



InfraGO

Traduction MISTRAL

Projet ferroviaire Karlsruhe–Basel

capacité de circulation sur la ligne de la vallée du Rhin

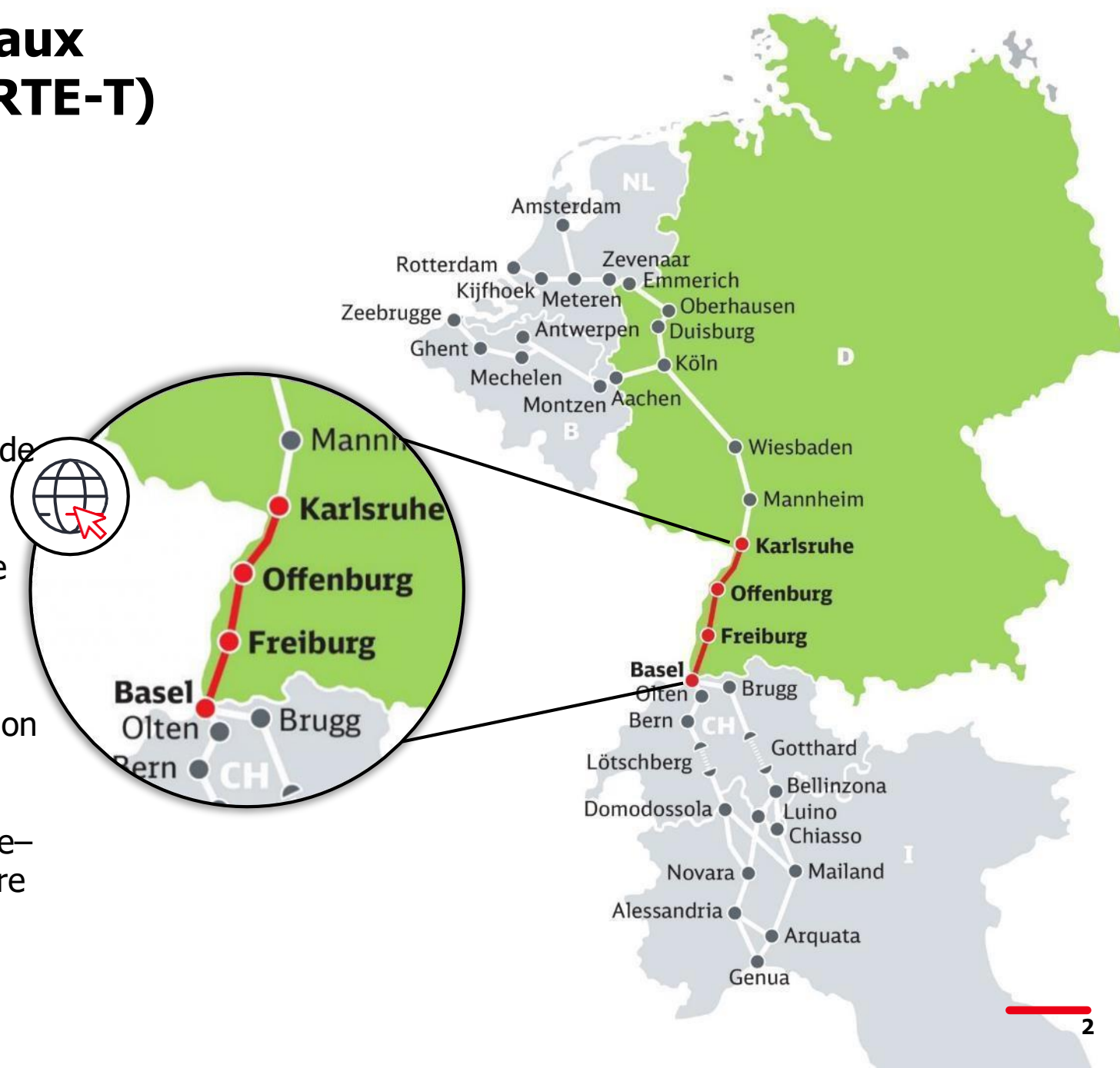
Karlsruhe | Februar 2023



Kofinanziert von der
Europäischen Union

Dimension européenne : Réseaux transeuropéens de transport (RTE-T)

- La ligne ferroviaire Karlsruhe–Bâle est au cœur du corridor ferroviaire européen entre Rotterdam et Gênes.
- Cet axe de transport figure parmi les Réseaux Transeuropéens de Transport (RTE-T) prioritaires de l'UE.
- Environ 300 trains circulent quotidiennement entre Karlsruhe et Bâle.
- La ligne, longue d'environ 200 kilomètres, est en cours d'extension à quatre voies et de modernisation pour permettre des vitesses plus élevées.
- Le projet d'extension et de nouvelle ligne Karlsruhe–Bâle est l'un des plus grands projets d'infrastructure de la Deutsche Bahn.



Quatre voies pour plus de vitesse : données et faits



De deux à quatre voies

- Actuellement, seulement 1/3 environ de la ligne est à 4 voies → objectif : 4 voies continues.
- Extension des voies existantes.
- Construction et modernisation de toutes les gares



Plus de trains, meilleure cadence

- Temps de trajet initial : environ 100 min.
- Après les travaux : environ 70 min.
- Cadencement des trains longue distance : un train toutes les 30 minutes.
- Développement du trafic régional.



Vitesses plus élevées sur la ligne

- Jusqu'à 250 km/h pour les trains longue distance.
- 160 km/h pour les trains régionaux et le fret*

**Kein planmäßiger Güterverkehr mit 160km/h*



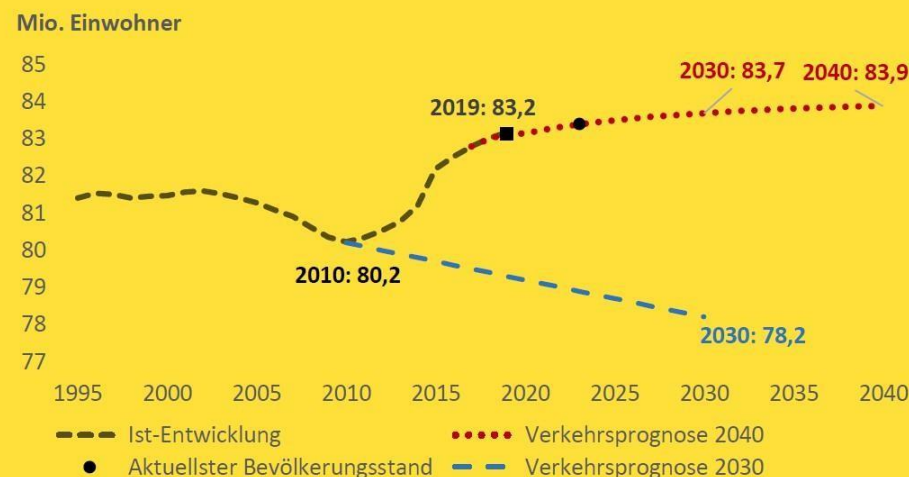
Les enseignements de la projection de trafic 2040 du Ministère fédéral des Transports et de la Numérisation (BMDV)

DE NOUVELLES DONNÉES DESSINENT UNE NOUVELLE VISION DE L'AVENIR

NEUE DATEN ZEICHNEN EIN AKTUELLES ZUKUNFTSBILD

- Pandémie de COVID-19
- Guerre en Ukraine
- Progrès technologique
- Croissance démographique
- Croissance économique à long terme

- COVID-19-Pandemie
- Krieg in der Ukraine
- Technologischer Fortschritt
- Bevölkerungswachstum
- langfristiges Wirtschaftswachstum



Évolution réelle

Dernier état de la population

Projection de trafic 2030

Projection de trafic 2040

Les enseignements de la projection de trafic 2040 du Ministère fédéral des Transports et de la Numérisation (BMDV)

CROISSANCE : PLUS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

ZUWACHS

MEHR GÜTERVERKEHR

Causes :

- Croissance économique
- Interdépendances économiques
- Comportement de consommation
- En partie, transformation de la structure des marchandises

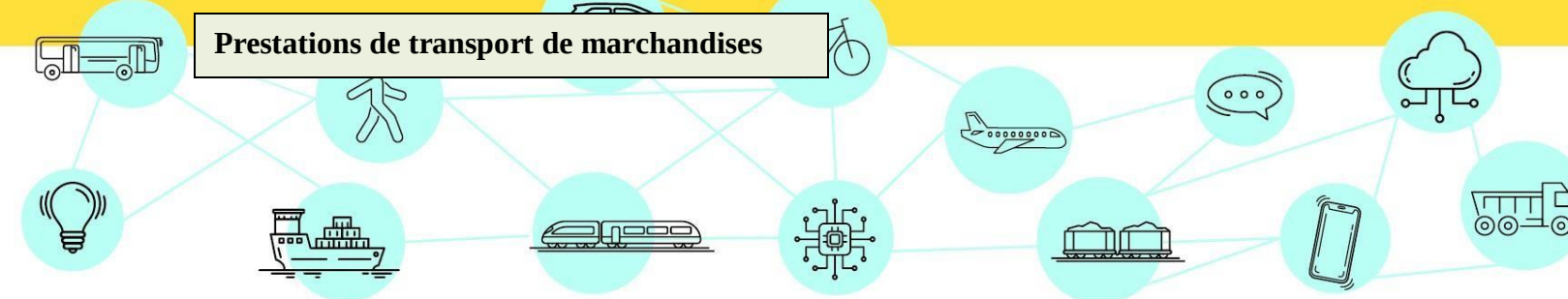
Ursachen

- Wirtschaftswachstum
- Konsumverhalten
- Wirtschaftsverflechtungen
- zum Teil Güterstrukturwandel

Gütertransportleistung



Prestations de transport de marchandises



Gütertransportaufkommen

- + 86 % Postsendungen
- + 56 % Sammelgut
- + 30 % Nahrungs- und Genussmittel
- + 23 % Fahrzeuge
- + 19 % Holzwaren und Papier

Volume de transport de marchandises :

- Envois postaux
- Marchandises groupées
- Produits alimentaires et de consommation
- Véhicules
- Bois et produits papetiers

Les enseignements de la projection de trafic 2040 du Ministère fédéral des Transports et de la Numérisation (BMDV)

Causes :

- Croissance démographique
- Croissance économique
- Structure de l'habitat
- Développement massif des infrastructures ferroviaires, des transports en commun et du vélo
 - Augmentation des distances parcourues

ZUWACHS

CROISSANCE : PLUS DE TRAFIC DE VOYAGEURS

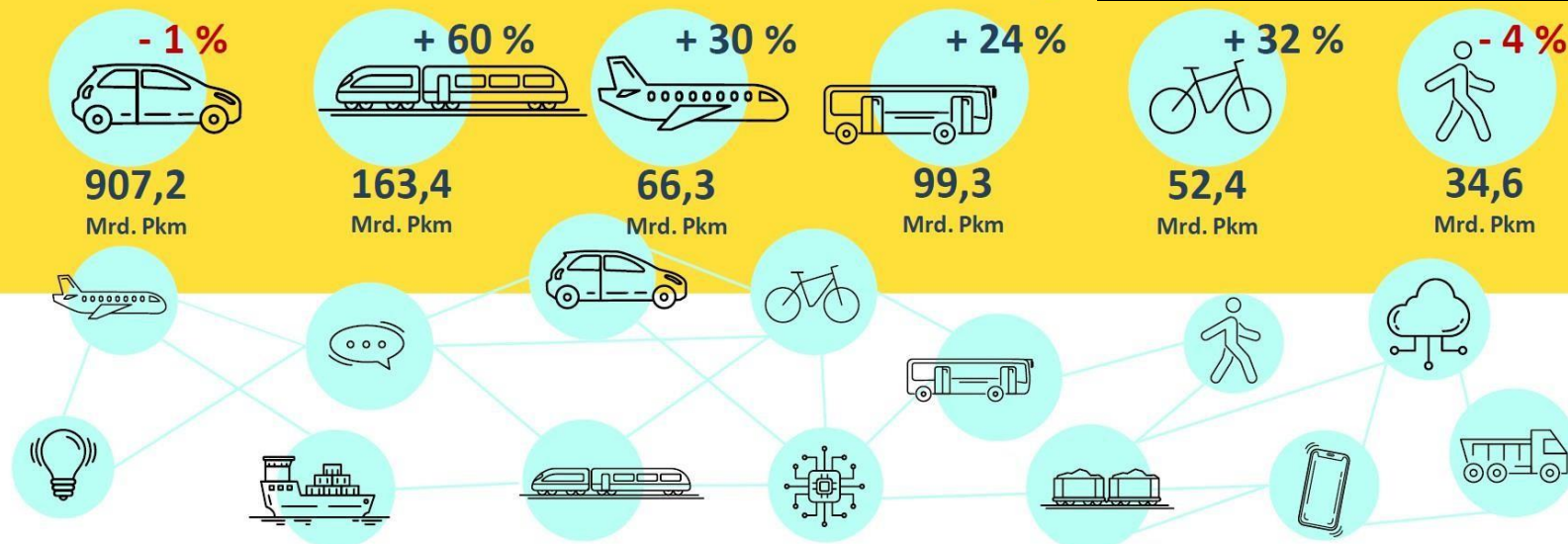
MEHR PERSONENVERKEHR

Ursachen

- Bevölkerungswachstum
- Wirtschaftswachstum
- Siedlungsstruktur
- massiver Ausbau Schiene, ÖPNV, Rad
- steigende Fahrtweiten

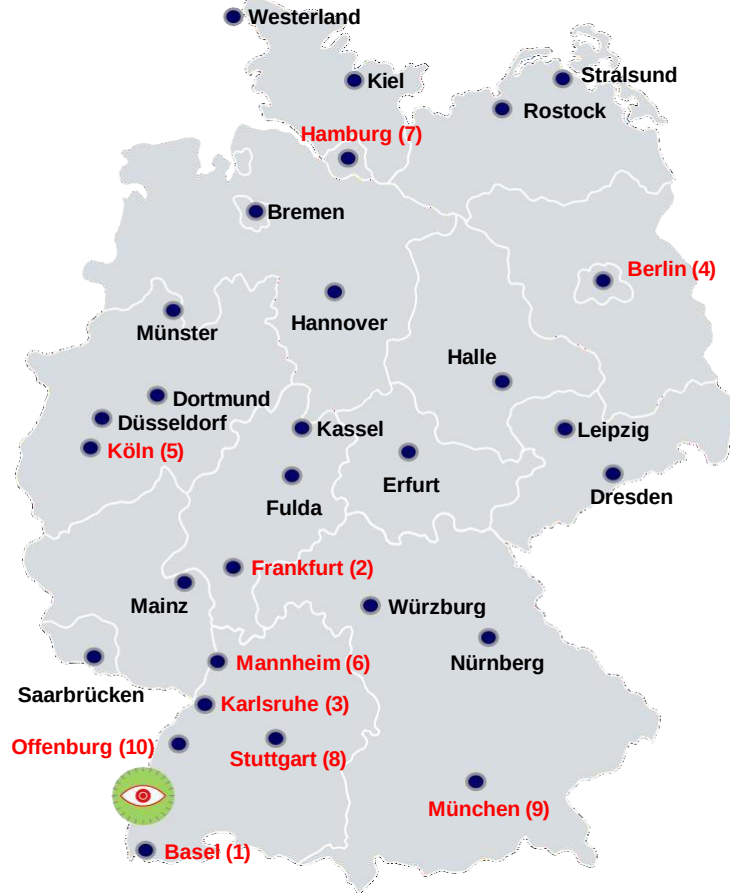
Personenverkehrsleistung

Volume de trafic voyageurs

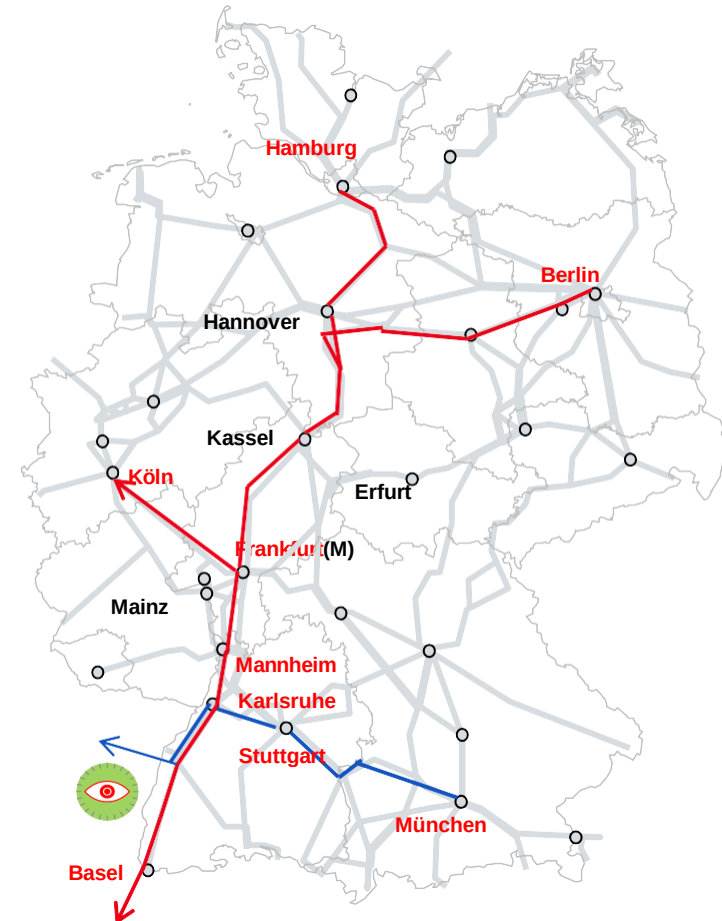


Les lignes de la vallée du Rhin font partie du réseau central allemand pour le trafic longue distance

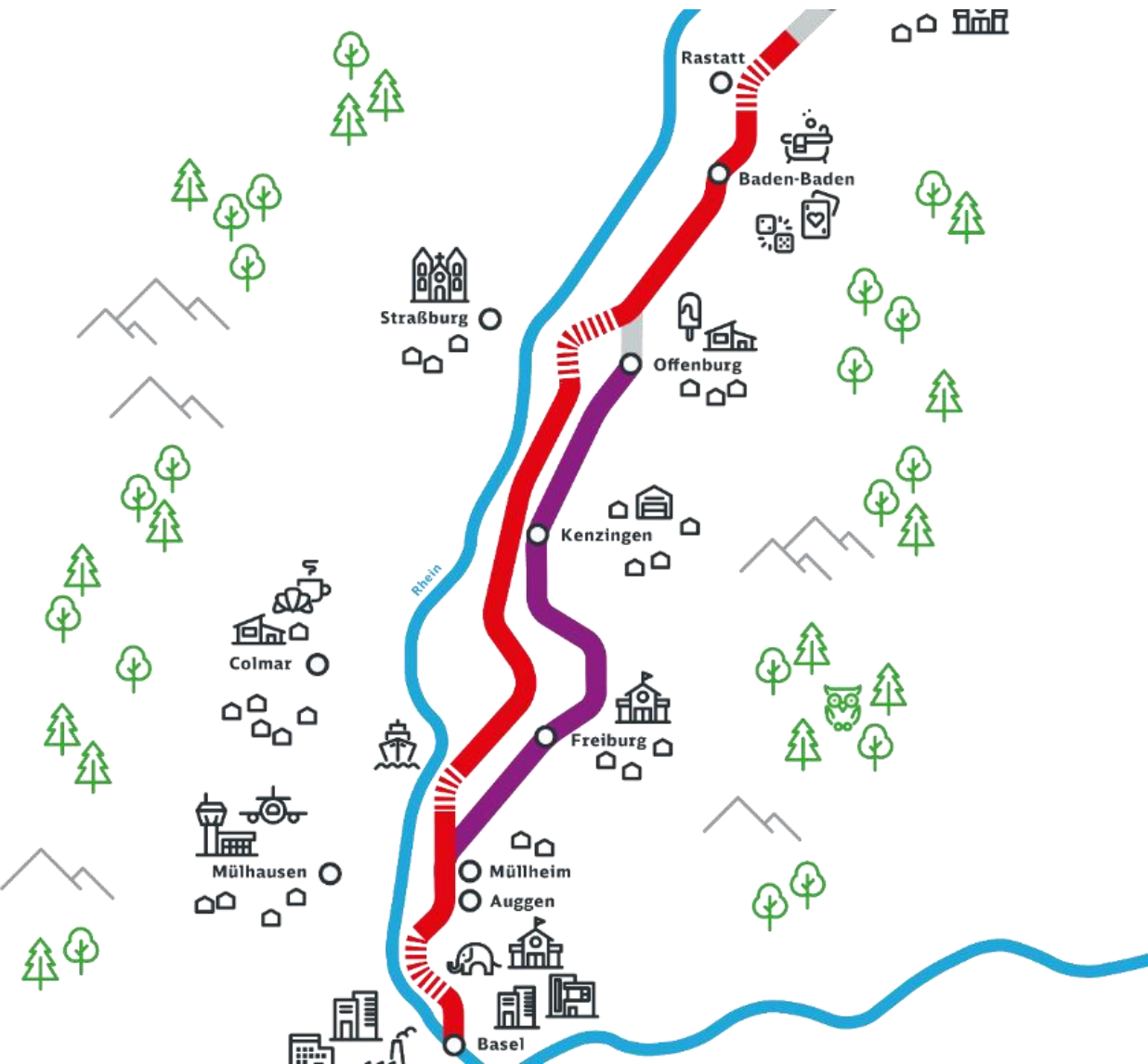
Top 10 des destinations longue distance au départ de Fribourg-en-Brigau



Les lignes de la vallée du Rhin : L12, L20, L43, TGV Est:



Les niveaux actuels de saturation des infrastructures et les projections de trafic révèlent un besoin d'extension



– Charge de trafic actuelle (2024) par jour:

- *Autoroute (Allemagne) : 50 000 à 70 000 véhicules, dont environ 10 000 camions*
- *Ligne de la vallée du Rhin : Environ 1/3 de la ligne est à quatre voies*
*Voie ferrée partiellement saturée Environ 180 trains de marchandises**

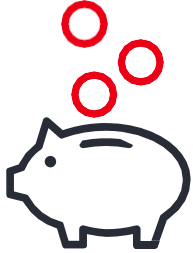
– Projections de trafic et extensions prévues d'ici 2030 (selon le Plan fédéral des infrastructures de transport)

- *Élargissement de l'autoroute à 2x3 voies entre Offenburg et Fribourg*
- Ligne de la vallée du Rhin:
 - Quatre voies sur toute sa longueur, avec environ 280 trains de marchandises*
 - Cadencement demi-horaire des trains longue distance
 - Extension du trafic régional

*Les chiffres varient le long du tracé,
Données: DB, BAST

Synthèse des résultats de l'étude

Tous les domaines étudiés bénéficient de la ligne de la vallée du Rhin 



Économie

- Les entreprises profitent des investissements dans les infrastructures et de l'augmentation des capacités de transport de marchandises.
- Environ 300 millions d'euros de valeur ajoutée annuelle grâce aux investissements.
- Potentiel de recettes fiscales professionnelles locales pouvant atteindre 6 millions d'euros par an.



Marché du travail

- Environ 3 000 emplois seront préservés et créés au cours des 15 prochaines années.
- Des temps de trajet réduits et des fréquences accrues élargissent le marché du travail.
- Meilleure adéquation entre les travailleurs et les entreprises.
- Plus de communes deviennent des lieux de travail attractifs.



Effets sociaux et écologiques

- Gain de temps de trajet, amélioration de la ponctualité et densification de l'offre dans les transports régionaux.
- Réduction du bruit le long de la ligne pour environ 200 000 personnes.
- Éviter des milliers de trajets de camions et de voitures par an permet d'économiser environ 190 000 tonnes de CO₂ par an.

Des centaines de milliers de trajets reportés de la route vers le rail

InfraGO



- **Environ 1,1 million de trajets en voiture en moins par an** – soit environ 3 700 trajets évités par jour ouvré, équivalent au trafic automobile de 18 jours sur l'autoroute A5



- **Environ 420 000 trajets de camions en moins par an** – soit l'équivalent d'environ 35 jours de trafic de camions sur l'A5



- Réduction de la demande en trafic aérien.

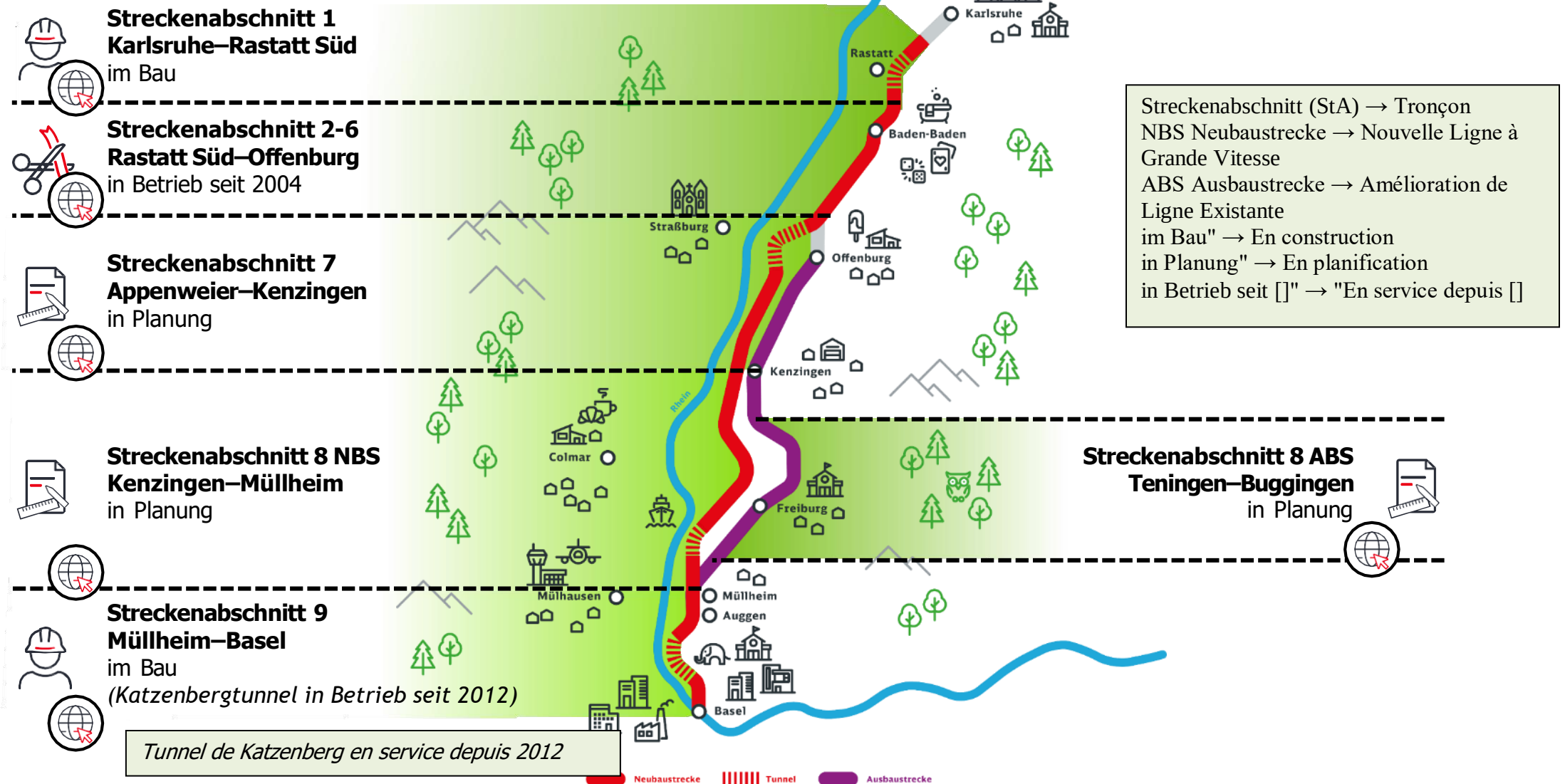


- Environ 10 millions de kilomètres-trains supplémentaires par an pour le fret.



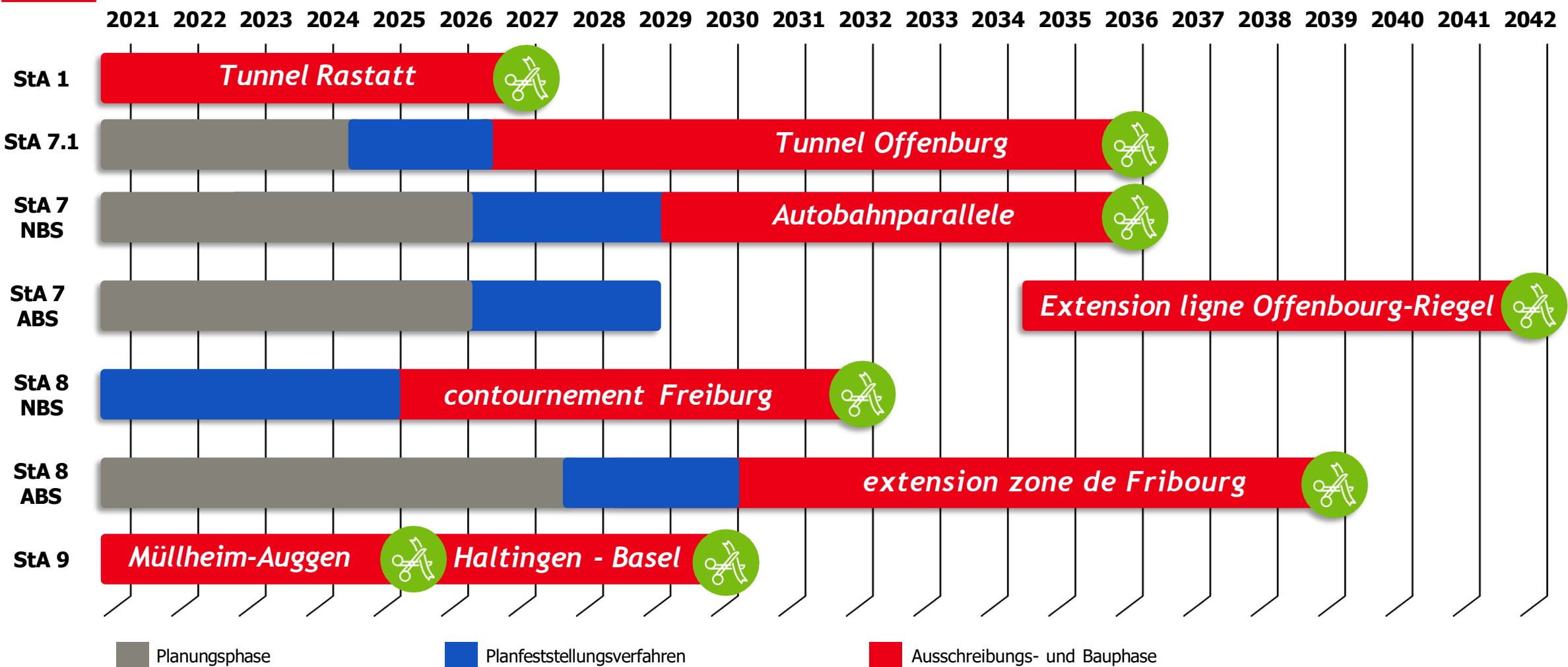
- **Réduction des émissions de CO₂ d'environ 190 000 tonnes par an** – soit environ 1 % des émissions totales du secteur des transports en Bade-

Quatre voies pour plus de vitesse – Aperçu des tronçons



Les travaux seront achevés par sections

Calendrier prévisionnel (état : juillet 2024)



Tronçon 1 : Karlsruhe – Rastatt Sud (Tunnel de Rastatt)

August 2024: Installation de la connexion sud du tunnel de Rastatt lors d'une fermeture totale de trois semaines



Le démontage de la machine de creusement endommagée se déroule comme prévu.



Tronçon 9 : Müllheim – Bâle Travaux entre Haltingen et Bâle



Foto: Okko Heinrich

Avril 2024 : Achèvement du groupe F – Nouvelle zone de garage pour trains de marchandises



Foto: Badische Zeitung

Pont au-dessus de la Wiese

Ihr Kontakt zu uns.

Ihr Kontakt zum Projekt:

Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

E-Mail: kontakt@karlsruhe-basel.de



www.karlsruhe-basel.de



[YouTube Bahnprojekt Karlsruhe–Basel](https://www.youtube.com/Bahnprojekt_Karlsruhe-Basel)



www.facebook.com/tunnelrastatt &
www.facebook.com/karlsruhebasel



www.twitter.com/karlsruhebasel (@KarlsruheBasel)



www.instagram.com/tunnelrastatt (@tunnelrastatt) &
www.instagram.com/karlsruhebasel
(@karlsruhebasel)



Vielen Dank



InfraGO

Christoph Klenert
Leiter Stakeholdermanagement Bahnprojekt
*Responsable de la gestion des parties prenantes pour le projet
ferroviaire*
Karlsruhe-Basel, DB InfraGO AG

christoph.klenert@deutschebahn.com