

Vers le quartier français de Bâle

La ligne 3 du tramway (1) bâlois atteint son terminus actuel à la station Burgfelden Grenze qui, malgré son nom, se trouve à 500 mètres de la frontière franco-suisse. Son extension prévue est longue de 3,1 km, dont 2,6 sur le territoire français, et desservira cinq nouvelles stations dont quatre en France. Le tram 3 relira la gare de Saint-Louis et Barfüsserplatz dans le centre de Bâle en une vingtaine de minutes. Le coût de construction est estimé à 66 millions d'euros provenant d'un ensemble insolite de ressources. Tout en concrétisant la vision d'une ville trinationale, le projet exige la réconciliation de différences institutionnelles, réglementaires, techniques et tarifaires – et bien sûr linguistiques – des deux côtés de la frontière.

Une ligne du tram bâlois est pourtant déjà entrée dans Saint-Louis... en 1900. Dans les années 1950, des associations d'automobilistes suisses ont voulu bannir le tram des rues de Bâle. La ligne de Saint-Louis a fonctionné jusqu'en 1957. Mais le reste du réseau bâlois est resté largement intact. Aujourd'hui, le tram est l'un des symboles de Bâle et l'opérateur du réseau, le BVB, achemine quelque 337 000 personnes par jour.

Si l'ensemble des financements convergent comme prévu, le prolongement du tram 3 entrera en service fin 2017 ou début 2018. Des incertitudes entourent surtout la contribution de 35% de la Confédération suisse, qui exige que les projets immobiliers dont dépend la viabilité du tram 3 dans Saint-Louis soient aussi avancés que celui de la ligne lui-même.

Un projet trinational

L'agglomération trinationale de Bâle compte quelque 770 000 habitants dans le sud de l'Al-

sace et du Bade-Wurtemberg et dans quatre cantons suisses. Des flux de personnes et de fret au niveau régional, national et international s'y chevauchent. Le Programme d'agglomération de Bâle est un instrument de planification globale et intégrée dont l'Euro-district Trinationale de Bâle soutient la gestion des projets. Dans ce cadre, la Communauté de Communes des Trois Frontières (CC3F), organisatrice des transports urbains de Saint-Louis et neuf autres communes françaises, avec Bâle-Ville et la commune allemande de Weil-am-Rhein, développent un réseau de transport urbain en commun partagé par trois pays, ce qui est unique en France.

Un objectif central de l'extension du tram 3 est d'ancrer Saint-Louis dans l'agglomération trinationale et donc d'éviter qu'elle reste à l'écart. Le projet promet en outre une croissance à tendance unificatrice des villes de Bâle et de Saint-Louis, à l'instar de l'extension de la ligne 8 bâloise jusqu'à Weil-am-Rhein, qui doit entrer en service fin 2014.

Le tram 3 s'insérera dans le réseau existant DistriBus de la CC3F. En 2012, celui-ci a transporté 1 961 000 personnes, soit une hausse de 7,2% et une moyenne de quelque 5370 personnes par jour. Des 12 lignes du réseau, quatre rentrent en Suisse, dont trois desservent Schifflände en centre-ville de Bâle. Deux de ces dernières, les 603 et 604, assure 58% des trajets des usagers du DistriBus (2). Le tram 3 offrira donc une deuxième option de déplacement sans rupture de charge entre la gare de Saint-Louis et le centre de Bâle : alors que les lignes 603 et 604 desservent l'est de Saint-

(1) Par respect des habitudes – même chez les francophones – en agglomération bâloise, nous parlerons ici de tram et non de tramway.

(2) De janvier 2011 à septembre 2012.

■ Toutes les Photos par l'auteur

■ **Burgfelden Grenze. C'est d'ici, au terminus actuel du tram 3 bâlois, que partira son extension vers la gare de Saint-Louis. Cette boucle devra être déplacée 500 mètres au nord jusqu'à la douane. (21 août 2012)**

■ **Gare de Saint-Louis. La nouvelle entrée de la gare de Saint-Louis côté ouest et la navette pour l'EuroAirport. Le tram 3 finira sa course ici. (21 août 2012)**



Louis et arrivent à Schiffplände, la ligne 3 desservira l'ouest de Saint-Louis, et traversera le Barfüsserplatz dans le centre de Bâle, qui sera alors à quelque 20 minutes de la gare de Saint-Louis.

Une alternative à l'extension du tram 3 serait celle de la ligne 11, qui partirait de son terminus actuel à la frontière et suivrait le tracé du tram d'antan dans l'avenue de Bâle jusqu'à la gare de Saint-Louis. Les arguments suivants ont néanmoins permis au tram 3 de s'imposer :

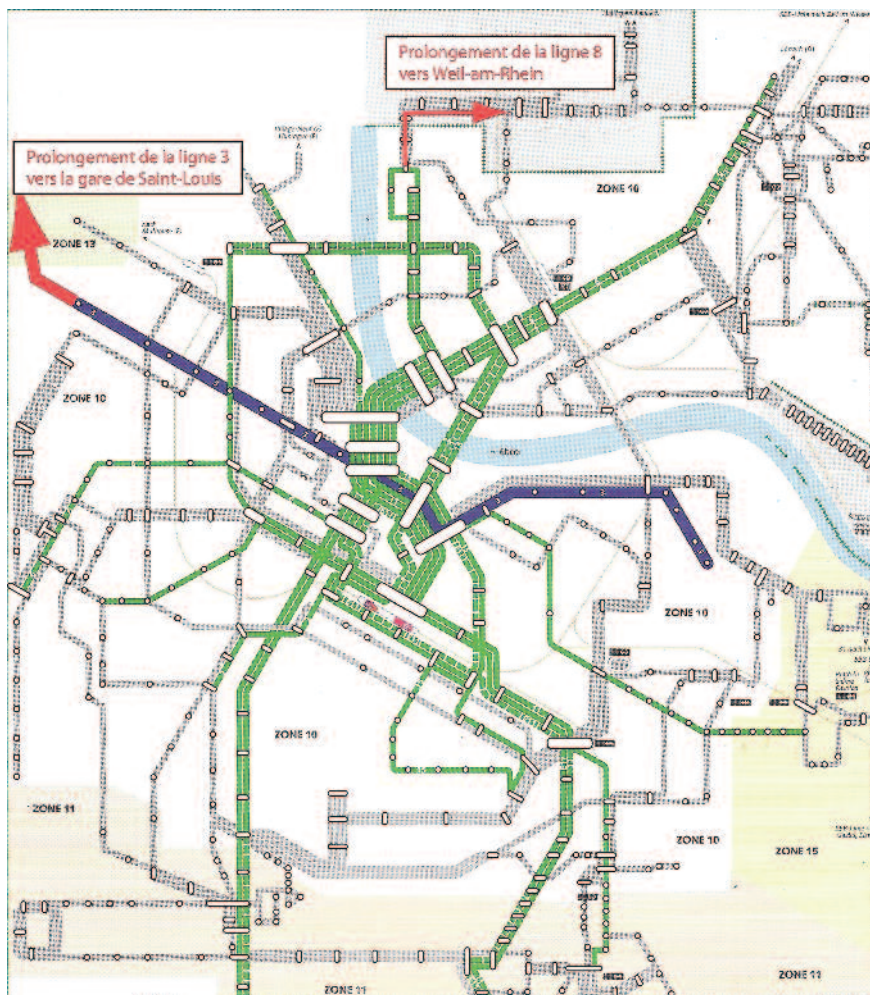
- la ligne 11 obligerait de revoir la circulation dans l'artère centrale de Saint-Louis, l'avenue de Bâle, avec des perturbations de trois ans pour travaux, la destruction temporaire ou permanente de places de parking ou de nouveaux sens unique et donc pertes pour les commerces ;
- les possibilités de placer un parc-relais du côté est de la gare sont très limitées voire inexistantes ;
- alors que l'ouest de Saint-Louis est mal desservi par l'autobus, du côté est, le bus 604 dessert déjà toutes les 15 minutes en semaine le tracé d'une extension de la ligne 11. C'est d'ailleurs plutôt du côté ouest de la gare que se développe le pôle multimodal avec ses parcs de stationnement et la navette par autobus vers l'EuroAirport ;
- alors que l'extension du tram 11 ne ferait que tirer une meilleure partie du tissu urbain existant, celle du tram 3 devra devenir un « moteur de développement urbain » en augmentant l'attractivité d'une zone dans laquelle la gestion de la circulation est encore relativement malléable.

L'extension du tram 11 est tout de même planifiée à l'horizon 2023-2026.

Le tracé de l'extension

En choisissant le tracé du tram 3, il s'agissait aussi de maintenir la fluidité de la circulation routière et du tram aux carrefours et l'accès aux installations existantes tout en minimisant l'achat de terrains, la destruction de places de parking et l'envergure de la boucle à voie unique au terminus. On voulait également éviter la construction d'un nouveau pont sur l'autoroute A35.

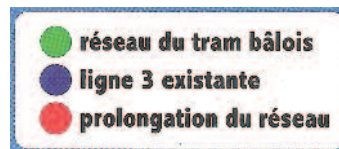
Côté français, le tracé sélectionné pour l'extension du tram 3 desservira le quartier de Bourgfelden et de nombreux pôles d'activités existantes, dont un pôle santé comportant clinique et résidences pour personnes âgées ; des équipements sportifs, dont un centre nautique, un stade et le gymnase municipal ; une cité scolaire avec lycée, collège et écoles élémentaire et maternelle ; un magasin à grande surface ; et le pôle multimodal de la gare de Saint-Louis. En outre, le tram 3 dessert le futur quartier du Lys, nouvelle zone de développement pour l'agglomération. Côté suisse, la ligne 3 dessert, à proximité de la douane, un centre pour paraplégiques et blessés de la tête, la fondation sociomédicale Bürgerspital et une nouvelle résidence. Puis elle traverse la ville de Bâle et ses nœuds centraux, ce qui permet de gagner les autres quartiers de la ville.



La gare de Saint-Louis est appelée à devenir un véritable pôle multimodal transfrontalier, la « gare française de Bâle » à l'instar du Badischer Bahnhof, la « gare allemande ». Le tram 3 viendra compléter la palette de moyens de transport déjà présents à la gare : des TER pour gagner Mulhouse, Strasbourg et leur TGV ou bien la Suisse, les DistriBus, la navette bus pour l'EuroAirport et un garage à vélos. Les automobilistes ne sont pas pour autant oubliés. En 2010, un parc de 200 places a été ouvert ; avec l'ouverture du tram 3 devra suivre un parking à étages avec 300 places supplémentaires.

Les objectifs de transport

Les villes et communes des environs de Bâle ont connu une forte croissance depuis la fin des années 1950 et connaîtront une nouvelle vague de développement au cours des 20 prochaines années. La part de marché des transports en commun dans les déplacements transfrontaliers est pourtant bien moindre qu'au sein du territoire suisse. Selon une étude de mobilité de l'Eurodistrict trinational de Bâle, quelque 40 000 personnes passent la frontière entre l'Alsace et l'agglomération suisse de Bâle en moyenne chaque jour. Ce volume s'est accru de 35% entre 2002 et 2010. Seuls 64,3% y vont pour le travail ; 10% vont faire des achats et 25,7% traversent la frontière pour d'autres raisons. De ces personnes, 85,4% sont en voiture, 10,2% en transports en commun, et 4,4% à vélo ou à pied. Quelque



■ **Extensions transfrontalières. Le réseau de tram bâlois et ses extensions transfrontalières vers la France et l'Allemagne. (Plus proches avec le Tram 3, CC3F, juin 2012.)**



■ Partant de la boucle au terminus actuel de la ligne 3 de tram bâlois, son extension traverse la douane, où une nouvelle boucle sera installée, puis longera la frontière (trait vert).



■ Le tracé de l'extension du tram 3 dessert ensuite un centre de natation et un pôle de formation, longe l'autoroute A35 et fait un crochet dans la courte rue Jean Mermoz.



■ Empruntant le pont existant de l'Avenue du Général-de-Gaulle, le tram 3 traverse l'autoroute A35 et la Route Douanière (qui permet d'accéder à l'EuroAirport depuis la Suisse), puis tourne vers le nord au rond-point devant le Géant Casino.



■ Le tracé décrit de larges courbes à travers le futur quartier de développement urbain du Lys, aujourd'hui peu bâti mais accédant immédiatement aux autoroutes vers la France, l'Allemagne et la Suisse, avant de terminer dans une boucle devant l'entrée ouest de la gare de Saint-Louis.

72% des véhicules passent la frontière suisse occupée par une seule personne.

Pour les autorités de Saint-Louis et de Bâle, un de principaux objectifs de l'extension du tram 3 est donc de réduire la circulation routière. Les abords de la frontière sont régulièrement saturés aux heures de pointe. Une connexion directe de la gare de Saint-Louis au réseau de transport en commun bâlois devra entraîner une réduction de la circulation automobile et de ses nuisances en termes de bruit, consommation d'essence, pollution et temps perdu dans les encombrements. Le tram sera un moyen rapide de rejoindre Bâle, ses services, ses emplois et ses équipements culturels et viendra compléter l'offre DistriBus.

On considère que la « zone de captage » pour les piétons est de 500 mètres autour de chaque station. À ceci s'ajoutent les trajets multimodaux combinant tram avec vélo, bus, train ou voiture en changeant notamment à la gare de Saint-Louis. Ces flux devront amener 2800 personnes par jour sur le tram 3 en France et éliminer quelques 1700 trajets en voiture. Sans l'extension du tram 3, les autorités craignent que la pression des déplacements ne s'accroisse au profit de l'automobile.

Le projet d'extension du tram 3 prévoit de déplacer la boucle à la station existante Burgfelden Grenze de 500 mètres jusqu'à la douane. La moitié des trams y feront demi-tour et les autres poursuivront jusqu'à la gare de Saint-Louis. En faisant l'aller-retour en 15 minutes, ces derniers pourront s'inscrire dans la cadence de 7,5 minutes de la ligne 3 dans Bâle tout en offrant une cadence de 15 minutes sur le territoire français. L'acquisition de véhicules supplémentaires permettrait de passer à 7,5 minutes en France si la fréquentation de l'extension le justifie.

L'arrivée de la boucle à la douane permet aussi de doubler la cadence à 7,5 minutes pour les pôles d'activité à proximité, dont un centre sportif côté français et le grand pôle santé côté suisse. En outre, les résidents du quartier transfrontalier de Bourgfelden et des pendulaires arrivant en bus ou en vélo profiteront de la fréquence redoublée.

Des objectifs en termes d'urbanisme

Une exposition internationale d'architecture (*Internationale Bauausstellung* ou IBA) est un outil d'origine allemande permettant d'exposer, en plein air et sur une longue durée, des projets qui renforcent des structures urbaines et accroissent la qualité de vie. L'Eurodistrict trinational de Bâle a élaboré un projet IBA Basel 2020 visant à concevoir et réaliser une ville trinationale. Première IBA véritablement internationale, elle comporte les projets d'une liaison ferroviaire pour l'EuroAirport et l'extension transfrontalière des lignes de tram 3, 8 et 11. Dans le cadre de l'IBA, l'extension de la ligne 3 permet de développer de manière cohérente la mobilité, les implantations résidentielles, l'urbanisme et le paysage. IBA Basel 2020 comporte donc des mesures d'accompagnement autour de la colonne vertébrale que



constitue la ligne 3, dont un schéma directeur pour l'aménagement de la moitié ouest de Saint-Louis, coupée du centre de Saint-Louis par la voie ferrée Mulhouse-Bâle, mais bien située entre l'EuroAirport et la gare de Saint-Louis et irriguée d'autoroutes vers Mulhouse, la Suisse et l'Allemagne.

Le tram 3 est donc un projet d'ensemble devant créer un « moteur de développement urbain » pour une zone de construction dense dans l'ouest de Saint-Louis. Il s'agit de quartiers non encore densément peuplés mais appelés à le devenir en raison à la fois de leur proximité de la ville et de la présence du tram. Les autorités s'inspirent ainsi du rôle moteur de nouvelles lignes de tram construites à Freiburg (Allemagne), Mulhouse et surtout dans la zone de Glattbrugg au nord de Zurich.

■ **Plan du tracé (vue d'ensemble). L'extension de la ligne 3 du tram bâlois dans son cadre semi-urbain actuel, appelé à se densifier. L'extension relie le terminus actuel, 500 mètres au sud de la frontière franco-suisse (pointillé noir) et une boucle devant l'entrée ouest de la gare de Saint-Louis. L'extension sera longue de 3,3 km, dont 2,8 sur le territoire français. (Plus proches avec le Tram 3, CC3F, juin 2012.)**

Le calendrier du projet (état fin 2012)

2013	Études d'avant-projet française et suisse Proposition du gouvernement cantonal (<i>Regierungsrat</i>) de Bâle-Ville
2014	Approbation d'une contribution de la Confédération suisse jusqu'à 35% du coût des travaux Approbation de la proposition du gouvernement par l'assemblée législative du canton (<i>Grosser Rat</i>) de Bâle-Ville ; dépôt de référendum avec 2000 signatures, possible mais jugé improbable Enquête et déclaration d'utilité publique côté France Travaux de préparation : rédaction de cahiers des charges et émission des appels d'offres Début d'acquisitions de terrain et peut-être des expropriations
2015-2017	Travaux de construction
Fin 2017 début 2018	Mise en service de l'extension du tram 3

Le tram 3 desservira des infrastructures publiques existantes mais aussi des zones de développement. Toutes sont mal desservies des transports en commun aujourd'hui. Le tram 3 devra d'ailleurs améliorer l'aménagement des espaces publics le long de son tracé. Les quartiers desservis gagneront ainsi en valeur, ce qui se traduira par de nouvelles implantations et une densification des zones d'habitations et de services (3). Une pression de densification se fera sentir notamment dans le tissu pavillonnaire le long de la future ligne 3. Les autorités de Saint-Louis ne veulent toutefois pas dépendre des seules initiatives privées. Elles ont demandé à des urbanistes, architectes et planificateurs d'étudier, dans le cadre de l'IBA Basel 2020, le potentiel de développement urbain à 500 mètres autour de chaque station de tram 3 et des deux côtés de la gare de Saint-Louis. On ciblera alors certains sites pour des initiatives publiques.

Une initiative est déjà en cours : le nouveau quartier du Lys, une zone d'aménagement concerté (ZAC) de 43,5 ha, dont 21 ha non bâtis, à l'ouest du tracé du tram 3. Les autorités veulent y créer le « quartier français de Bâle ». Une chaufferie urbaine est en construction. À terme, les infrastructures du Lys doivent accueillir quelque 2500 emplois et 1150 habitants. Tout en profitant à l'ensemble de l'agglomération bâloise, cette nouvelle zone de développement doit rapporter plus de

ressources – en emplois et impôts – et donc des richesses supplémentaires à Saint-Louis et ses environs. L'extension du tram 3 à travers ce quartier et sa proximité avec la gare de Saint-Louis devra en assurer le développement.

Une densification analogue à plus petite échelle est également attendue côté bâlois, où les zones aujourd'hui sous-utilisées à proximité de la douane pourront accueillir environ 300 à 400 résidents.

Aspects de la mise en œuvre d'un projet trinational

Une concertation préalable menée en 2012 a permis au public de découvrir les grandes lignes du projet et le tracé privilégié, et de faire connaître leurs observations et avis. Elle comprenait :

- une exposition à l'hôtel de ville de Saint-Louis, constituée de 12 grands panneaux restée visible du 18 juin au 29 novembre. Un registre a recueilli une quarantaine de remarques et avis ;
- une plaquette de 16 pages intitulée *Plus proches avec le tram 3* distribuée à partir du 19 juin dans tous les foyers de Saint-Louis et de Hésingue ;
- une conférence de presse le 21 juin et des articles et dans la presse locale et le magazine *Mieux Ensemble*, distribué dans l'ensemble des foyers de la CC3F ;
- une réunion publique le 26 juin avec une centaine d'habitants et de représentants d'organismes concernés ;
- une permanence téléphonique.
- Le site du projet, www.tram3-plusproches.fr, avec un formulaire qui a sollicité 38 messages au cours de la concertation.

La société Apside & Co a appuyé la CC3F pour la concertation préalable. Les remarques émises concernaient surtout l'intérêt ou non de renforcer l'offre de bus actuelle par une ligne de tram ; les autres tracés et extensions possibles ; les nuisances dans les phases de construction et d'exploitation ; et les pistes cyclables et stations sécurisées de vélo. La concertation a permis d'ouvrir un dialogue entre élus, techniciens, habitants et acteurs économiques qui devra se poursuivre durant la

(3) En même temps, en périphérie, où l'on doit prendre la voiture, le zonage découragera la densification.

■ À gauche : Chemin frontalier. Juste après son entrée en France, l'extension du tram 3 longera ce chemin frontalier. Le chemin à droite dessert le Centre suisse pour paraplégiques. (21 août 2012.)

■ À droite : La douane. La douane de Bourgfelden. La construction d'une nouvelle boucle ici devra permettre un tram 3 sur deux de retourner vers le centre de Bâle ; les autres descendront le long du chemin frontalier à gauche pour poursuivre jusqu'à la gare de Saint-Louis. (21 août 2012.)



réalisation du projet sous la forme entre autres des réunions sur l'accessibilité des riverains et des commerces, les déviations et les nuisances sonores. Un site internet franco-suisse www.tram3.info, analogue au site existant www.tram8.info, sera activé fin 2014.

Appuyé par le cabinet de conseil Transamo en tant qu'assistant du maître d'ouvrage et suite à un appel d'offres, la CC3F a sélectionné fin 2012 comme maître d'œuvre pour l'extension du tram 3 le groupement Tertio composé de SERUE Ingénierie, mandataire pour les infrastructures, l'Atelier Albert Grandadam pour l'architecture et les aménagements urbains, le BVB pour le système de transport et SAFEGE pour les études générales et administratives. En tant que sous-traitants, Aegerter & Bosshardt s'occupe des infrastructures et Transitec des aspects circulation, signalisation et études socio-économiques.

Pour le compte de la CC3F, le maître d'œuvre préparera les dossiers d'avant-projet, les dossiers techniques et de sécurité et des études de bruit et d'environnement. Ensuite viendront l'enquête publique, l'autorisation du préfet, la déclaration d'utilité publique et les appels d'offres pour les travaux proprement dits.

Le projet du tram 3 doit réconcilier les réglementations françaises et suisses, démarche que l'on espère relativement aisée car les tramways français sont récents et leur réglementation adaptable. L'administration française compétente, le Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG), devra désigner Bâle comme réseau de référence pour le tram à Saint-Louis. Les stations, les voies et l'électrification dans Saint-Louis devront suivre les normes du réseau BVB. Côté français, installations et véhicules devront être équipés des mêmes protections modernes contre les bruits, les vibrations et les perturbations électromagnétiques déjà appliquées sur le réseau bâlois. Le tram Flexity du constructeur Bombardier, prévu comme prochaine génération de tram à Bâle et notamment pour la ligne 3 prolongée, circule déjà en France et intègre des normes européennes. Aucune grande difficulté d'homologation n'est donc attendue (4). Quant à l'accès au tram pour les personnes à mobilité réduite, les normes suisse et française pour les écarts horizontal et vertical entre quai et tram différent légèrement mais seraient compatibles.

Pour favoriser l'insertion urbaine du tram et limiter les nuisances, les autorités s'efforceront d'aménager des franchissements des voies permettant l'accès des riverains et les retournements aux carrefours, l'optimisation du stationnement et la création de pistes ou bandes cyclables le long de la plateforme du tram. (Les autorités s'interrogent toutefois sur la conception et signalisation du passage de la ligne 3 au rond-point devant le Géant Casino.)

Le projet d'extension du tram 3 bénéficie du taux élevé de bilinguisme des deux côtés de la frontière. Le français cède toutefois lentement devant l'anglais chez les jeunes bâlois. Les administrations françaises exigent le français. Même si, en principe, les conducteurs des trams bâlois n'ont pas de contact avec les

Financement de l'extension de la ligne 3 Coût total estimé de la construction : 66 millions d'euros	Pourcentage approximatif
Union Européenne	5
État français	9
Région Alsace	6
Département du Haut-Rhin	6
CC3F et Ville de Saint-Louis	16
Confédération suisse (contribution à confirmer)	35
Canton de Bâle-Ville	21
Régie des transports bâlois (BVB)	2
Total	100%

voyageurs, le BVB s'efforcera de trouver de conducteurs bilingues. Les informations pour les usagers seront en tout cas bilingues.

Le coût global de la construction de l'extension de la ligne 3 est actuellement estimé à 66 millions d'euros. La Confédération suisse pourra financer jusqu'à 35% des travaux, mais cette contribution reste à confirmer. (Le tableau ci-dessus présente les estimations de coût communiquées par les autorités françaises et suisses (5)).

La question des tarifs dans un projet trinational

Les partenaires des transports publics en Alsace ainsi que le RVL pour la zone de Lörrach en Allemagne et le TNW, association tarifaire du nord-ouest de la Suisse, communiquent sur leur coopération tarifaire transfrontalière sous la marque Triregio. Fruit d'un projet européen Interreg, Triregio offre billets et abonnements pour des combinaisons des zones françaises, suisses et allemandes de la région. Toutefois, le régime des tarifs n'est pas encore réellement intégré. Ceux-ci subissent des distorsions en raison du découpage administratif de l'agglomération trinationale qui subsiste malgré les efforts d'intégration. Concrètement, alors que la vie coûte moins cher en Alsace qu'à Bâle (6), les Alsaciens voulant emprunter les transports en commun dans Saint-Louis puis dans Bâle paient bien plus que les résidents bâlois pour un trajet comparable dans Bâle seule. La question se pose de savoir si ce régime sera approprié pour le tram 3 dans Saint-Louis.

Le TNW offre aux seuls résidents de son territoire un abonnement pour 59,40 € par mois

(4) L'homologation des trams bâlois sur l'extension allemande de la ligne 8 jusqu'à Weil-am-Rhein exige que le BVB les équipe, comme tout tram allemand, de lampes arrières de freinage.

(5) Côté français, on précise que le budget actuel du projet intègre une marge d'erreur de 10 à 15% pour les aléas pouvant survenir pendant les travaux.

(6) Sauf pour l'essence, moins taxée sur le territoire helvétique.

(7). Celui-ci est subventionné à hauteur de 20,30 € par mois. Ne contribuant pas au TNW par leurs impôts, les Alsaciens ne bénéficient pas de cette subvention. Un abonnement mensuel Triregio permet pour 77,50 € une circulation illimitée sur les zones de la TNW et de la CC3F (Saint-Louis et alentours); il n'est pas valable sur les trains TER entre Mulhouse, Saint-Louis et Bâle.

La zone unique de l'abonnement TNW fait payer à un pendulaire le même prix pour aller à l'hôpital universitaire dans le centre de Bâle à 2 km de la frontière que pour aller à la ville suisse de Frick quelque 40 km plus loin.

La solution pour l'extension de ligne 3 pourrait être analogue à celle provisoirement prévue à partir de 2014 pour l'extension de la ligne 8 bâloise jusqu'à la commune allemande de Weil-am-Rhein: les Bâlois pourront voyager jusqu'à Weil-am-Rhein avec leur abonnement TNW subventionné, alors que les Allemands devront se munir d'un abonnement Triregio ou d'un abonnement TNW non-subventionné.

La CC3F rappelle qu'en 1996, le TNW a augmenté l'abonnement pour les transfrontaliers de 24,6% en une seule fois, ce qui a fait perdre la moitié des abonnés. Il a fallu six à sept ans pour retrouver le niveau initial. Beaucoup ont repris la voiture, au moins jusqu'à la frontière.

À Bâle, 80% des usagers ont un abonnement, à Saint-Louis 38%; les autres ont des billets à l'unité, journaliers, multivoyage ou multimodaux.

Le billet à l'unité et ses variantes sont intéressants pour beaucoup de « non frontaliers », c'est-à-dire des Alsaciens qui ne viennent pas à Bâle tous les jours et n'ont donc pas d'abonnement. Cette clientèle est *a priori* plus sensible au prix que les Alsaciens frontaliers abonnés qui, eux, ont des salaires suisses. C'est pourtant sur le billet à l'unité que la différence de prix des deux côtés de la frontière est la plus flagrante. Alors qu'un trajet en autobus dans Saint-Louis coûte 1,30 € et sur les tramways en France 1,40 € ou 1,50 €, un trajet combiné par les transports en commun dans Saint-Louis puis dans Bâle coûte 3,00 € à l'aller et même 3,40 € au retour. La CC3F fait

remarquer que c'est le billet à l'unité le plus cher de France. Des exceptions sont les Distrib-Bus 603 et 604, qui amènent l'utilisateur alsacien jusqu'à Schifflände dans le centre de Bâle pour 1,30 € à l'aller comme au retour, sans possibilité toutefois de correspondance sur le réseau bâlois. En effet, quelque 80% des usagers du bus 604 ne prennent pas de correspondances dans Bâle.

Pour le financement de l'exploitation, une solution pourrait s'inspirer de celle prévue sur la ligne transfrontalière numéro 8: la ville allemande Weil-am-Rhein finance l'exploitation des bus et Bâle-Ville celle du tram.

Après-demain: une deuxième extension du tram 3 à l'EuroAirport?

L'arrivée du tram 3 sera un élément de dynamisation du développement économique de l'ouest de Saint-Louis et notamment du quartier du Lys, mais aussi des zones de Saint-Louis situées plus au nord. Les 70 ha d'une ancienne carrière de sable pourront y accueillir un centre commercial et un golf urbain avec hôtel et centre d'affaires. De quoi encourager le projet d'une deuxième extension du tram 3 à travers ces quartiers jusqu'à l'EuroAirport, dont le terminal central se trouve à 2 km de la gare de Saint-Louis. Le projet de cette deuxième extension dépendra de celui d'une liaison ferroviaire reliant Bâle, Saint-Louis et l'EuroAirport. Les autorités de l'Agglomération trinationale s'inspirent ici du Glattalbahn au nord de Zurich, une ligne de tram qui a requalifié le corridor entre Zurich et son aéroport en complémentarité avec une liaison ferroviaire express parallèle.

(7) Certains prix ici sont convertis de francs suisses au taux du 3 octobre 2013, arrondis aux 10 centimes près.

Remerciements et références

L'auteur tient à remercier les représentants du canton de Bâle-Ville, du BVB, de la CC3F et de la Ville de Saint-Louis des entretiens accordés pour cet article. Il s'appuie en outre sur les sites internet du canton de Bâle-Ville, de l'Exposition internationale d'architecture (IBA), du Programme d'agglomération bâlois, de l'Agglomération trinationale de Bâle et du groupement tarifaire Triregio et sur les publications suivantes de la CC3F:

- Le site du projet au www.tram3-plus-proches.fr.
- La plaquette *Plus proches avec le Tram 3 / Bâle – Gare de Saint-Louis*, juin 2012.
- « Bilan de la concertation publique préalable », novembre 2012.

■ **Nouveau quartier du Lys. Ici le nouveau quartier du Lys, encore largement planté de maïs, une zone à aménagement concerté (ZAC) de 43,5 ha. Les autorités veulent y créer le « quartier français de Bâle ». En passant ici, le tram 3 devra en renforcer le potentiel de développement. Une chaufferie urbaine est déjà en construction. (21 août 2012.)**

