

## EP NLF, avis R. Woessner, 19.10.2021

Desservir l'EAP par le train est a priori une idée de bon sens qui permettrait un report modal depuis la route, moins de pollution et un gain de confort pour les clients. Mais poser le problème ainsi revient à nier la complexité dans laquelle s'inscrit cette question. Par exemple et de manière générale, les effets structurants des infrastructures de transport sont souvent surévalués. Le fait d'avoir un train n'a pas d'effet mécanique pour la croissance d'une plateforme (cf. un exemple certes un peu caricatural : à Entzheim, la desserte ferroviaire est excellente et l'aéroport ne s'en porte pas mieux pour autant).

L'analyse socio-économique avance 20 millions de passagers pour l'EAP en 2050, soit plus du double de son record de 2019 (9,1 millions). Les diagrammes suggèrent en outre une poursuite de la croissance au-delà de cette date. On peut s'interroger sur la validité de cette prévision : les crises (2001, 2008, 2020) plombent les trafics aériens de manière récurrente ; la « honte de voler » fait désormais entendre sa petite musique ; et il semble bien qu'on avance 20 millions en se fondant sur la croissance mondiale du trafic aérien, alors que l'Europe connaît une situation bien moins favorable. En effet, si l'IATA prévoit 10 milliards de passagers en 2040, contre 4,5 milliards effectifs en 2019, c'est principalement grâce à la croissance asiatique. Dès lors, si l'EAP se positionne sur une croissance de type « asiatique », il lui faudra changer de catégorie, ne plus être un aéroport euro-méditerranéen pour l'essentiel, mais entrer fortement dans le domaine du long courrier. Les conséquences sont considérables : aérogare à doubler, nécessité d'une piste supplémentaire, mouvements bien plus nombreux et grignotage de la nuit par les vols intercontinentaux. Du fait de cette croissance, il est évident que le réseau routier serait lui aussi saturé, qu'il faudrait en augmenter les capacités (par exemple trois voies pour l'A35, nouvelle autoroute entre l'A35 et l'autoroute allemande) et que l'alternative ferroviaire, que l'on devrait probablement augmenter avec une desserte grande vitesse, serait une nécessité parmi d'autres.

Force est de constater que le projet de desserte ferroviaire tel qu'il est présenté n'est pas expliqué par rapport à ce contexte de croissance de l'activité aérienne à long terme. Si celle-ci se produit effectivement, elle engendrera des nuisances supplémentaires dans les décennies à venir, que les progrès permis par les nouveaux avions ne sauront compenser. Autour de l'aéroport, les circulations terrestres seront elles aussi considérables et probablement vouées à la saturation.

Autrement dit, le projet de desserte ferroviaire (et de nouveaux accès routiers) est un élément qu'on ne devrait pas pouvoir dissocier de l'avenir de l'EAP en général. Qui est favorable/opposé à 20 millions de passagers par an ? Comment s'y prennent les autres aéroports européens en matière de desserte ferroviaire ? Un benchmarking me semble indispensable, avec un examen de toutes les solutions utilisées sur rail (grande vitesse ferroviaire, trains régionaux, tramways et tramtrains).

En outre, les études présentées ne disent pas grand-chose sur les impacts pour l'agglomération de Saint-Louis. Ni sur les futures zones d'activité qui concernent une bande d'environ 4 km de long et que le projet (éventuel) de desserte par tramway est loin d'irriguer dans son ensemble, ce qui là aussi conduira fatalement à un boom routier.

Face à ce bricolage prospectif, univoque par sa vision entrepreneuriale et adossé à des aspects non-scientifiques en matière d'analyse spatiale, je plaide pour **un moratoire sur le projet**. Tel qu'il se présente, il y a quelque chose de sournois (ou de naïf ?) dans sa présentation : la desserte ferroviaire directe s'inscrit dans un plan de croissance spectaculaire qui reste implicite dans ses articulations et ses développements. La question clé tourne autour de deux futurs antagonistes, celle de la croissance économique sans frein et celle de la croissance frugale. C'est pourquoi, avant de s'engager dans le long terme, il faut d'abord établir un questionnement prospectif qui permette de concevoir plusieurs scénarios possibles en n'occultant aucune dimension de la problématique de l'accessibilité de l'EAP et de ses conséquences pour l'agglomération trinationale comme pour le bassin d'emploi en général.

Raymond Woessner

Ancien directeur du Master Transport, Logistique Territoires, Environnement Sorbonne Université  
Auteur de *La crise du transport aérien*, Atlante, 2020 (2<sup>e</sup> édition 2022).