



EUROAIRPORT

Nouvelle liaison ferroviaire : une enquête publique à partir de lundi

La NLF ou nouvelle liaison ferroviaire doit permettre un accès direct à l'EuroAirport par le rail à l'horizon 2028. La prochaine étape débute ce lundi : ce sera le démarrage de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique (DUP).

Ce lundi 11 octobre sera lancée l'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique (DUP) pour le raccordement ferroviaire de l'EuroAirport (EAP). Chacun, riverain, citoyen, usager de l'aéroport ou défenseur de l'environnement, pourra y contribuer, à compter de lundi et jusqu'au mardi 9 novembre.

Le projet comprend la création d'une nouvelle voie ferroviaire de quelque six kilomètres, avec une nouvelle halte. Le coût est estimé à 250 millions d'euros HT - aux conditions économiques de juin 2017, faut-il préciser.

L'objectif, c'est de conduire les

voyageurs directement devant le terminal de l'EuroAirport, et de proposer une alternative à la route. Cette desserte directe devrait pouvoir se faire dans un premier temps depuis Laufon, Liestal et Bâle en Suisse, Strasbourg, Sélestat, Colmar et Mulhouse en Alsace. Cela placerait l'EAP à 12 minutes de la gare de Mulhouse, à 10 minutes de celle de Bâle.

Report modal

Les correspondances dans ces villes permettront de desservir un vaste territoire trinational couvrant le sud du pays de Bade, le nord-ouest de la Suisse, l'Alsace et le nord de la Franche-Comté.

Les porteurs du projet, les maîtres d'ouvrage SNCF Réseau et Aéroport de Bâle-Mulhouse, associés à la Région et à l'Office fédéral des transports, ne mettent pas seulement le report modal en avant. Il s'agit aussi d'améliorer « l'attractivité de l'aéroport, des entreprises du site et du territoire franco-germano-suisse où il est implanté. »

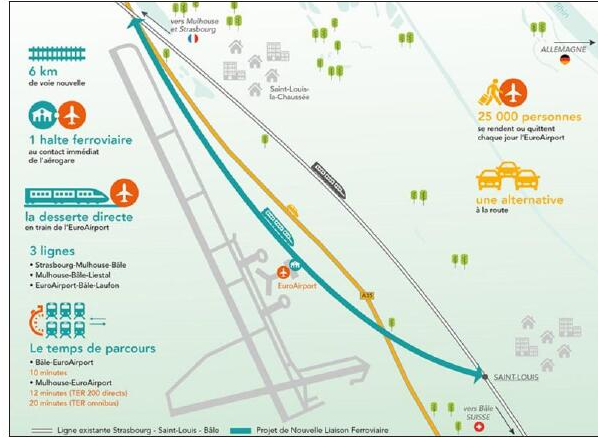
La date de mise en service sera déterminée à l'issue des études d'avant-projet - l'objectif annoncé, c'est 2028, avec un démarrage des travaux en 2024.

Le projet est né au début des années 2010, avec les études de faisabilité pour améliorer la desserte de l'aéroport. Le 5 décembre 2011, le comité de pilotage franco-germano-suisse votait pour la solution d'une desserte ferroviaire sous la présidence du préfet de région Alsace.

Objectif 2028

Les avis et les questions du public peuvent s'exprimer avec pour arrière-plan le dossier d'enquête présentant les résultats exhaustifs des études, notamment l'étude d'impact, ainsi que le bilan de la concertation réalisée jusque-là.

Les premières étapes de concertation ont permis d'approfondir l'étude acoustique, de recueillir les attentes du public (intermodalité, parkings dans les gares, trajet terminal sur la plate-forme aéro-



portuaire, amplitude adaptée aux horaires des salariés et des der-

niers ou premiers vols quotidiens) et de trouver « des points d'accord » avec Saint-Louis agglomération (SLA) pour les projets en cours. Il s'agit notamment de l'ouvrage de franchissement du Technoport et des accès routiers à l'EuroEastPark.

De nombreux avis se sont exprimés pour le raccordement ferroviaire de l'EuroAirport. C'est le cas de la plupart des élus de la région frontalière. L'agglomération elle-même « n'est pas saisie par le préfet dans le cadre de cette enquête publique, seule les communes traversées le sont. Mais au vu de l'enjeu de ce projet pour le territoire et de ces compétences en matière d'aménagement du territoire, elle va s'en saisir elle-même en lien avec les communes traversées. »

Pascal Schmidiger, maire de Saint-Louis, principale commune concernée, abordera ce point lors des réunions de quartier prévues cette année. Elle précise que

la Ville vient de réceptionner le document relatif au programme, un « projet d'envergure qui fera l'objet d'un examen approfondi. La Ville prendra position en concertation avec les autres communes concernées et SLA. »

Voix dissonantes

Mais il y a des voix dissonantes, y compris du côté des élus de la région frontalière. Ainsi, tel élu qui tient à garder l'anonymat - nous expliquant qu'il était plutôt favorable à la mise en place à court terme d'un tramway entre la gare de Saint-Louis et l'aéroport, une mesure bien moins coûteuse. De nombreuses associations de défense de l'environnement, l'Adra (Association de défense des riverains de l'aéroport) en tête, sont, quant à elles, vent debout contre le projet de raccordement ferroviaire (lire ci-contre).

J.-C. M.

« Un grand projet inutile » pour l'Adra

L'avis de l'Adra (Association de défense des riverains de l'aéroport) est sans appel : la NLF, ou nouvelle liaison ferroviaire, pourtant déclarée parmi les projets « structurants d'intérêt national », fait partie des « grands projets inutiles » que le site français d'actualité Reporterre recense par ailleurs. Pour l'association, « ce projet ferroviaire n'est pas écologique au regard de ses conséquences et des alternatives existantes et à venir. »

La crainte d'un transfert de Zurich et Genève

Chiffres de report modal très bas, sites industriels de maintenance aéronautique éloignés de la future halte, hausse du bruit pour les riverains et bétonnage du secteur... Les arguments sont nombreux. Mais, surtout, les riverains « redoutent que cette desserte encourage la hausse du trafic aérien par le transfert des voyageurs de Zurich et Genève et les nuisances qui vont avec. »

Et l'Adra de faire plusieurs remarques. La première : « Au prix de 250 millions, ce seront les six kilomètres de voie ferée les plus chers de France. »

La deuxième : avec la pandémie, « le trafic aérien à l'Euro-



Aéroport s'est écroulé et ne prend que doucement et avec de nombreuses hypothèses sur l'avenir ». Le projet de raccordement ferroviaire, qui « semblait nécessaire au regard de la croissance supposée du trafic de l'aéroport », serait donc caduc, sans même compter la mise à l'index

du transport aérien « en raison de son impact environnemental ».

La troisième : l'essence même du projet a évolué. Il est passé « d'une liaison TGV reliant les grandes métropoles trinationales à l'aéroport à une liaison de proximité intégrée au projet

suisse de l'extension du RER trinational (www.trireno.org) et du réaménagement des gares de Bâle ». Mais... « Malgré la version officielle, la NLF reste une connexion grandes lignes », et « la programmation et le financement des projets ferroviaires a bien avancé en Suisse ».

Comment contribuer ?



L'enquête publique préalable à la Déclaration d'utilité publique (DUP) doit permettre à tout un chacun de s'exprimer sur le sujet. Photo L'Alsace/Vincent VOEGTLIN

- Le public pourra présenter pendant toute la durée de l'enquête (du 11 octobre au 9 novembre) ses observations et propositions sur le projet. Différentes voies sont possibles.
- Exprimer un avis en envoyant un courrier à la mairie de Saint-Louis, à l'attention d'Isabelle Kempf, présidente de la commission d'enquête.
- Enrichir les registres d'enquête publique, disponibles dans les mairies de Saint-Louis, Bartenheim, Blotzheim et Hélsingue, pendant leurs horaires d'ouverture au public.
- Ecrire directement sur www.registre-numerique.fr/epbyrail, où le dossier est également à consulter, ou envoyer un courrier à epbyrail@mail.registre-numerique.fr.

RÉPARATIONS TOUTES MARQUES, CARROSSERIE ET POSE D'ACCESSOIRES

GRAND CHOIX de neufs et occasions

Caravanes Campings-Cars KNAUS

Campings-Cars ADRA

NOUVEAU Campings-Cars Sunlight

Location de camping-car

FINANCEMENT ADAPTE

Spécialiste du matériel et véhicules de loisirs

120 rue de Mulhouse (D430) 68540 FELDKIRCH Sortie 5 Ecomusée - GPS Cité Alex

68E-L01 09