréquentation a atteint les 6,5 millions de passagers. 55 % des passagers proviennent de la Suisse, 25 % de la France et 20 % de l'Allemagne.

- ➊ Attentats du 11 septembre 2001, faillite de Swissair en octobre 2001.
- ➋ Arrivée d'easyJet en 2004.
- ➌ Mise en service du TGV Est Européen en juin 2007.
- ➍ Coupe d'Europe de Football de 2008 co-organisée par la Suisse et l'Autriche : 25 000 passagers supplémentaires en juin 2008.
- ➎ Crise économique.
- ➏ Mise en service du TGV Rhin-Rhône en décembre 2011.
- ➐ Quatre années consécutives de records de fréquentation : 2011, 2012, 2013 et 2014.
- ➑ +11 % de fréquentation entre 2013 et 2014 : plus forte progression des aéroports de sa catégorie en Europe.

➔ Une croissance discrète du nombre de vols

En 2000, le trafic de l'Aéroport a été de 127 000 vols et de 3,8 millions de passagers, en 2014, 89 000 vols et 6,5 millions de passagers. La forte croissance du trafic passager de l'EuroAirport ne s'accompagne pas forcément d'une hausse du nombre de décollages et d'atterrissages. Ceci est une bonne nouvelle pour l'environnement.

Cette situation s'explique par une utilisation actuelle d'avions de plus grande capacité et mieux remplis qu'au début des années 2000. Aujourd'hui, la majorité du trafic est assurée par des A319 / 320 et des Boeing 737. Ces appareils peuvent embarquer de 150 à 180 passagers. Leur taux de remplissage avoisine les 80 %.

➔ Le lowcost leader incontesté

easyJet dessert l'EuroAirport depuis 2004. Aujourd'hui, le site de l'EuroAirport héberge **9 appareils** de la compagnie. En 2014, cette compagnie lowcost a transporté près de 3,6 millions de personnes soit une part de 55 % des passagers de l'Aéroport. Le business modèle d'easyJet repose sur une flotte **monotype d'appareils récents** : A319/320 (maintenance facilitée), un **taux de remplissage de plus de 80 %**. Les suppléments : bagages en soute, boissons, sandwiches etc. **sont à payer par le voyageur, en plus de son billet**. Le modèle est à l'opposé des compagnies aériennes du début des années 2000 où les taux d'occupation des appareils étaient plus faibles et les services à bord généreux.

Les 10 premières compagnies aériennes en 2014

Compagnies aériennes	Nb. passagers	Part fréquentation EAP en %
1 easyJet	3 565 000	55%
2 Deutsche Lufthansa	287 000	4%
3 airberlin	281 000	4%
4 Air France	281 000	4%
5 Swiss	264 000	4%
6 TUIfly	253 000	4%
7 British Airways	225 000	3%
8 Pegasus	151 000	2%
9 KLM	150 000	2%
10 Wizz Air	149 000	2%

Avec 55 % du trafic passager de l'EuroAirport, easyJet est de très loin la première compagnie de l'aéroport en 2014.

Le top 10 des destinations en 2014

Destinations	Nb. passagers	Part fréquentation EAP en %
1 London	621 000	10%
2 Berlin	402 000	6%
3 Amsterdam	312 000	5%
4 Palma de Mallorca	284 000	4%
5 Paris	281 000	4%
6 Istanbul	270 000	4%
7 Hambourg	262 000	4%
8 Barcelone	248 000	4%
9 Porto	160 000	2%
10 Nice	153 000	2%

Londres, Berlin, Amsterdam arrivent en tête. Ces trois destinations représentent plus de 20 % de la fréquentation de l'EuroAirport.

6 523 874

passagers en 2014, un nouveau record de fréquentation !



Vers l'envol du fret avec le nouveau Cargo Terminal

La dimension stratégique du fret aérien

Le poids économique du fret aérien est souvent méconnu. Il est lié à la valeur des marchandises transportées. Selon diverses études de l'OCDE ou de l'IATA, le fret aérien ne représenterait que 2 à 3 % du trafic international en tonnage mais 30 à 40 % en valeur. L'évolution du trafic fret des aéroports est fortement liée à la conjoncture économique.

En 2014, plus de la moitié du fret aérien de l'EuroAirport transportée par camion

En 2014, plus de 98 000 tonnes de fret aérien ont été traitées sur la plate-forme de l'EuroAirport. Près de 56 000 tonnes ont été transportées par camion soit une part de 57 % du tonnage fret. Plus de 36 000 tonnes ont été transportées par fret express soit une part de 37%. Le fret cargo représente moins de 6 000 tonnes correspondant à une part de 6 % du trafic fret de l'EuroAirport.

98 175 tonnes

de fret ont été traitées par l'EuroAirport en 2014, soit une hausse de 5 % par rapport à 2013

Un objectif de capter 50 % du fret aérien de la région trinationale d'ici 2020



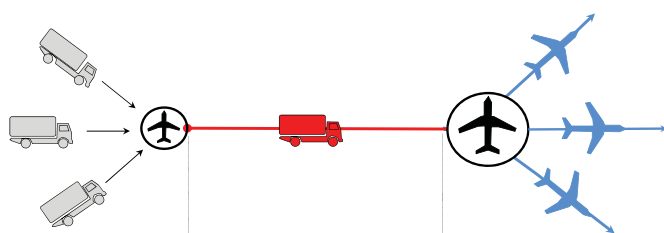
Le nouveau Cargo Terminal est dimensionné pour traiter jusqu'à 150 000 tonnes de marchandises par an.

Le nouveau Cargo Terminal de 21 000 m² est opérationnel depuis janvier 2015. 24 000 m² de tarmac ont également été construits pour accueillir 2 avions cargos gros porteurs. Un investissement de 40 M€ a été nécessaire. Les installations techniques du bâtiment permettent une température contrôlée de 15 à 25°C. Le stockage des médicaments est ainsi rendu possible. Les entreprises pharmaceutiques bâloises peuvent donc s'appuyer sur cet équipement majeur pour expédier leurs productions à travers le monde.

L'objectif de l'EuroAirport est de capter environ 50 % de l'ensemble du fret aérien de la région trinationale d'ici 2020 contre 20 % aujourd'hui. L'Aéroport attend dès 2015 une augmentation de son trafic fret de 19 %. Cela correspondrait à un volume de 117 000 tonnes.

Deux catégories de frets aériens

Fret aérien camionné



Aéroport de province : approvisionnement et conditionnement du "fret local" en "fret aérien" (palette...).

Fret aérien camionné : transport par la route des marchandises conditionnées pour le transport aérien.

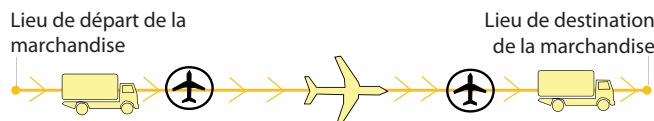
Grand hub intercontinental : dispatching puis transport du fret par avion.

Les hubs frets aériens concentrent la majorité des vols fret. Le plus souvent, dans les aéroports de province, les marchandises sont conditionnées puis transportées par camion vers les grands aéroports comme Paris Charles-de-Gaule ou Francfort. Cet acheminement est appelé fret aérien camionné. Dans les grands aéroports, le fret est embarqué pour des destinations lointaines de plusieurs milliers de kilomètres.

Fret aérien avionné

Il existe trois types de fret avionné : express, cargo et le fret embarqué dans les soutes des avions passagers.

Fret avionné «express»



Le fret express est expédié avec des contraintes horaires. Il s'agit le plus souvent de colis transportés de porte à porte. La même entreprise (intégrateur) comme DHL, Fedex... assure toutes les prestations de transport.

Fret avionné «cargo»



Le fret cargo est le fret aérien standard. Il peut être transporté soit par des compagnies aériennes cargo, des compagnies mixtes cargo / passagers et des compagnies aériennes passagers. Le transport aérien n'assure qu'un rôle de transport d'un aéroport à un autre.

Un pôle majeur d'activités aéronautiques

➔ Un site stratégique

Avec Houston, l'EuroAirport est l'un des deux principaux sites de maintenance aéronautique d'avions privés au monde. Il est également compétent pour l'aménagement intérieur des appareils. La présence des sociétés Jet Aviation, AMAC Aerospace et Air Service Basel en témoigne.

➔ Jet Aviation, une success story ayant commencé à Bâle en 1967

Jet Aviation a débuté ses activités à Bâle en 1967. A partir de 1977, au-delà de la maintenance pure, l'entreprise s'est spécialisée dans l'aménagement intérieur des avions. L'entreprise est maintenant présente sur 20 sites dans le monde. Elle compte plus de 4 500 salariés dont 1 200 à l'EuroAirport. Jet Aviation appartient au groupe américain General Dynamics depuis fin 2008.

Transformer les avions privés en palaces volants !

L'entreprise intervient sur tous types d'avions : B737, B747, A319-320, A340, avions d'affaires (Gulf Stream, Falcon) etc. Pour l'aménagement intérieur, 16 entreprises certifiées (dont Jet Aviation) se partagent le marché à l'échelle mondiale. Le secteur Asie-Pacifique prend de plus en plus d'importance.

Les métiers exercés nécessitent un haut niveau de qualification en sellerie, menuiserie... Jet Aviation réalise également la conception, le design des aménagements intérieurs.

La division aménagement de Jet Aviation regroupe 600 salariés.

Un grand centre de maintenance

Jet Aviation dispose d'un centre de maintenance de 21000m² pour les avions privés. Tous les types de maintenance sont possibles.



Depuis 2008, Jet Aviation dispose de l'un des plus grands hangars d'Europe dédié à l'aménagement intérieur des avions capables d'accueillir les gros porteurs A380.

➔ Le dernier installé : AMAC Aerospace



AMAC Aerospace dispose de trois hangars dont un «hangar géant» capable d'accueillir les A380.

AMAC Aerospace est un jeune opérateur. Il a débuté ses activités en 2006. Il s'est installé sur le site de l'EuroAirport à partir de 2007. L'entreprise dispose de hangars permettant l'aménagement intérieur et la maintenance des gros porteurs. L'entreprise souhaite se développer davantage sur le site de l'Aéroport avec un 4ème hangar, dont le permis de construire a été déposé en décembre 2014. AMAC est également présent à Zurich, Istanbul et Beyrouth.

➔ Air Service Basel : une gamme complète de services

Cette entreprise est spécialisée dans la prise en charge des voyageurs VIP des jets privés et la maintenance courante de ces appareils. Elle est installée sur le site de l'EuroAirport depuis 1967.



Le siège d'Air Service Basel

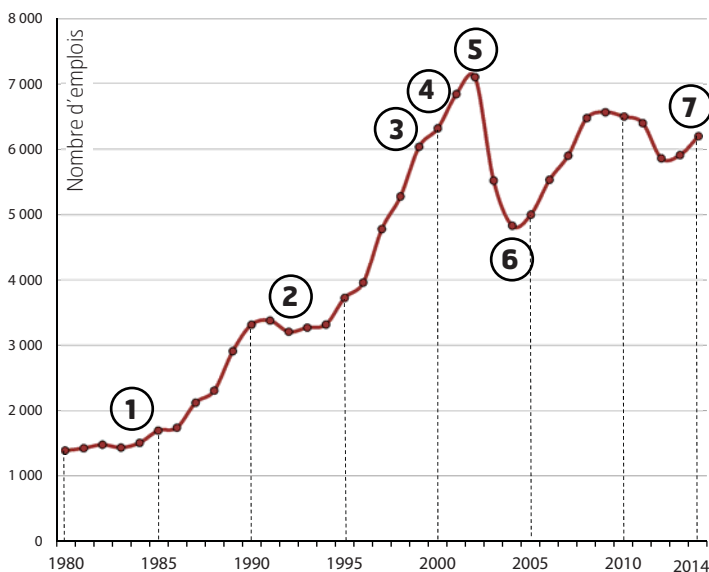
Le deuxième pôle d'emplois du Haut-Rhin

En 2014, plus de 6 000 emplois sur la plate-forme de l'EuroAirport

Selon les estimations de l'EuroAirport, 6 200 se localisent sur le plate-forme aéroportuaire en 2014 (emplois directs). Après les 7 500 emplois de PSA-Mulhouse (salariés CDI), l'Aéroport est le deuxième pôle d'emplois du Haut-Rhin.

Un pôle d'emplois significatif et sensible

Evolution du nombre d'emplois directs 1980-2014



- ① 1984 : 1 500 emplois - 1 million de passagers
- ② 1992 : 3 200 emplois - 2 millions de passagers
- ③ 1998 : 5 300 emplois - 3 millions de passagers
- ④ 2000 : 6 300 emplois - 3,5 millions de passagers
- ⑤ 2002 : 7 100 emplois - 3 millions de passagers
- ⑥ 2004 : 4 800 emplois - 2,5 millions de passagers
- ⑦ 2014 : 6 200 emplois - 6,5 millions de passager

L'évolution du nombre d'emplois de la plate-forme de l'EuroAirport est non seulement corrélée au trafic passagers, aux activités frets mais aussi aux activités industrielles (maintenance, aménagement intérieur d'avions).

6 200 emplois

directs estimés sur la plate-forme de l'EuroAirport en 2014

Le poids des activités de maintenance / aménagement intérieur des avions

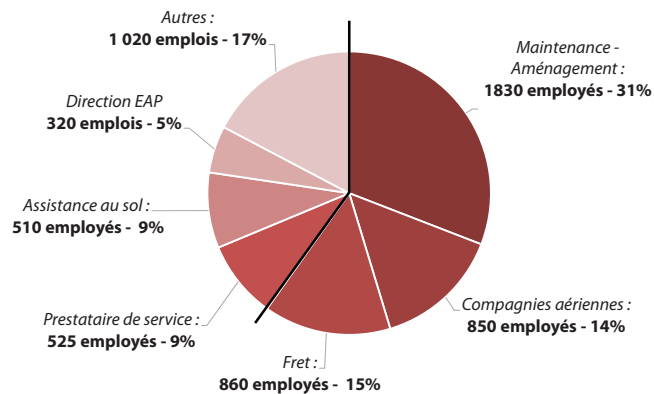
En 2013, Jet Aviation et AMAC Aerospace concentrent près de 1 800 salariés. Les activités industrielles de maintenance et d'aménagement intérieur des avions rassemblent 31 % des salariés. Avec 850 emplois, les compagnies aériennes rassemblent 14% des effectifs. Vennent ensuite les activités fret avec 860 personnes.

Les dix premiers employeurs de l'EAP en 2013

Entreprises	Nb. de salariés
1 Jet Aviation	1 240
2 AMAC Aerospace	530
3 Swissport International	480
4 Swiss	370
5 Direction de l'EAP	320
6 Easyjet	300
7 Samsic Sécurité	200
8 DHL Express Schweiz	190
9 United Parcel Service	180
10 Federal Express Europe	160

Jet Aviation, AMAC Aerospace, Swissport : les trois premiers employeurs du site en 2013

La part des effectifs par secteur d'activité en 2013



60 % des salariés de l'Aéroport travaillent dans la maintenance, les compagnies aériennes et le fret en 2013.



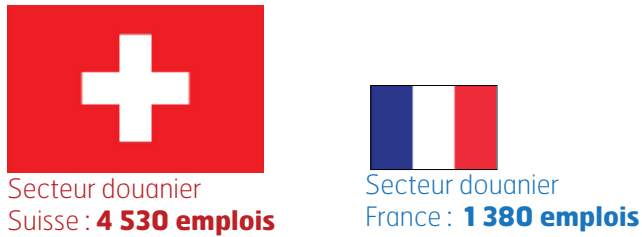
Les compagnies aériennes emploient 850 personnes en 2013.

L'imbrication franco-suisse de l'emploi

Des emplois directs principalement localisés dans le secteur douanier suisse

En 2013, le site de l'EuroAirport compte 5 900 salariés. 65 entreprises sont implantées dans le secteur douanier suisse. Elles concentrent 4 530 emplois. 57 entreprises sont implantées côté France. Elles concentrent 1 380 emplois.

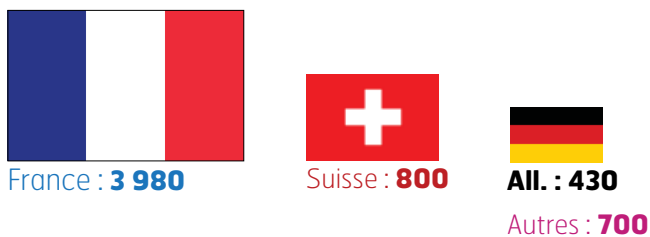
Nombre d'emplois selon la nationalité des entreprises en 2013



Une main d'oeuvre résidant surtout en France

En 2013, les deux tiers des salariés de la plate-forme habitent en France.

Nombre de salariés suivant leur nationalité en 2013



L'accord sur le droit du travail du 22 mars 2012



Source : EAP

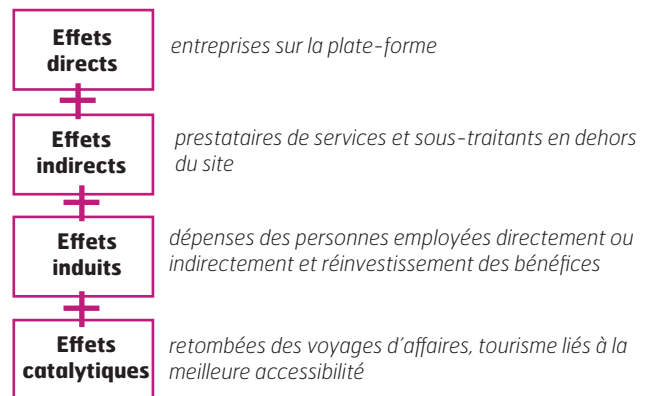
Le 22 mars 2012, la France, la Suisse et l'EuroAirport ont signé un accord de méthode relatif au droit du travail applicable aux entreprises situées dans le secteur douanier suisse et le secteur commun.

Il donne à ces entreprises un cadre de référence en matière du droit du travail. Il permet ainsi aux entreprises suisses de poursuivre leurs activités sur la plate-forme aéroportuaire dans un cadre juridiquement sécurisé.

« L'effet multiplicateur » de l'EuroAirport

En 2009, l'EuroAirport a confié une étude au cabinet indépendant Steer Davies Gleave à Londres. L'étude a eu pour objectif de cerner l'impact socio-économique de l'Aéroport à l'échelle de sa zone d'influence trinationale. Le bureau d'étude a employé une méthodologie développée par l'ACI Europe.

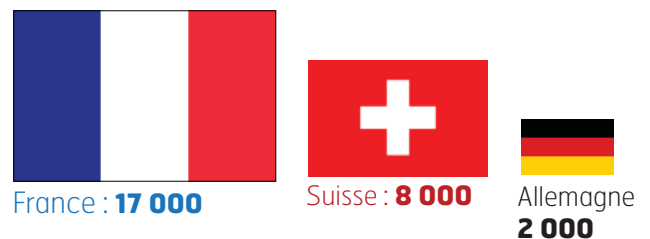
Les quatre effets permettent de mesurer les retombées économiques des :



27 000 emplois (équivalent temps plein) directs, indirects, induits et catalytiques.

Plus de 60 % des emplois directs et indirects occupés par des personnes résidants en France

Nombre d'emplois directs, indirects, induits et catalytiques suivant leur nationalité en 2009



Les activités industrielles pourvoyeuses d'emplois et de revenus

En 2009, les activités industrielles (maintenance aéronautique, aménagement intérieur d'avion) ont généré plus du tiers des emplois directs, indirects, induits et catalytiques avec près de 12 000 personnes. Elles ont également généré la moitié de la valeur ajoutée totale produite par la plate-forme, soit 710 millions d'euros sur un total de 1,4 milliards d'euros.

27 000 emplois

directs, indirects, induits et catalytiques générés par l'EuroAirport en 2009



Un potentiel de développement de premier plan

⊕ A l'intérieur de l'emprise de l'EuroAirport, des zones quasiment toutes occupées

Les zones situées à l'intérieur de l'emprise actuelle de l'EuroAirport (environ 600ha) sont quasiment toutes occupées. Le nouveau Cargo Terminal a été aménagé dans la zone 4. La prochaine étape de valorisation est la zone 6. La zone 7 située au nord-ouest, est une réserve foncière pour le long terme.

L'extension de l'emprise aéroportuaire à 850 ha est juridiquement protégée dans les documents d'urbanisme.

⊕ Le potentiel de développement se situe à l'extérieur des emprises de l'EuroAirport

Le potentiel de développement de plus 200 ha à vocation économique se situe principalement le long de la façade orientale de l'Aéroport.

L'espace situé au nord de la gare de Saint-Louis, entre l'autoroute et la voie ferrée actuelle, présente un intérêt

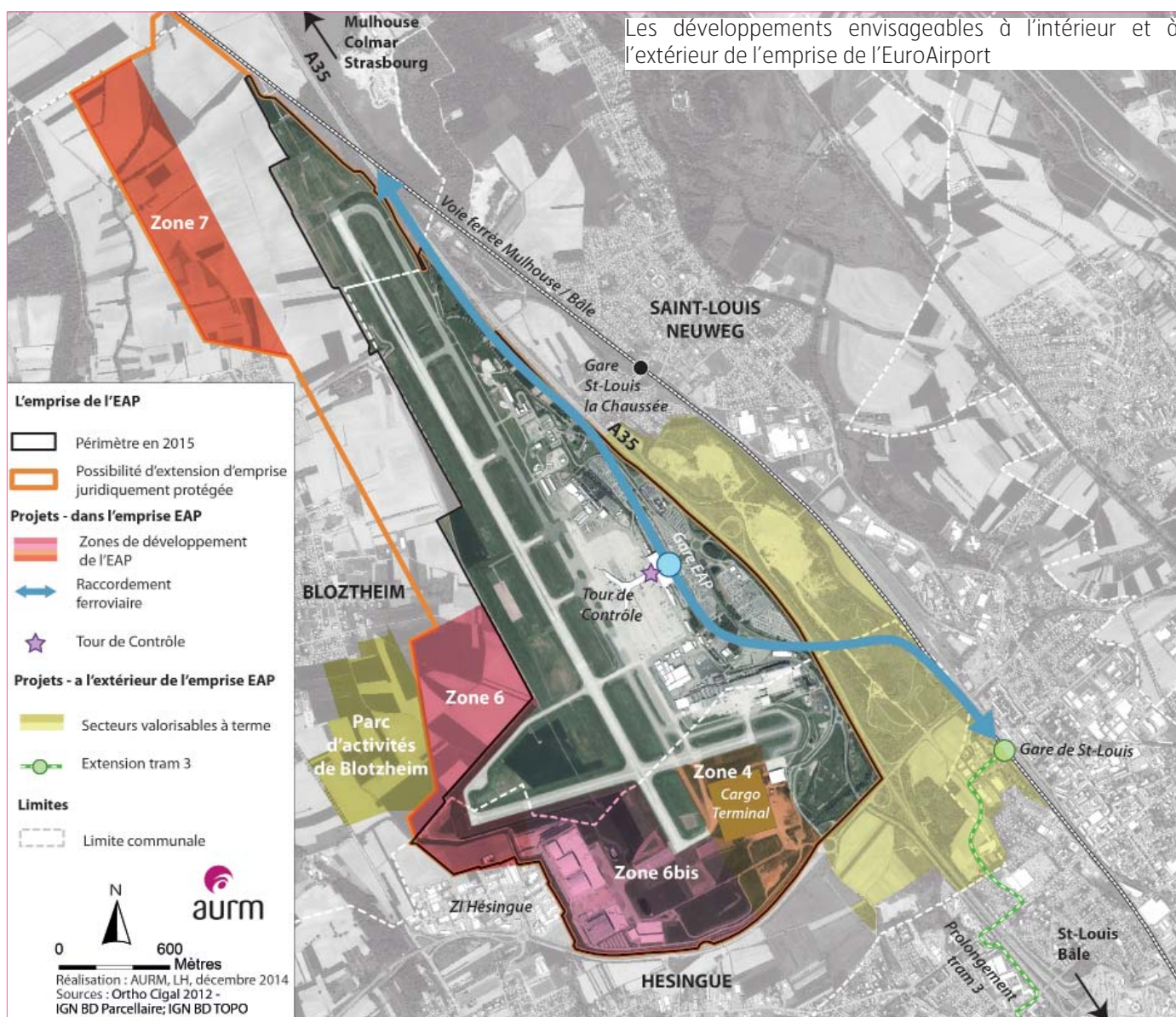
stratégique majeur. La Communauté de Communes des Trois Frontières y élabore un ambitieux projet d'aménagement.

⊕ Des développements fléchés dans la stratégie 2030 de l'agglomération trinationale de Bâle

Les espaces situés à proximité de la plate-forme de l'EuroAirport représentent une opportunité de développement exceptionnelle. Ils bénéficient d'une accessibilité actuelle (et future) de très grande qualité. Ils se situent à proximité des marchés internationaux et du centre de l'agglomération de Bâle.

Les activités économiques en place et les développements potentiels pourraient présenter à terme un volume de 20 000 emplois.

Le secteur de Saint-Louis / EuroAirport figure en première position dans les zones de développement prioritaires identifiés dans la stratégie 2030 de l'agglomération trinationale de Bâle.



Le raccordement ferroviaire, une priorité !

➔ En 2015, un usage du bus important limité à la ligne 50 du réseau TC de l'agglomération bâloise

Trois offres bus au départ de 3 pays



- ➊ **Allemagne :** EuroAirportBus Freiburg / EAP : toutes les heures.
- ➋ **France :** navette gare de Saint-Louis / EAP toutes les 15 min en heures de pointes, 30 min en heures creuses env. 300 voyages / jours.
- ➌ **Suisse :** bus n° 50 Gare de Bâle / EAP toutes les 7 min 30 - env. 3 800 (dont ZA Fret).

Avec près 4 000 voyages / jour, seule la ligne 50 du réseau bâlois présente un niveau significatif de fréquentation. Ce chiffre est à relativiser par rapport aux 27 000 déplacements par jour générés par les 6 000 salariés travaillant sur la plate-forme et les plus de 13 000 passagers aériens passant par l'aéroport chaque jour.

➔ Avec le projet, un report modal efficace de la voiture vers le rail

Prévision de part modale TC à l'horizon 2020 pour l'ensemble des passagers et des employés

	Sans la desserte ferroviaire	Avec la desserte ferroviaire
Employés	17%	27%
Passagers aériens	30%	43%

Une augmentation significative de l'usage des TC pour rejoindre l'EuroAirport avec le raccordement ferroviaire - Source des données : dossier de concertation RFF, Etat, Région Alsace (mai 2013).

Avec des déplacements plus confortables sans correspondance, des temps de parcours améliorés, une amplitude horaire correspondant aux besoins et une plus grandisibilité, l'objectif est d'augmenter significativement la part modale des TC auprès des salariés et passagers de l'EuroAirport.

➔ Un atout pour le développement économique

La création de la future gare de l'EuroAirport sera un **atout incontestable** pour les entreprises actuelles et futures de la plate-forme aéroportuaire et de son secteur proche. La gare **facilitera également le recrutement de la main d'œuvre** à une échelle plus large.

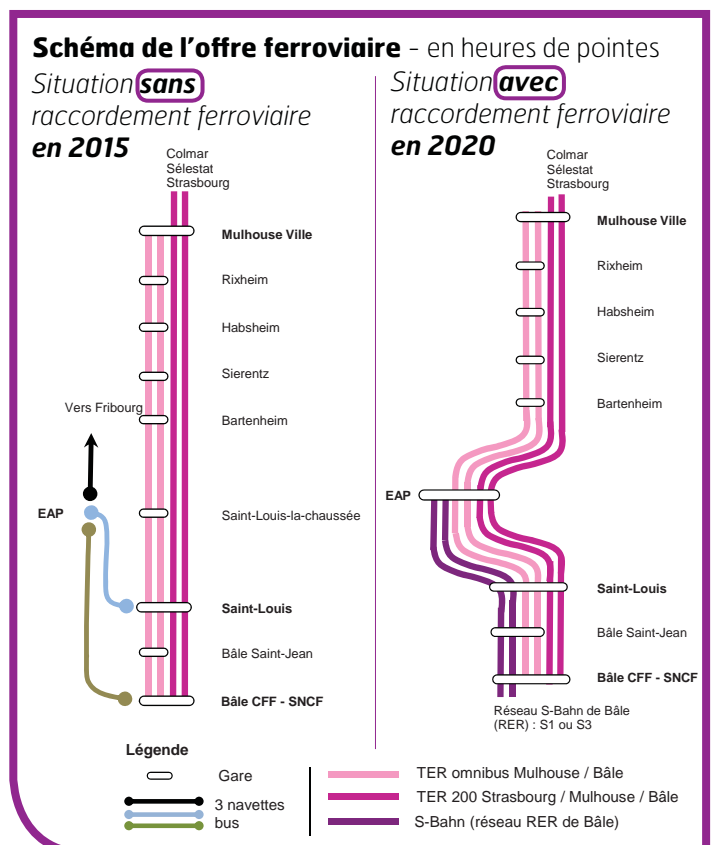
Plus globalement, elle permettra de relier les quartiers gares, dont la ZAC gare de Mulhouse, directement à l'aéroport.

➔ Une gare et 7 km de voie nouvelle

La réalisation d'une **double voie d'environ 7 km** entre le nord de la plate-forme aéroportuaire et la gare de Saint-Louis permettra une desserte directe de l'EuroAirport par des TER omnibus, TER 200 et S-Bahn. A l'horizon de la mise en service du raccordement ferroviaire, la desserte, **par des trains régionaux**, est envisagée avec à l'heure de pointe 6 trains / heure / sens en provenance et à destination de Bâle, 4 trains / heure / sens en provenance et à destination de Mulhouse dont 2 se poursuivant jusqu'à Strasbourg.

A plus long terme, les renforcements programmés du réseau RER de l'agglomération trinationale de Bâle permettront une augmentation des liaisons ferroviaires directes et cadencées avec l'EuroAirport. L'infrastructure ferroviaire est conçue pour permettre, le moment venu, l'arrêt des TGV.

Le coût du projet s'élève à **210 M€** (valeur décembre 2010). La concertation a eu lieu au printemps 2013. La prochaine étape est l'avant-projet puis l'enquête publique avec un objectif de mise en service le plus tôt possible à partir de 2020.



➔ Une success story !

L'EuroAirport est un modèle d'aéroport unique au monde en raison de son statut juridique binational. **Depuis 4 ans, quasiment tous les voyants sont au vert.** Le trafic passager enchaîne les records, les compagnies aériennes envisagent de nouvelles dessertes, le fret aérien va connaître une nouvelle dynamique avec la mise en service du Cargo Terminal.

➔ Un aéroport résilient

L'EuroAirport a toujours su rebondir suite à des situations difficiles comme en 2001 où, la faillite de Swissair a cloué au sol tous les avions de la compagnie entraînant du même coup une chute drastique de la fréquentation. Avec son **positionnement précoce sur le créneau du lowcost**, bien avant les autres aéroports de province de France, l'EuroAirport a su enclencher une belle dynamique.

➔ Un site stratégique

L'EuroAirport est un **pôle d'appui majeur pour le développement économique.** Le futur raccordement ferroviaire contribuera au renforcement de l'accessibilité et par conséquent de l'attractivité de la région trinationale du Rhin Supérieur.

A l'échelle locale, le nouveau pôle d'échange multimodal devrait modifier l'organisation et le fonctionnement du secteur proche de l'Aéroport et **facilitera la promotion des nombreuses zones d'activités économiques inscrites dans les documents d'urbanisme des communes limitrophes.** Dans le cadre de l'**IBA Basel 2020**, la tour de contrôle de l'EuroAirport pourrait devenir un signal transfrontalier avec « Le projet Kaléidoscope ».



Source : ©_IBA_Basel_2020

La tour de contrôle : un signal fort pour l'agglomération trinationale de Bâle

Réduire les impacts environnementaux



Campagne de mesure des émissions de polluants le long des pistes.

Un **service dédié à l'environnement** a été créé il y a une vingtaine d'années au sein de l'EuroAirport. Le bruit et les polluants générés par l'Aéroport sont suivis. Des mesures sont prises pour réduire l'impact de l'aéroport sur le territoire : trajectoires des avions, plans d'exposition au bruit, redevances plus importantes pour les avions plus bruyants...

➔ Un modèle original à pérenniser

L'EuroAirport se situe **intégralement sur le sol français.** L'usage a voulu que les entreprises du secteur douanier suisse puissent bénéficier d'un droit du travail et d'un droit fiscal spécifique. Pour le **droit du travail un accord de méthode a été signé le 22 mars 2012.**

Pour le **droit fiscal**, le conseiller fédéral Didier BURKHALTER et le ministre français Laurent FABIUS ont adopté **une déclaration commune relative aux questions de la fiscalité de L'EuroAirport le 22 janvier 2015.** L'objectif est de garantir la sécurité juridique et de maintenir l'attractivité de l'aéroport.

L'EuroAirport, c'est bien plus qu'un aéroport ! Pourquoi ? Tout simplement par son modèle de coopération transfrontalier original, par sa vitalité économique avec plus de 6 000 emplois directs et par son exceptionnelle réussite. Rien n'est jamais acquis mais c'est un modèle qui se montre pérenne au cours du temps !

ACI	Airports Council International
ADU	Agence de Développement et d'Urbanisme du Pays de Montbéliard
ASB	Air Service Basel
ASPA	Association pour la Surveillance et l'Etude de la Pollution Atmosphérique en Alsace
AURM	Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne
EAP	EuroAirport
IATA	International Air Transport Association
IBA	Internationale Bauausstellung
OCDE	Organisation de Coopération et de Développement Economiques
RER	Réseau Express Régional
TER	Transport Express Régional
TGV	Train à Grande Vitesse
ZA	Zone d'Activités
ZAC	Zone d'Aménagement Concertée

Bibliographies

EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg

www.euroairport.com

Union des aéroports français

www.aeroport.fr

Direction générale de l'aviation civile (DGAC)

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Secteur-Aerien,1633-.html>

Nouvelle liaison ferroviaire EuroAirport :

- Dossier de concertation RFF, Etat, Région Alsace - mai 2013.
- Bilan de la concertation (6 mai - 20 juin 2013) RFF, Etat, Région Alsace - novembre 2013.

L'importance socio-économique de l'EuroAirport - EAP - octobre 2010.

L'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg, note documentaire - Agence d'urbanisme de Montbéliard - février 2003.

Rapport d'activités de l'année 2013 - EuroAirport.

En Alsace - hors série 2013 - «Tout savoir sur l'EuroAirport».



Source : EAP



Etude éditée et imprimée par :

L'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne

Rédaction :

Stéphane DREYER

stephane.dreyer@aurm.org - tel : 03.69.77.60.81

Cartographies : Ludovic HOERDT

Statistiques : Nathalie SABY, Touda AITMBARK

Avec l'appui de Roland LEMMEL - Responsable
Planification aéroportuaire, de Vivienne GASKELL -
Chef du service Communication et de Luc GAILLET -
Directeur du Projet de Raccordement ferroviaire.

*Toute reproduction autorisée avec mention précise
de la source et la référence exacte.*

AURM

33 avenue de Colmar - 68200 MULHOUSE
Tél. : 03 69 77 60 70 - Fax : 03 69 77 60 71

www.aurm.org



agence d'urbanisme de la région mulhousienne