



Association de Défense des Riverains de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse

Saint-Louis, le 8 octobre 2018.

« Concertation Nouvelle
liaison ferroviaire EuroAirport »
SNCF Réseau
15 rue des Francs-Bourgeois
67082 Strasbourg Cedex

concertation@eapbyrail.org

Concertation publique Nouvelle Liaison ferroviaire aéroport de Bâle-Mulhouse

Mesdames, Messieurs,

Vous trouverez ci-après les remarques et avis de l'ADRA sur le projet de raccordement ferroviaire de l'aéroport de Bâle-Mulhouse (Euroairport), dans le cadre de la concertation publique du 13.09. au 12.10.2018

Contexte et portée réelle du projet

Toute étude d'impact se doit de prendre en compte les conséquences du projet au-delà de son périmètre strict. Déjà en 2013, l'ADRA mettait en garde contre ce projet, dont les répercussions considérables vont bien au-delà des 6km de rail entre Saint-Louis et l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

Contrairement aux affirmations de M. François Leblond, garant de la consultation, en réunion de concertation le 17 septembre, la liaison ferroviaire est liée au développement de l'aéroport et même plus généralement des aéroports suisses. Cette liaison est à placer dans le contexte d'un plan de développement d'ensemble de l'Etat français (déjà contenu par exemple dans le PEB de 2004) et de la Confédération Helvétique, au travers de son Plan Sectoriel d'Infrastructure Aéroportuaire (PSIA).

L'ADRA est opposée à ce projet en l'état en raison entre autres des effets induits : une croissance supplémentaire du trafic aérien et par conséquent une augmentation significative des nuisances. Ce projet ferroviaire, contrairement aux apparences, n'est pas écologique au regard de ses conséquences et des alternatives existantes et à venir. De plus il n'est pas prioritaire.

Les remarques et réserves de l'ADRA faites en 2013 non pas été pris en compte. Au contraire, le projet a été ajusté pour ne pas prêter le flanc aux critiques. Alors que le site de l'aéroport mentionnait encore récemment une gare TGV grande lignes à l'Euroairport, le projet mentionne maintenant un simple « arrêt ». Le représentant du Conseil régional, Christian Debève, reconnaît cependant en réunion de concertation le 17 septembre, que « si pour le moment, les liaisons prévues étaient régionales, on ne pouvait pas présager de l'avenir. » Par ailleurs, il est affirmé sans le démontrer, que la nouvelle liaison n'augmentera pas les nuisances du trafic aérien.

Peut-on se fier aux études ?

Les études ne tiennent compte que du minimum légal à satisfaire. Ainsi le bruit des trains est comparé au bruit actuel sur une moyenne journalière au droit de l'autoroute, mais non équipée de murs anti-bruit. Ce qui permet de dire que le bruit n'augmente en moyenne pondérée que de 0,25dBA et que celle de l'autoroute baissera de 0,7dBA. Quid des effets sur la qualité de vie et la santé du passage de train à 85dBA L_{Amax} toutes les 5 min, puisque la réglementation est respectée.

Par un artifice, en calculant le bruit du trafic aérien sur une moyenne journalière ou annuelle, on peut affirmer qu'il n'augmentera pas. Mais le vécu des riverains est différent et selon les recommandations de l'OMS, ce n'est pas une moyenne théorique et forcément basse qui est dommageable à la santé mais bien chaque passage de train ou d'avion qui engendre un bruit élevé mesuré en Décibel L_{Amax}. De plus le trafic aérien se concentre sur quelques plages horaires sensibles aux heures nocturnes entre 22h et 7h.

L'étude reconnaît bien une augmentation du trafic aérien. Mais celle-ci est présentée de façon acceptable : les passagers n'augmenteraient que de 460.000 par an, soit seulement de 4% pour passer des 8 millions actuels à un maximum de 11 millions en 2028.

La réalité est que cela correspond, aux taux de remplissage actuel, aux prévisions du Plan Sectoriel des Infrastructures Aéroportuaires, PSIA, qui prévoit 147.000 mouvements en 2030.

Cela fera 50% de mouvemente en plus. Ces dernières années, les départs le matin se sont concentrés entre 6h-7h pour passer à 15 et le bruit a doublé de 22h à 24h depuis 2015 pour atteindre un niveau fortement perturbant pour les riverains.

Le Plan Sectoriel d'Infrastructure Aéroportuaire, PSIA, prévoit bien de rallier l'aéroport de Bâle-Mulhouse au réseau grande lignes par l'intermédiaire de la liaison ferroviaire pour délester Zürich et Genève qui sont saturés et pour maintenir ainsi la compétitivité du transport aérien suisse. Suite à la publication du rapport Duron, cette nouvelle liaison est maintenant présentée par ses promoteurs comme une liaison de proximité.

Le projet ne prévoit rien contre le bruit supplémentaire d'un train toutes les 5 minutes entre 5h et 23h. De plus aucune garantie que les trains ne circulent pas plus tard. La question du repos nocturne est occultée dans l'étude.

Un détail qui en dit long sur les priorités : pas de cheminement pour piétons et cyclistes de prévu pour ceux qui habitent près de l'aéroport mais loin d'une gare. Ils seront forcé de prendre la voiture. La gare de Saint-Louis-la-Chaussée sera supprimée.

Taux de transfert modal exagéré ?

Le passage de la voiture au train serait de 33%, alors qu'elle n'est que de 16% actuellement en France. Les promoteurs insistent sur la diminution des émissions de CO₂ de 1700 tonnes par an. Et quid du CO₂ supplémentaire dû à l'augmentation du trafic routier sur l'A35 prévu par ailleurs à l'horizon 2030, malgré la nouvelle liaison ferroviaire?

Nous avons demandé un calcul qui tienne aussi compte des émissions supplémentaires de CO₂ par l'augmentation des vols pour transporter les 460000 passagers supplémentaires. L'aéroport s'est engagé à faire un tel calcul sur une estimation de 11 millions de passagers en 2028.

Les incohérences du projet

Pour le rapport Duron et suivant les récentes déclarations de Mme la Ministre Elisabeth Borne sur l'état des infrastructures, les nouvelles lignes ne sont pourtant pas la priorité au vu du financement élevé et des besoins locaux pour l'entretien et le développement de l'existant.

Pourquoi financer un projet démesuré au détriment de petites lignes utilisées par les usagers qui doivent rejoindre leur lieu de travail. Rappelons aussi que cette liaison n'améliore pas l'accès à la Suisse aux 30.000 frontaliers bloqués quotidiennement dans les bouchons.

Son coût estimé à 250 millions d'euros et sa rentabilité annoncée ne tiennent pas compte du coût environnemental et sanitaire qu'engendre l'augmentation du trafic de l'aéroport.

Des liaisons par bus entre la gare de Bâle ou la gare de Saint-Louis et l'aéroport existent et sont performants. En plus la prolongation du Tram 3 a été actée récemment. En comparaison, les aéroports français plus importants comme Marseille-Provence, Toulouse-Blagnac et Nice-Côte d'Azur, n'ont pas de liaison directe par le train non plus.

Par ailleurs, l'Etat, la région et les collectivités locales sont fortement endettés. Deux cent cinquante (250) millions et plus dépensés pour un gain de quelques minutes pour relier les gares à l'aéroport en bus. Par contre l'étude n'a même pas prévu de parking relais le long de la ligne entre Mulhouse et Bâle. Ceux existant sont plus que saturés.

Il faut aussi se rappeler que la liaison TER Mulhouse-Frick a été abandonnée par la SNCF, la CCF et le Canton de Bâle en 2008 pour jeter des milliers de frontaliers sur la route. Pendant 10 ans elle a permis une liaison binationale directe sans changement à Bâle. Maintenant qu'on a saturé les routes, il faut logiquement un grand projet couteux et prétendument écologique.

L'étude confirme tout de même, que le projet de « Herzstück », gare d'interconnexion souterraine à Bâle, permettra à terme de relier l'aéroport aux grande lignes Suisses.

Le projet, est en contradiction avec les objectifs rappelés dans l'avant-propos du rapport Duron: « Choisir les déplacements du quotidien, assurer la qualité des infrastructures » tout en assurant « La réduction impérative des émissions de gaz à effet de serre, pour atteindre le facteur quatre en 2050 » et « La maîtrise des investissements afin de ne pas aggraver un endettement déjà insupportable. »

En effet il réduira peut-être le trafic routier régional vers l'aéroport mais augmentera significativement le trafic aérien en drainant encore plus de passagers. Donc un bilan environnemental négatif.

Comme le souligne le rapport en pages 94-95, l'aéroport de Bâle-Mulhouse n'a pas besoin d'un coup de pouce, ni pour se développer économiquement ni pour améliorer sa desserte actuelle par l'autoroute A35, par navettes de bus et bientôt par le tram.

L'activité de l'aéroport de Bâle-Mulhouse se développe plus que la moyenne nationale depuis 10 ans, en particulier son trafic nocturne après 22 heures, qui perturbe le sommeil des riverains. La liaison ferroviaire favorisera le transport aérien en drainant encore plus de passagers par l'augmentation de la zone de chalandise. Nous rappelons que le modèle économique de croissance de l'aéroport se base sur le Low-Cost (65% du trafic) et du fret Express. Deux modèles incompatibles avec les objectifs de la transition énergétique et le développement durable.

Ensuite, l'extension de la zone de chalandise liée au nouveau raccordement s'étend clairement au-delà de Strasbourg, Offenbourg, Zürich, Fribourg et Besançon. Ainsi Bâle-Mulhouse, n'est plus un aéroport régional au service de la région frontalière, mais vise à devenir avec des liaisons intercontinentales Low Cost et toujours plus de fret, une alternative à Zurich-Kloten arrivé à saturation et qui est fermé de 23 heures à 6 heures.

La conséquence directe est l'augmentation des nuisances sonores et des émissions des gaz à effet de serre qui ne pourront jamais être compensées par le transfert local de passagers de la voiture vers le train.

Bilan environnemental et sanitaire

L'étude ne tient pas compte de certaines répercussions environnemental et sanitaire du projet.

○ **Répercussions sanitaires du trafic aérien**

Le bruit et la pollution des avions ont des répercussions avérés sur la santé, les études épidémiologiques internationales reconnues sont nombreuses :

- Les cas de diabète autour des aéroports nationaux suisses (dont Bâle) peuvent être deux fois plus fréquent (Göschke H. Schweiz. Ärztezeitung 2015; 96: 265)
 - Les cas d'infarctus mortels autour des aéroports augmentent de 48% - Etude SIRENE, (Huss A. et al. Epidemiology 2010; 21: 829)
 - Les polluants ont un effet sur la santé même à faible concentration (Etude du Bundesamt für Umwelt, BAFU, 2014, page 5)
- **Coûts externes de l'EuroAirport en 2016**
 - l'impact « négatif » de la plateforme atteint €52 million (Pollution atmosphérique, changement climatique, bruit, etc.)
 - Les opérations aériennes sont à l'origine de la majorité des coûts externes générés par l'aéroport de Bale Mulhouse, soit 63%, alors qu'il est seulement de 3.7% pour l'accès routier
 - (Rapport final Steer Davies Gleave 201710)
 - **Pollution atmosphérique lié au trafic aérien**
 - Sur la totalité des activités l'Euroairport est parmi les 5 plus gros pollueurs en NOx d'Alsace avec Butachimie et Rhodia Chalampé, Holcim Altkich et Borealis, Ottmarsheim (DREAL, Industrie 2009 – 2014)
 - Selon les sources, la part du trafic aérien dans la production de CO2 en Suisse est de 12 à 18%. Les états qui ont signé les accords de Paris (COP21) se sont engagés à réduire la production terrestre de CO2 de 50% en 2030.

Etude d'impact environnementale (Espoo)

Vu l'impact induit à terme, l'ADRA estime que la Convention d'Espoo s'applique au projet.

La Convention sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement (EIE), dans un contexte transfrontière dite d'Espoo, stipule les obligations des Parties d'évaluer l'impact sur l'environnement de certaines activités au début de la planification. Elle stipule également l'obligation générale des Etats de notifier et de se consulter sur tous projets majeurs à l'étude susceptibles d'avoir un impact transfrontière préjudiciable important sur l'environnement. La Suisse et la France ont signé la convention.

Elle est donc à prévoir.

L'ADRA rejette une nouvelle liaison ferroviaire si par ailleurs des engagements fermes et irrévocables ne sont pas pris pour :

- **l'extension du repos nocturne de 23h à 6h,**
- **la limitation des mouvements à 100.000 accompagné de la réduction du bruit après 22h et avant 7 heures,**
- **la suppression des trajectoires Elbeg de 270°, Lumel et Basud fortement impactantes.**

Ces mesures, seule à même de réduire les nuisances, ne sont pas contenues dans le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, PPBE, en projet.

Rappelons que la France s'est engagée depuis 2009, dans la loi dite de programmation relative à la mise en œuvre du « Grenelle de l'environnement », à réduire de 50% le bruit perçu autour des aéroports, de 50% la consommation de carburant et de 80% les émissions d'oxydes d'azote (NOx) d'ici 2020. Le transport aérien doit participer au même titre que les autres activités à la réduction des émissions polluantes et du bruit.

Le 8 octobre 2018, le GIEC tire la sonnette d'alarme et estime que des mesures sans précédent doivent être prises si on veut limiter le réchauffement climatique à 1.5°C.

Le développement sans limite a des conséquences néfastes sur notre santé et l'environnement. Il convient de les prendre en compte. Il est urgent d'avoir une approche

équilibrée reposant sur trois piliers, l'économie, le social et l'environnement. Les choix et orientations doivent être transparents et démocratiques.

Nous vous prions de croire, Mesdames, Messieurs, en l'assurance de mes respectueuses salutations.

Bruno Wollenschneider
Président de l'ADRA

Copies :

M. Laurent Touvet, Préfet du Haut-Rhin
M. Jean-Marie Bockel, Sénateur du Haut-Rhin
M. Matthias Suhr, Directeur Général Euroairport
M. Frédéric Velter, Directeur Général adjoint Euroairport
M. Raymond Cron, Pdt par intérim du CA de l'EAP
M. Pierre-Yves BISSAUGE, Adjoint au Directeur de la DGAC
Mme Michelle DESJARDINS, Adjoint au Directeur de la DGAC
M. Christian Marty, Directeur DGAC/DSAC Nord-Est
M. Francis Gissinger, Membre de la CCI
Mme Patricia Schillinger, Sénatrice
Mme Catherine Troendle, Sénatrice
M. Jean-Luc Reitzer, Député
M. Eric Straumann, Député
M. Bruno Fuchs, Député
Mme Brigitte KLINKERT, Présidente du Conseil Départemental 68
M. Jean Rottner, Président Région Grand Est
Mme Christèle Willer, Vice-Présidente Région Grand Est
M. Fabian JORDAN, Président de Mulhouse Alsace Agglomération
M. Alain Girny, Président St-Louis Agglomération
M. Jean Marie Zoellé, Maire de Saint-Louis
M. Gaston Latscha, Maire de Hésingue
M. Gilbert Stimpflin, Président CCI Mulhouse, Grand Est
M. Thomas Zeller, Maire de Hégenheim
M. Jean-Paul Meyer, Maire de Blotzheim
M. Jacques Ginther, Maire de Bartenheim
M. Schnitt Fernand, Mairie Wentzwiller
Mme Chantal Beer-Demander, Présidente de l'UFCNA
M. Philippe Knibiely, Directeur Petite Camargue Alsacienne
M. Gilles Leblanc, Président de l'ACNUSA
M. Daniel Reininger, Alsace Nature Strasbourg
Les associations BISF, FORUM, Schutzverband, GemeindeVerbund
Les membres du Comité de l'ADRA