



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

Saint-Louis, le 6 novembre 2021

« Enquête publique Nouvelle
liaison ferroviaire EuroAirport »
SNCF Réseau DT Grand Est
15 rue des Francs-Bourgeois
67000 Strasbourg

eapbyrail@mail.registre-numerique.fr

Enquête 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 l'enquête publique du 11.10. au 9.11.2021

Contexte et impact réel du projet

Contrairement aux allégations du dossier, le bénéfice de ce projet de liaison ferroviaire n'est pas d'abord un report modal depuis la route, moins de pollution et plus de confort pour les usagers, mais comme le dit l'éditorial des porteurs de projet, la NLF sert d'abord à « augmenter l'attractivité du transport aérien ».

(Document 01_NLF_EAP_DUP_Pdg_et_Guide_de_lecture_juin_2021_002, page3)

Et de « conforter la position et le développement de l'aéroport au service de l'attractivité économique du territoire et de l'emploi local. »

(Document 06_NLF_EAP_DUP_Piece_E_Notice_explicative_juin_2021, page 9)

De façon plus générale, cette liaison est à placer dans le contexte d'un plan de développement d'ensemble des aéroports. En effet « Le projet est inscrit dans le Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) – version octobre 2011 - en tant que « projet d'optimisation du transport aérien » (renforcement des interconnexions entre l'aérien et le ferroviaire).

Le choix de la liaison ferroviaire remonte à 10 ans, autant dire, une éternité : « Cette solution a été retenue par le comité de pilotage des études le 5 décembre 2011, qui réunissait les représentants français, suisses et allemands concernés (États, collectivités, gestionnaires d'infrastructures et entreprises ferroviaires) sous la présidence du préfet de région Alsace. »

(Document 06_NLF_EAP_DUP_Piece_E_Notice_explicative_juin_2021 Page 17)

La Confédération Helvétique considère Bâle-Mulhouse, troisième aéroport national Suisse, comme un aéroport de délestage de Zürich et Genève. La confédération prévoit au travers de son Plan Sectoriel d'Infrastructure Aéroportuaire (PSIA) 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. Il se base à l'horizon 2030 sur une capacité de 147.000 mouvements (100.000 et 9,1 millions de passagers en 2019) et l'Etat français estime les capacités à 149.000 mouvements dans le PEB de 2004 (actuellement en révision).

Rappelons aussi que le site de l'Euroairport mentionnait au début du projet une gare grande lignes à l'Euroairport, transformé plus tard en simple « arrêt ».
Par ailleurs, il est affirmé dans l'étude sans le démontrer, que la nouvelle liaison n'augmentera pas significativement le trafic aérien.

Comme nous l'avons déjà signalé au cours de la concertation en 2018, l'étude d'impact ignore les conséquences du projet au-delà du périmètre des 6km de rail entre Saint-Louis et l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

Comme le relève l'Autorité environnementale dans son avis n°2019-100 du 18.12.2019, l'étude est biaisée sur les principaux enjeux environnementaux générés de façon cumulée par le projet et les projets voisins, à savoir le trafic induit (routier, ferroviaire et aérien) et ses conséquences sur l'environnement et sur la santé (bruit, qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre).

Etudes imprécises et dépassées

L'étude s'appuie sur des données datant d'avant la pandémie de la COVID-19 et sont orientées. Par exemple, pour souligner le haut potentiel de la région, les chiffres de croissance de l'aéroport partent au plus bas en 2004 (après la chute de Crossair et Swissair) pour atteindre +300% en 2016.

(Document : 06_NLF_EAP_DUP_Piece_E_Notice_explicative_juin_2021, page 15 - Étude socio-économique du projet, Explain 2018)

En outre, certaines données sociaux-économiques remontent à 2015 ou son plus anciennes. La dernière enquête passager a été réalisée en 2015, alors que depuis les avis et comportements ont changé et sont appelés à changer encore.

Les besoins sont linéairement projetés vers 2030 sans tenir compte des changements actuels et futur de notre économie due aux pandémies, relocalisations, effets du changement climatique, réorganisations du travail (diminution des voyages d'affaires, place du télétravail), augmentation du prix de l'énergie, accords internationaux sur la diminution des GES, etc...

L'étude socio-économique n'explore pas les besoins et la rentabilité d'autres déplacements du quotidien du bassin d'emploi à prioriser, notamment le renforcement de lignes existantes, la réouverture de ligne secondaires (par ex. la ligne ferroviaire Bollwiller – Guebwiller) et l'aménagement de structures Parc & Ride (les actuelles sont notoirement insuffisantes).

Sous-estimation de l'impact du bruit cumulé

L'étude se limite aux obligations réglementaires, mais n'explore pas l'impact sanitaire réel du bruit cumulé. Elle se contente de l'absence de « modification significative » puisque inférieur à 2dBA en LAeq (bruit moyenné).

L'étude se limite au périmètre rapproché et ne tient pas compte de l'impact des passages supplémentaires des trains entre la gare de Saint-Louis et la frontière Suisse en pleine zone urbaine dense.

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 LAmax.

(Document : Mémoire en réponse à l'avis de l'Ae-CGEDD sur l'étude d'impact du projet NLF EAP, 10_NLF_EAP_DUP_Piece_I_Decisions_et_avis_juin_2021_PARTIE_3sur3 page 215)

Ainsi le bruit des trains est comparé au bruit actuel sur une moyenne journalière au droit de l'autoroute où il 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 LAmax 85dBA toutes les 5 min, puisque la réglementation est respectée.

Alors que le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, PPBE, 2018-2023 de l'aéroport vise l'arrêt des décollage dès 23h, que les riverains des aéroports exigent un repos nocturne strict entre 23h et 6h (7 heures de sommeil minimum, alors que l'OMS recommande 8 heures de sommeil), la NLF va à l'encontre de ces mesures en faisant circuler les trains entre 5 heures

et 23 heure, sans préciser le sens du « environ », qui n'exclue pas des trains avant 5h et après 23h : « Le projet a pour objectif de proposer, toute la journée entre 5h et 23h environ, une desserte performante de l'EuroAirport avec 6 trains par heure et par sens de et vers Bâle », soit 1 passage toutes les 5 min entre 5h et 24h !!!

(Document : 06_NLF_EAP_DUP_Piece_E_Notice_explicative_juin_2021, Exploitation de la ligne, page 30)

La question du repos nocturne est occultée dans l'étude. Certains riverains seront impactés par le bruit cumulé des avions et des trains, voire de l'autoroute. Alors que les graves conséquences sanitaires du bruit, et particulièrement du bruit nocturne, sont connus et documentés et que la réglementation évolue pour imposer des mesures pour faire baisser les nuisances (Directive 2002/49-CE), la NLF les fera globalement augmenter.

Pour y remédier il est nécessaire de prévoir des murs anti-bruits, de limiter la vitesse, d'éliminer les éclisses et aiguillages bruyants (par exemple au droit du quartier Concorde et de la rue Saint-Jean à Saint-Louis) et pas de trains supplémentaires entre 23 heures et 6 heures.

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 9,1 millions en 2019 à un maximum de 11,1 millions en 2028, puis s'arrêtera mystérieusement au-delà.

Taux de transfert modal exagéré

Dans les documents fournis pour la concertation en 2018, le passage de la voiture au train était largement exagéré avec 33%, alors qu'elle n'est généralement en France que de 16% pour des projets similaires.

L'étude prétend toujours que le transfert modal limité aux passagers aériens est important. « Les résultats obtenus sont en faveur de la solution ferroviaire. La solution ferroviaire, malgré son coût d'investissement élevé, présente la meilleure rentabilité socio-économique et permet d'avoir un transfert modal important, sans rupture de charge, pour les passagers aériens. Elle permet de fiabiliser et de raccourcir les temps de parcours. Elle permettra également d'améliorer l'accessibilité de la plateforme aéroportuaire pour ses salariés. »

(Document : 06_NLF_EAP_DUP_Piece_E_Notice_explicative_juin_2021, page 19)

Cependant une analyse des chiffres entre 2015 et 2027 montre que le transfert de la voiture vers les transports en commun reste marginal avec seulement un gain de -690.000 voitures, soit -6,5%. La voiture reste le mode de transport largement majoritaire et probablement première source de revenu pour l'aéroport (parkings). L'avantage est donné au confort et à la rapidité.

Variation des modes de transports x1000 par an

	2015		2027		Variation	
Voiture	10680	64%	9990	57%	-690	-6,5%
Taxi / navette	1200	7%	1070			
Bus urbain	4920	29%	650			
Train	0		5810	43%	2610	23,0%
Total	16800		17520		1920	4,3%

Chiffres source document 09_NLF_EAP_DUP_Piece_H_Socio_Eco_juin_2021, page 86.

Les incohérences du projet

Le raccourcissement du temps de parcours de quelques minutes en train est à mettre en rapport avec les deux heures d'attente au minimum entre l'arrivée à l'aéroport et le décollage des

passagers ou du temps de transfert nécessaire aux employés de la plateforme pour atteindre leur lieu de travail parfois éloigné de 1 kilomètre de la station (zone 6, Jet Aviation, AMAC,...).

Quant' aux économies de CO2, elles sont ridiculement faibles sur 50 ans avec -27.300 tCO2e à l'horizon 2079 !

(Document : 08_NLF_EAP_DUP_Piece_G_EIE_Chap_10_Chapitre_Infra_juin_2021, Page 30)

La NLF ne permettra pas de réduire significativement le CO2 supplémentaire dû à l'augmentation du trafic routier sur l'A35/RD105 prévu par ailleurs à l'horizon 2030 par le projet d'aménagement routier 5A3F.

Idem pour les émissions du trafic aérien de la plateforme aéroportuaire par l'augmentation des vols pour transporter les 460000 passagers supplémentaires.

(Document : 10_NLF_EAP_DUP_Piece_I_Decisions_et_avis_juin_2021_PARTIE_3sur3, page 645)

La suppression de la halte de Saint-Louis-la-Chaussée, n'est pas compensée par une offre équivalente en mobilité douce à tous les usagers pour les déplacements du quotidien.

Dans d'autres rapports (Rapport Duron) et suivant les déclarations de l'ancienne ministre à l'environnement et aux transports, Mme Elisabeth Borne, sur l'état des infrastructures, les nouvelles lignes ne sont 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 est inutile aux 30.000 frontaliers en Suisse bloqués quotidiennement dans les bouchons.

Son coût estimé à 340 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. La prolongation du Tram 3 est une variante à ne pas négliger.

Sa construction engendrera d'abord 65 000 tonnes équivalent CO2 en contradiction total avec la nécessité de réduire sans attendre les gaz à effet de serre (rapport du GIEC et COP26).

Par ailleurs, l'Etat, la région et les collectivités locales sont fortement endettés. Trois cents quarante millions et plus dépensés pour un gain de quelques minutes pour éviter une rupture de charge et offrir plus de confort aux voyageurs pour relier l'aéroport. L'étude ne prévoit même pas les parkings relais le long de la ligne entre Mulhouse et Bâle pour orienter les usagers vers le train. Les parkings existant sont plus que saturés.

La réalisation du « Herzstück », gare d'interconnexion souterraine à Bâle après 2040, n'est pas acquise. Mais rien n'empêche de relier à terme l'aéroport aux trains grandes lignes Suisses.

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 s'est développée plus que la moyenne nationale jusqu'en 2019, en particulier son trafic nocturne après 22 heures, qui perturbe le sommeil des riverains.

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.

La liaison ferroviaire favorisera le transport aérien en drainant encore plus de passagers par l'augmentation de la zone de chalandise : « Le schéma ci-contre récapitule l'ensemble des possibilités de rabattement vers l'EuroAirport depuis les principales villes de l'aire d'étude »

(document 06_NLF_EAP_DUP_Piece_E_Notice_explicative_juin_2021, page 16). Outre Strasbourg, Mulhouse, Bâle et Freiburg sont également mentionnés Besançon, Bern et Zürich.

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.

Les remarques du rapport Duron rappelés dans son avant-propos sont toujours pertinentes : « 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. »

Au vu des insuffisances de l'étude, du parti-pris pour le développement économique et de la minimisation des impacts négatifs, il est urgent d'instaurer **un moratoire sur le projet**.

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.

Je vous prie de croire, Mesdames, Messieurs, en l'assurance de mes respectueuses salutations.



Bruno Wollenschneider
Président de l'ADRA