

EUROAIRPORT

Raccordement ferroviaire : l'utilité fait-elle vraiment l'unanimité ?



La NLF, nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport, pourrait entrer en service en 2028. DR

Avis favorable unanime : les conclusions de l'enquête publique portant sur le raccordement ferroviaire de l'EuroAirport ouvrent la voie à une déclaration d'utilité publique. Un pas de plus, que devrait encore confirmer un arrêté préfectoral à venir.

Pour rappel, le raccordement ferroviaire de l'EuroAirport, une idée évoquée depuis... une cinquantaine d'années, consiste en la construction de six kilomètres de voie ferrée et d'une gare à hauteur du terminal de l'aéroport, afin de renforcer son accessibilité. Les voies nouvelles vont passer au beau milieu d'Euro3lys, le futur pôle de développement de la région ludovicienne, d'où des problématiques d'aménagement du territoire : où va-t-on faire pas

ser ces voies ?

Un viaduc à 18 millions

L'aménagement aura pour corollaire une augmentation du trafic des TER à hauteur de Saint-Louis. Enfin, l'objectif essentiel de cette nouvelle desserte aéroportuaire est le report d'une partie non négligeable du trafic autoroutier vers le rail, ce qui signifie des émissions de gaz à effet de serre en moins.

Mais le coût du chantier est considéré comme démesuré : 338 millions selon les dernières estimations. L'accès facilité à l'aéroport fait aussi craindre une augmentation du trafic aérien, voire une porte ouverte au délestage des autres aéroports suisses. Sans parler des nuisances sonores potentielles (même si le rail s'éloigne de la zone résidentielle de Neuweg) et des

impacts environnementaux liés à la série d'ouvrages d'arts induits par le projet.

Faut-il considérer que la nouvelle liaison ferroviaire sera d'utilité publique ? La question a fait l'objet d'une procédure de consultation publique, qui a suscité peu de retours de la part du public, mais beaucoup plus de la part des associations environnementales. Fin décembre, les commissaires-enquêteurs ont rendu leur avis : c'est un oui unanime, exprimé avec une ferveur qui tranche sur la tiédeur des collectivités locales : l'on se souvient que Saint-Louis agglomération et la commune de Saint-Louis avaient d'abord rendu un avis défavorable au projet, avant de se raviser quand les points d'achoppement ont été nivelés (ce sera le cas avec le remplacement du grand talus par un viaduc, pour

18 millions supplémentaires).

L'enquête confirme la distance prise par les collectivités : elles ont fait preuve d'une prudente neutralité, nourrie par leur décision de ne pas mettre la main au porte-monnaie pour financer ce que certaines voix, en particulier à l'Adra (Association de défense des riverains de l'aéroport de Bâle Mulhouse), dénoncent déjà comme une gabegie. Dans ce projet, où est leur intérêt et où est celui des habitants de la région frontalière ? Rappelons que les principaux soutiens politiques du raccordement ne sont pas à Saint-Louis mais plutôt à Mulhouse.

« Une succession de no man's land » ?

Au-delà d'une certaine ivresse suscitée par l'unanimité, les conclusions de l'enquête publi-

que laissent encore plusieurs zones d'ombre.

- Le financement : l'inflation atteint des niveaux stratosphériques puisqu'il était question en 2018 d'un projet à 250 millions d'euros ; aujourd'hui, on parle de 338 millions. Qui paiera ? Rien n'est confirmé, même si la commission semble soutenir le contraire.

- Le report du trafic SNCF va entraîner la fermeture de la gare de Neuweg : ses passagers découvriront le goût amer de la compression des dessertes locales.

- Les nuisances sonores : l'enquête confirme qu'il y aura « zéro » protection acoustique, le bruit s'éloignant des maisons de Neuweg, comme le confirment des enquêtes acoustiques de SNCF Réseaux. Mais les commissaires reconnaissent que « le fond sonore de ce territoire a sans conteste augmenté au fil

des années ». De son côté, SNCF Réseaux avance la résorption de points noirs sonores et le classement de la voie, obligeant les futures constructions riveraines à renforcer leur isolation acoustique. Quid des constructions actuelles ?

- L'appréciation fine du territoire frontalier par cette commission : celle-ci évoque « un territoire tellement et densément urbanisé dans tous les sens, avec une agriculture majoritairement intensive, qu'il semble laisser peu d'espace pour la nature, et avec, pour tout paysage, une succession de no man's land ; autrement dit plus aucune espèce vivante, y compris humaine, n'a plus d'espace vital nécessaire ». Mais la commission conclut, non sans une certaine légèreté, que la vision d'avenir de Saint-Louis agglomération y remédiera.

Jean-François OTT

Collectivités locales : des réactions contrastées



La gare de Saint-Louis Neuweg disparaîtra du paysage, avec le raccordement de l'EuroAirport. Photo L'Alsace/Vincent VOGTLIN

La nouvelle liaison ferroviaire « n'est fortement souhaitée ni par les élus de Saint-Louis agglomération (SLA), ni par les habitants du territoire. Ce n'est pas une priorité », explique le président de SLA, Jean-Marc Deichtmann. Mais il précise : « Nous avons dit que nous ne nous opposons pas au projet à deux conditions : nous voulons que nos doléances soient retenues. Et nous ne voulons pas participer financièrement à un projet qui n'apporte rien à nos concitoyens. » Sur ces deux points, Jean-Marc Deichtmann estime que SLA a obtenu gain de cause. « Nous avons dû batailler dur avec les services de l'État. Mais nous avons obtenu que l'ouverture du talus qui doit supporter la ligne soit portée de 70 à 170 mètres. Parce que la NLF traverse le Technoport, et que nous voulions garder le plus de souplesse possible pour l'aménagement de ce dernier. »

Le raccourcissement des temps de trajet

Hésingue. Hésingue fait partie des sept collectivités ou élus (sur 23) qui ont exprimé un avis positif. Gaston Latscha, maire de la commune, se félicite donc. « Nous retrouvons les arguments que nous avons nous-mêmes avancés. Comme le report modal de la voiture vers le train. » Et de rappeler les termes de l'avis de la commune : « La fréquence des trains, le raccourcissement des temps de trajet avec Bâle et Mulhouse constituent autant d'arguments convaincants. »

«Le compte n'y est pas»

Bartenheim. Bernard Kannengieser, maire de Bartenheim, estime que le compte n'y est pas. « Notre principale demande, c'était la création d'un mur antibruit » le long de la ligne, en raison d'un trafic ferroviaire forcé en hausse. « Or, j'ai lu 100 000 €. [de budget pour des protections antibruit], sur les six kilomètres. Autant dire rien du tout ! Nous n'avons pas été entendus. » Et de conclure : « On a le sentiment que le rapport a été écrit avant l'enquête publique ! »

« Extrême vigilance »

Saint-Louis. Philippe Knubiely, premier adjoint au maire de Saint-Louis, explique qu'il n'y a « pas de réponse satisfaisante dans ce que j'ai lu », alors que la Ville avait « une position constructive » en lisant clairement les points préoccupants. « Il n'y a rien sur les compensations écologiques. Rien de concret sur la suppression de l'arrêt de Neuweg. Ou sur nos préoccupations par rapport aux pistes cyclables. » Il évoque encore le matériel roulant et les accès à la zone EuroEastPark... « Nous prenons donc acte de cet avis favorable. Mais nous ferons preuve d'une extrême vigilance pour que les points de la Ville soient pris en compte », précise-t-il. Autre point : « Si j'ai bien lu, le financement serait assuré. Mais j'aimerais qu'on me présente des preuves, notamment sur la participation européenne. Montrez-moi

Pour l'Adra, rien ne va

Avec les conclusions de l'enquête publique sur la NLF vers l'EuroAirport - un avis favorable -, rien ne va. C'est ce que pense Bruno Wollenschneider, le président de l'Adra (riverains de l'aéroport). Sur la forme, d'abord. « L'enquête publique a été close le 9 novembre. Le commissaire-enquêteur aurait dû rendre son rapport un mois plus tard. Or, il est daté du 27 décembre et n'a été mis en ligne que la semaine dernière... » un procédé « scandaleux » pour l'Adra, d'autant plus que les annexes ne contiennent que le sommaire, « les contributions, dont celles d'associations et d'experts, sont donc manquantes ».

Plus de bruit, de pollution et de gaz à effet de serre

Sur le fond, ensuite. « On est mal parti, sur le terrain environ-



Le raccordement ferroviaire de l'EuroAirport augmentera le trafic aérien, redoute l'Adra. Photo L'Alsace/Jean-François FREY

il y aura plus de bruit, de pollution, de gaz à effet de serre... » Ceux qui parlent de transfert modal de la route vers le rail en seront pour leurs frais : « L'en-

quête publique a été faite à l'insu de l'Adra. On approche aujourd'hui les 350 millions d'euros pour six kilomètres. C'est la ligne la plus chère de France... Cette somme serait

neuf. »

L'Adra estime que ce raccordement ferroviaire n'est en rien « une infrastructure écologique pour préserver l'environnement », c'est plutôt un projet d'un autre temps, pour lequel il serait urgent d'établir un moratoire. « Il y a toujours des gens pour croire qu'on va retrouver la situation de 2019. Nous ne sommes pas sortis de la pandémie. Pourquoi ne pas attendre deux ou trois ans et voir comment vont évoluer les activités aéroportuaires ? » Et de préciser que, selon le cabinet parisien Huglo-Lepage, spécialisé en environnement et droit public, et mandaté par le Gemeinde Verband d'Allschwil, plusieurs points de la procédure peuvent être attaqués. Bruno Wollenschneider affirme donc : « Les associations ne manqueront pas de réagir et d'engager

68A-L01 01