

Contribution de la FNAUT Grand Est et de l'AUT Sud-Alsace sur le projet de raccordement ferroviaire de l'EuroAirport

Un nouveau projet multimodal et structurant...

Sans être résolument opposées au projet de la nouvelle desserte ferroviaire de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, la FNAUT Grand Est et l'association des usagers du sud Alsace (AUT Sud-Alsace) restent bien dubitatives quant à la nécessité d'une pareille réalisation.

Des solutions alternatives existent et fonctionnent bien

Si la FNAUT, d'une manière générale, est favorable à la desserte des aéroports français par le rail, l'EuroAirport, en ce qui le concerne, nous semble bien pourvu d'une desserte ferroviaire. En effet, l'aérogare est desservie de façon régulière à partir de la gare SNCF de Saint Louis, et ce, à l'arrivée de **presque** chaque train, par une navette routière couvrant les 4 km de trajet en une dizaine de minutes. Le parcours à partir de la gare de Bâle est, lui, effectué en 20 minutes. Rien de plus compliqué, ni de plus contraignant, que d'aller d'un terminal à un autre dans un grand aéroport, comme par exemple à Roissy-Charles de Gaulle. Les avis des voyageurs que nous avons pu obtenir arrivant à la gare de Saint Louis et se rendant à l'aérogare par ce moyen de liaison, sont d'ailleurs tout à fait positifs et satisfaisants à cet égard même si, à notre avis, le service pourrait être encore renforcé. A cela, s'ajoute le fait que depuis 2017 la ligne 3 du tramway bâlois arrive à la gare de Saint Louis, et que cette ligne devrait être prolongée, à l'horizon 2030, jusqu'à l'aéroport.

Ce projet répond-il vraiment au besoin ?

Il y a, il est vrai, près de 6400 personnes qui travaillent sur l'ensemble de l'infrastructure aéroportuaire de Bâle-Mulhouse et les promoteurs du projet nous disent que cet équipement sera une alternative efficace à la voiture. Mais rien n'est moins sûr, car si une partie de ces personnes sont directement employés à l'aérogare même, l'essentiel est dispersé sur le site dans des emplois chez Jet Aviation, AMAC Aerospace, Air Service Basel, etc..... bien éloignés de l'aérogare.

Dans tous les cas, il nous est permis de douter du report modal lorsque l'on continue à construire de gigantesques parkings, comme le silo F4 de 2700 places inauguré l'année dernière. D'autant, et nous le regrettons, qu'il n'est pas prévu que les TGV desservent l'EuroAirport, ce qui permettrait pourtant de capter une clientèle en hinterland (Besançon et pays de Montbéliard....) et de ramener ainsi quelques voyageurs à la LGV Rhin-Rhône. Enfin, notons tout de même à ce sujet, que le document de concertation public fait état d'une part modale de la voiture loin d'être considérable : 57 % avec le projet, contre 64% aujourd'hui !

Alors, pourquoi cet investissement ferroviaire coûteux - 220 million d'euros (valeur décembre 2010) - qui apparaît à nos yeux comme n'apportant pas vraiment une

amélioration significative ? Le fait que les Suisses paient la note à hauteur de 40% environ et tiennent beaucoup à ce projet est évidemment un premier élément de réponse. Mais aussi, même si le discours ambiant actuel est nettement en faveur de la réduction de notre empreinte carbone, cela n'empêche nullement la majorité des décideurs, de croire - et de s'en réjouir ! - au développement de l'aéroport qui en dix ans est passé de 4 millions de passagers à près de 8 millions en 2017, et qui devrait passer à 11 ou 13 millions en 2030, soit une hausse de 50%. A ce propos, la presse s'est faite l'écho qu'une nouvelle compagnie aérienne envisage de proposer des vols long-courriers low-cost 30% moins chers sur la liaison transatlantique au départ de l'EuroAirport.

Enfin, un autre élément qui entre dans la balance, au moins pour les Helvètes, est que l'aéroport de Zurich, en raison des problèmes politiques liés aux nuisances sonores, voit son potentiel d'expansion limité ; la desserte ferroviaire directe entre les deux aéroports permettrait alors un possible délestage sur Bâle-Mulhouse de certains vols actuellement au départ de Zurich.

Et est-il compatible avec l'urgence climatique du moment ?

Difficile pour la FNAUT Grand Est et l'AUT Sud-Alsace, à l'heure où les scientifiques, unanimes, nous exhortent à réduire très drastiquement nos émissions de gaz à effet de serre de cautionner une infrastructure qui table sur un développement quasi exponentiel du moyen de transport le plus polluant et alors même que l'organisation actuelle de l'arrivée à l'EuroAirport est satisfaisante. Les projets à venir ne doivent plus servir des équipements qui confortent ou encouragent les grands pollueurs, mais au contraire aident fortement à les réduire.

Une fuite en avant alors que l'on ne sait financer l'entretien des lignes ferroviaires régionales

En ces temps de vaches maigres où de nombreuses lignes de notre région manquent terriblement d'entretien et où la menace de fermeture de certaines autres nous préoccupent vivement, — sans compter deux projets actuellement dans les cartons : Guebwiller – Bollwiller ; Colmar – Neuf-Brisach —, cet investissement nous apparaît quelque peu comme surréaliste.

Michel FOU DRAT

Vice-président FNAUT Grand Est

Nathalie DUBIE

Présidente AUT Sud Alsace

2018