

Nouvelle Liaison Ferroviaire EuroAirport
Grand Projet Ferroviaire Grand Est Europe

RAPPORT

de François Leblond,

Garant de la concertation concernant le projet
de nouvelle liaison ferroviaire EuroAirport

PREAMBULE	4
REGARD SUR L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION	5
1 LE CONTEXTE	5
1.1. Le cadre de la concertation	5
1.2. Le projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport	6
2 LA CONCERTATION	10
2.1. Les principes, les objectifs et le périmètre de la concertation	11
2.2. La préparation et la définition des modalités de la concertation	11
2.3. Le déroulement de la concertation, du 6 mai au 20 juin 2013.....	12
3. LE BILAN QUANTITATIF.....	14
3.1. Les réunions publiques.....	14
3.2. Les expressions écrites.....	15
3.3. Les visiteurs du site www.eapbyrail.org	16
3.4. Les articles parus dans la presse	16
LES ENSEIGNEMENTS QUI PEUVENT ETRE TIRES	17
4. LE PROJET A UNE DIMENSION TRINATIONALE	17
4.1. Le statut original de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse	17
4.2. Une clientèle trinationale.....	17
4.3. Une exceptionnelle dynamique de coopération transfrontalière.....	18
5. L'ECONOMIE DU PROJET	19
6. LE FINANCEMENT DU PROJET	22
7. LES QUESTIONS D'ENVIRONNEMENT.....	24
7.1. Les questions d'environnement directement liées au projet.....	24
7.2. La question spécifique des nuisances sonores aériennes	24

CONCLUSION DU GARANT DE LA CONCERTATION	26
Sur La Forme	26
Sur Le Fond.....	26

PREAMBULE

A la fin du mois d'avril, j'ai adressé à la CNDP un rapport intérimaire sur les contacts pris avec les autorités concernées avant les réunions publiques qui devaient se tenir en mai et juin. Le rapport présent reprend l'ensemble de la concertation intervenue.

Au cours de toutes les réunions qui se sont tenues depuis la fin de l'année 2012, j'ai précisé le contenu de la mission de garant : veiller à ce que la concertation, qui se distingue en droit de la procédure de débat public, permette que soit entendu le point de vue des organismes et des personnes concernées ainsi que les responsables du dossier sur le terrain.

Le nombre important de rencontres que j'ai eues au cours du dernier trimestre 2012 et des quatre premiers mois de l'année 2013, avec les grands élus des trois pays ainsi que des administrations publiques concernées dans chacun d'entre eux, a constitué la première étape de la concertation dont je suis le garant. Ce préalable commandait la bonne organisation des débats qui devaient se dérouler par la suite et j'en ai fait état dans le rapport intérimaire adressé à la CNDP à la fin du mois d'avril.

Le rapport présent étudiera successivement l'organisation du débat et les conclusions de fond qu'il est possible d'énoncer.

REGARD SUR L'ORGANISATION DE LA CONCERTATION

1 LE CONTEXTE

Le projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg a fait l'objet d'une concertation organisée par Réseau Ferré de France et l'Aéroport de Bâle-Mulhouse, maîtres d'ouvrage, associés à la Région Alsace, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux de voyageurs, entre le 6 mai et le 20 juin 2013.

Le projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg est porté par :

- **Réseau Ferré de France**, propriétaire et gestionnaire du réseau ferroviaire français, maître d'ouvrage des études sur la nouvelle ligne et la nouvelle gare créée au droit de l'aérogare ;
- **l'Aéroport de Bâle-Mulhouse** (« EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg » est sa marque commerciale), régi par une convention franco-suisse, propriétaire et gestionnaire des infrastructures aéroportuaires, maître d'ouvrage des études sur l'intégration de la nouvelle gare sur le site aéroportuaire ;
- **la Région Alsace**, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux de voyageurs (TER Alsace) ; la Région Alsace décidera, en collaboration étroite avec les autorités organisatrices des transports suisses, et le cas échéant allemandes, du service de trains régionaux desservant la nouvelle gare de l'EuroAirport.

1.1. Le cadre de la concertation

Deux décisions de la Commission nationale du débat public (CNDP) encadrent la concertation sur le projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport.

La décision du 5 septembre 2012 recommande aux maîtres d'ouvrage d'organiser la concertation :

« II est recommandé à Réseau Ferré de France et à l'Aéroport de Bâle-Mulhouse d'ouvrir une concertation sur le projet de nouvelle liaison ferroviaire EuroAirport selon les modalités suivantes :

- *elle sera menée sous l'égide d'une personnalité indépendante que la Commission nationale désignera et qui, en veillant au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et en favorisant l'expression du public, en sera le garant,*

- *elle fera une large place à l'information du public par une publicité élargie et à l'expression du public, notamment à l'occasion de réunions publiques, dans les 3 pays concernés conformément à la Convention d'Espoo,*
- *elle fera l'objet d'un compte rendu à la Commission nationale, qui sera rendu public et joint au dossier d'enquête publique. »*

La décision du 3 octobre 2012 me nomme, « *en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation recommandée sur le projet de nouvelle liaison ferroviaire EuroAirport (Basel-Mulhouse-Freiburg)* ».

1.2. Le projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport

1.2.1. Objectifs et caractéristiques essentielles

L'EuroAirport est aujourd'hui accessible par la route, mode d'accès le plus utilisé, et au moyen de trois services de transport en commun routiers en provenance de la ville de Freiburg (Allemagne) et des gares de Bâle (Suisse) et de Saint-Louis (France).

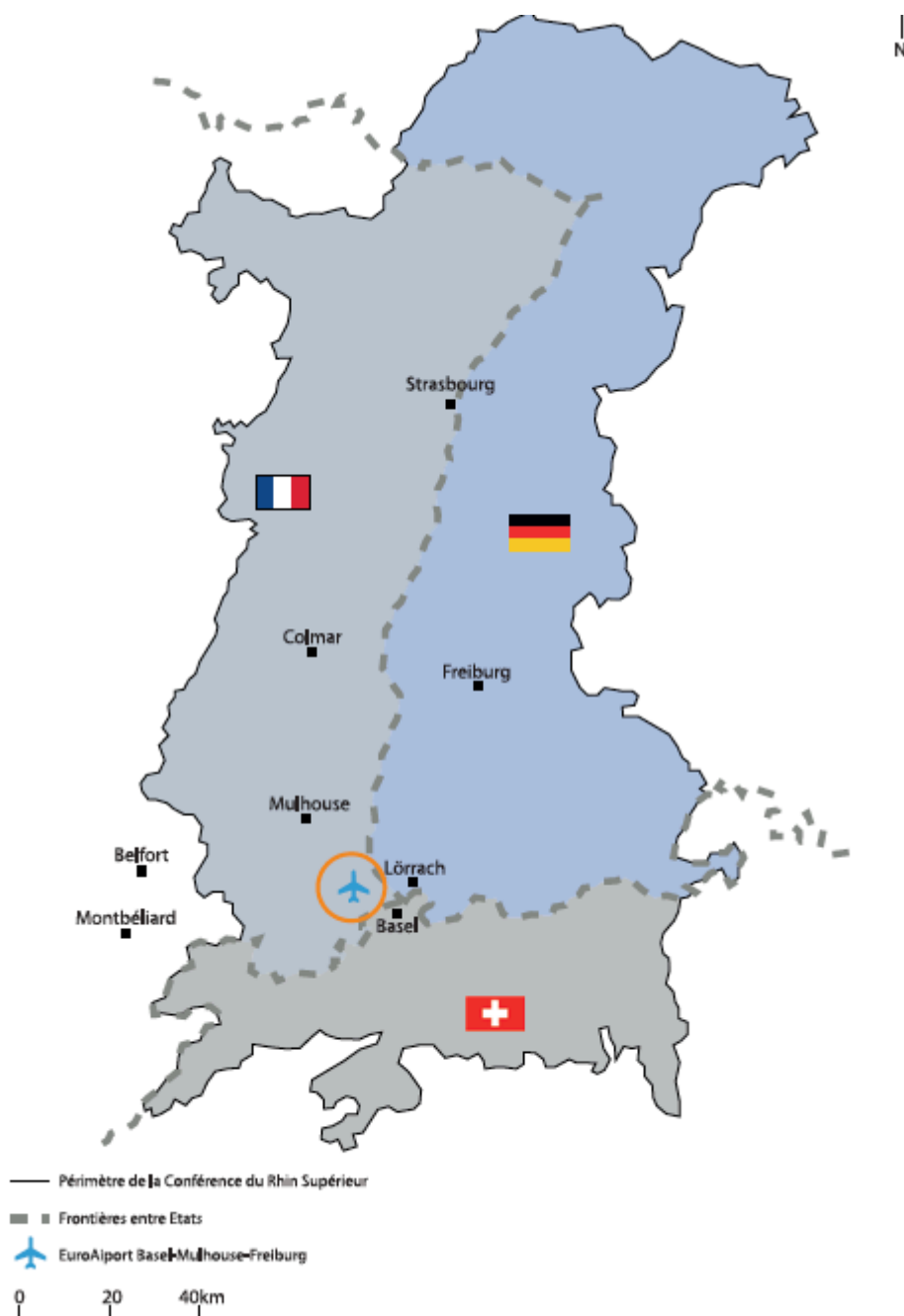
Le projet a pour objet

- d'offrir aux passagers aériens (5,3 millions de passagers en 2012) et aux salariés de la zone d'emploi de l'aéroport (près de 6 000 emplois sur le site) une alternative à la voiture, avec des temps de transport raccourcis et fiabilisés, c'est-à-dire de sécuriser et de régulariser la desserte de l'aéroport
- Et donc de contribuer au développement du territoire trinational du Rhin Supérieur en confortant la compétitivité de l'aéroport.

Il permet un accès direct à l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg par des trains régionaux (TER, TER 200 et S-Bahn), avec, à l'heure de pointe :

- 6 trains/heure/sens en provenance et à destination de Bâle ;
- 4 trains/heure/sens en provenance et à destination de Mulhouse dont 2 poursuivant jusqu'à Strasbourg.

Le projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport est la solution de desserte terrestre de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse choisie par le comité de pilotage des études 2010-2011 (cf. 1.2.2.). L'horizon de réalisation visé est 2018-2020.



Carte de situation

La desserte directe de l'EuroAirport en train implique la création d'une nouvelle infrastructure comprenant :

- une gare au contact immédiat de l'aérogare ;
- une section de voie ferrée d'environ 6 km desservant l'aérogare, en dérivation de la ligne Strasbourg-Mulhouse-Bâle existante.

Le projet intègre également :

- les équipements ferroviaires qui permettent de maintenir la performance et le service aux voyageurs sur la ligne existante Strasbourg-Mulhouse-Bâle (notamment signalisation) ;

- les ouvrages de raccordement à la voie ferrée existante et les ouvrages nécessaires au franchissement de plusieurs voies routières et du cours d'eau le Liesbach ;
- la déviation et la reconstitution de réseaux de transport d'énergie (électricité, gaz, etc.) ;
- la reconstitution des accès et des parkings de l'EuroAirport qui auront été modifiés par le projet ;
- les mesures de protection ou de réduction des impacts sur le cadre de vie et l'environnement.

Outre la réception de trains régionaux (TER, TER 200, S-Bahn), ces aménagements réservent la possibilité d'une desserte à terme par des trains aptes à la grande vitesse.



Carte schématique liaisons

1.2.2. Les études 2010-2011

Les études ayant conduit au choix de la solution « nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport » ont été conduites en 2010-2011.

Financées par l'Union européenne¹, l'Etat français, la Confédération suisse (Office Fédéral des Transports), la Région Alsace, le Département du Haut-Rhin et l'EuroAirport, ces études ont été confiées à Réseau Ferré de France.

Les études ont porté sur différentes solutions de desserte terrestre de l'EuroAirport, avec un éventail volontairement large de modes de transport, qui ont été approfondies puis analysées :

- l'amélioration de la navette actuelle entre la gare de Saint-Louis et l'EuroAirport et une solution Bus à Haut Niveau de Service ;
- une liaison en site propre depuis la gare de Saint-Louis soit en prolongeant la ligne 3 du tramway de Bâle, soit avec un métro léger (type Orlyval), soit avec un système tracté par câbles ;
- la création d'une nouvelle gare sur la ligne existante Strasbourg-Mulhouse-Bâle, se reliant à l'aéroport par un système tracté par câbles, un téléphérique ou un trottoir roulant ;
- une desserte ferroviaire directe par la construction d'une ligne nouvelle et la création d'une nouvelle gare au contact immédiat de l'aérogare.



Le principe d'implantation du projet

¹ Fonds européen de développement régional (FEDER) – dans le cadre du programme INTERREG IV Rhin Supérieur.

L'analyse a ensuite porté sur la façon dont chaque solution répondait à trois objectifs préalablement identifiés :

- un objectif de transport ;
- un objectif d'aménagement et de développement économique du territoire ;
- un objectif de pertinence socio-économique (coûts et bilan socio-économique).

Cette analyse a montré que la nouvelle liaison ferroviaire avec une gare au contact immédiat de l'aérogare offre, par rapport aux autres solutions :

- la plus grande ambition en termes de développement pour le territoire et de service rendu aux passagers aériens et aux salariés du site aéroportuaire et les résultats les mieux partagés pour les trois pays ;
- le meilleur temps de parcours depuis la gare de Bâle (gain de 10 minutes environ sur la chaîne de déplacement) et celle de Mulhouse (gain de 20 minutes environ) – elle permet également une liaison en une heure environ pour les voyageurs en provenance de Strasbourg ;
- le meilleur report de la route vers le transport en commun pour les passagers aériens (il passe de 30 % en 2018 sans le projet à 43 % avec le projet) et pour les salariés du site aéroportuaire (il passe de 17 % en 2018 sans le projet à 27 % avec le projet), dans les trois pays ;
- un coût de 220 millions d'euros, un excellent taux de rentabilité interne (de l'ordre de 6 %) et le bénéfice actualisé le plus élevé (supérieur à 250 millions d'euros sur 50 ans).

2 LA CONCERTATION

A l'issue des études 2010-2011 et en application du code de l'environnement (article L.121-8 II et articles R.121-1 et R.121-2), Réseau Ferré de France et l'EuroAirport, maîtres d'ouvrage, associés à la Région Alsace, autorité organisatrice des transports régionaux de voyageurs, ont mis à la disposition du public le *Dossier de publication des objectifs et des caractéristiques essentielles du projet*.

Suite à la saisine à l'initiative de la commune de Hengenheim, la Commission nationale du Débat Public (CNDP) a rendu ses décisions sur la concertation le 5 septembre et le 3 octobre 2013 (cf. 1.1.).

Les porteurs du projet avaient présenté dans le *Dossier de publication* les principes qu'ils se proposaient de mettre en œuvre pour la conduite de la concertation. Ces principes ont ensuite été discutés et validés avec le garant de la concertation et présentés aux collectivités du territoire.

2.1. Les principes, les objectifs et le périmètre de la concertation

La concertation organisée par les porteurs du projet est ouverte à tous : habitants du territoire, salariés et usagers de l'aéroport, élus, services de l'Etat et des collectivités, acteurs socio-économiques, représentants d'associations. Elle est trinationale (France, Suisse, Allemagne) et prévoit l'usage systématique des langues française et allemande.

Elle permet d'informer sur le projet et de recueillir le maximum d'avis pour enrichir les études préalables à l'enquête publique qui se dérouleront en 2013 et 2014. Au fil de l'avancement, les différentes dimensions du projet seront abordées avec le public : service apporté, conditions d'insertion du tracé (nouvelle gare et nouvelle section de voie), impacts et mesures proposées.

Différents temps forts de concertation (avec recueil des avis, réunions publiques, etc.) sont prévus au cours des études préalables à l'enquête publique.

Les réunions publiques organisées du 6 mai au 20 juin 2013 ont porté sur les principes du projet : desserte envisagée, infrastructure à réaliser, objectifs de transport, objectifs d'aménagement et de développement économique du territoire.

Ce premier temps fort était également l'occasion d'informer sur les solutions alternatives étudiées en 2010-2011, en préalable au choix, par le comité de pilotage des études, de la solution de raccordement ferroviaire de l'EuroAirport.

Il a été organisé à l'échelle du sud du Rhin Supérieur (Alsace, Suisse du Nord-Ouest, Land du Bade-Wurtemberg).

2.2. La préparation et la définition des modalités de la concertation

Les porteurs du projet et le garant de la concertation se sont réunis à 7 reprises pour discuter et valider les principes et les modalités du premier temps fort de concertation.

J'ai souhaité qu'une phase de rencontres avec les collectivités du territoire, celles pressenties pour accueillir des réunions publiques mais aussi plus largement sur le périmètre d'intérêt du projet, soit organisée pour informer sur le projet et échanger sur la perspective de la concertation et sur son déroulement.

En parallèle, la préparation opérationnelle de la concertation a compris :

- l'élaboration du site internet www.eapbyrail.org et des documents d'information du public : dossier de concertation, plaquette *L'Essentiel sur le projet* et la *Lettre du projet* n° 1 ;
- la fixation définitive des dates et lieux des réunions publiques ;
- la logistique de l'opération.

2.3. Le déroulement de la concertation, du 6 mai au 20 juin 2013

2.3.1. L'annonce de la concertation

Une conférence de presse a été organisée dans les salons de l'aérogare de l'EuroAirport le 29 avril 2013 pour présenter le projet et les modalités de la concertation. A cette date, le site www.eapbyrail.org était ouvert et opérationnel (notamment possibilité de donner son avis par écrit) et les documents d'information du public étaient disponibles pour les journalistes.

2.3.2. Les modalités d'information

La concertation a reposé sur des documents d'information à l'attention des publics français, suisse et allemand, en version française et allemande.

Trois documents d'information sur le projet ont été élaborés et diffusés lors de la conférence de presse, des réunions publiques sur le site www.eapbyrail.org :

- le dossier de concertation (36 pages), reprenant le contenu du *Dossier de publication des objectifs et des caractéristiques essentielles du projet*, complété par une annexe de 10 pages présentant la synthèse des études 2010-2011 ayant conduit au choix de la solution de raccordement ferroviaire de l'EuroAirport ;
- une plaquette de synthèse du dossier (4 pages), intitulée *L'Essentiel sur le projet* ;
- une *Lettre du projet* n° 1 proposant un éditorial signé des porteurs du projet (Réseau Ferré de France, Aéroport de Bâle-Mulhouse et Région Alsace), mon interview en tant que garant de la concertation, présentant mon rôle, et les modalités pratiques de participation à la concertation ; cette *Lettre du projet* est accompagnée d'un volet « document d'expression du public » (questionnaire à renseigner).

Le site www.eapbyrail.org comprend lui-même des pages d'information répartis en trois rubriques :

- Le projet (5 pages) :
 - Qui porte le projet ?
 - Une desserte directe en train
 - Une nouvelle infrastructure
 - Les coûts et l'horizon de réalisation
 - A propos de l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg
- Les études (4 pages) :
 - Où en sommes-nous ?

- Les études 2010-2011
- Le choix d'une desserte directe en train
- Prochaine étape : les études préalables à l'enquête publique
- La concertation (5 pages) :
 - Le cadre de la concertation
 - L'objet et le déroulement de la concertation
 - François Leblond, garant de la concertation (interview)
 - Comment participer ? (les modalités pratiques de la concertation)
 - Le document d'expression en ligne.

Le site propose également en téléchargement les trois documents d'information de la concertation (dossier, plaquette et *Lettre du projet* n° 1) et des ressources, notamment les décisions de la CNDP, le *Dossier de publication des objectifs et des caractéristiques essentiels du projet*, la convention d'Espoo, le *Guide des procédures des consultations transfrontalières (10 décembre 2010)*, le document d'expression du public, etc.

Le site restera ouvert dans la suite des études sur le projet ; il sera actualisé et complété au fur et à mesure de l'avancement des études. Il est conçu comme le lieu de ressource exhaustif sur le projet et sur la concertation, à minima jusqu'à l'enquête publique, et laissera pour cela accessibles l'historique des informations et des téléchargements.

2.3.3. Les modalités d'expression écrite

Différents moyens d'expression écrite des avis, questions et remarques étaient proposés au public au cours de la concertation :

- le « document d'expression du public » dans la *Lettre du projet* n° 1 et sur le site www.eapbyrail.org (à remplir directement en ligne ou à télécharger en pdf) ;
- la possibilité d'adresser un courriel à une adresse dédiée : concertation@eapbyrail.org ;
- la possibilité d'adresser un courrier aux porteurs du projet (via la Direction régionale Alsace Lorraine Champagne-Ardenne de Réseau Ferré de France).

2.3.4. Les réunions publiques

Quatre réunions publiques ont été organisées :

- à Bâle (Suisse), le 6 mai 2013 à 19h, au Congress Center Basel (Messeplatz) ;
- à Saint-Louis (France), le 13 mai 2013 à 18 h, à la Salle des Fêtes (Place Gissy) ;
- à Lörrach (Allemagne), le 24 mai 2013 à 17 h, au Landratsamt Loerrach (Palmstrasse 3, Haus 1) ;

- à Mulhouse (France), le 17 juin 2013 à 18 h 30 à la Fonderie (16 rue de la Fonderie).

2.3.5. Les modalités pour contacter le garant de la concertation

Les coordonnées ont été communiquées dans la *Lettre du projet* n° 1 et sur le site www.eapbyrail.org.

Ces deux supports présentent également l'interview dans laquelle j'ai explicité mon rôle auprès du public et la possibilité de me contacter directement pour toute question, remarque ou avis relatifs aux conditions de participation du public à la concertation.

3. LE BILAN QUANTITATIF

3.1. Les réunions publiques

4 réunions publiques ont été organisées. Elles ont réuni des élus, des représentants d'associations, des acteurs socio-économiques et des habitants. Elles ont rassemblé **environ 210 personnes** et donné lieu à 61 prises de parole des participants.

3.1.1. La réunion publique de Bâle (Suisse)

Environ **60 personnes** étaient présentes à cette réunion. Elle a été organisée le 6 mai 2013 et a duré **2 heures**. Elle a donné lieu à **21 prises de parole des participants**.

3.1.2. La réunion publique de Saint-Louis (France)

Environ **70 personnes** étaient présentes à cette réunion. Elle a été organisée le 13 mai 2013 et a duré **2 heures**. Elle a donné lieu à **16 prises de parole des participants**.

3.1.3. La réunion publique de Lörrach (Allemagne)

Environ **40 personnes** étaient présentes à cette réunion. Elle a été organisée le 24 mai 2013 et a duré **1 h 40**. Elle a donné lieu à **9 prises de parole des participants**.

3.1.4. La réunion publique de Mulhouse (France)

Environ **40 personnes** étaient présentes à cette réunion. Elle a été organisée le 17 juin 2013 et a duré **1 h 30**. Elle a donné lieu à **15 prises de parole des participants**.

3.2. Les expressions écrites

Trois modalités étaient proposées pour donner son avis sur le projet par écrit : courrier, courriel et documents d'expression du public ; elles ont permis de rassembler **99 contributions**.

3.2.1. Les courriers

Réseau Ferré de France a été destinataire, au nom des porteurs du projet, de **13 courriers** de la part :

- d'associations (de riverains de l'aéroport, de protection de l'environnement, d'usagers du transport ferroviaire...);
- d'une collectivité (Conseil régional de Bourgogne) ;
- d'une agence de développement (Agence de développement touristique du Haut Rhin) ;
- du grand public.

3.2.2. Les courriels

9 contributions ont été adressées à l'adresse dédiée concertation@eapbyrail.org

3.2.3. Les documents d'expression du public

76 documents d'expression ont été recueillis :

- **73** documents ont été renseignés directement en ligne (formulaire « document d'expression » du site www.eapbyrail.org ;
- **3** documents d'expression papier (proposés dans la lettre n°1 du projet), ont été aux porteurs du projet par courrier ou par courriel.

La répartition par pays des documents d'expression est la suivante :

- en provenance de Suisse : 43
- en provenance de France : 28
- en provenance d'Allemagne : 7.

3.2.4. Une délibération

La Ville de Saint Louis (Haut Rhin) a pris et adressé aux porteurs du projet une délibération municipale sur la nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport.

3.3. Les visiteurs du site www.eapbyrail.org

Le site Internet www.eapbyrail.org a reçu la visite de **462 internautes** (visiteurs uniques) entre le 29 avril 2013, date de son ouverture, et le 20 juin 2013, date de la clôture de la concertation.

Les pages du site Internet ont été ouvertes 2 562 fois.

Les provenances des internautes par pays sont les suivantes :

- France : 60 %
- Suisse : 28 %
- Allemagne : 9 %
- Autres : 3 %.

Globalement, si l'on additionne les participants aux réunions publiques (**210 personnes**), les différents contributeurs (**99 contributeurs**) et les visiteurs du site Internet (**462 visiteurs uniques**) et que l'on observe la prudence nécessaire en raison des doubles comptes (visiteurs du site s'étant également exprimés en réunion publique par exemple), on peut estimer que la concertation a touché **de l'ordre de 600 personnes**.

3.4. Les articles parus dans la presse

La concertation a donné lieu à une trentaine d'articles et de reportages.

- La presse francophone (France et Suisse) : 33 articles et reportages, essentiel concernant la France
- La presse germanophone (Suisse et Allemagne) : 4 articles

LES ENSEIGNEMENTS QUI PEUVENT ETRE TIRES

4. LE PROJET A UNE DIMENSION TRINATIONALE

Lors des rencontres que j'ai eues avec les principaux interlocuteurs du dossier, tous m'ont confirmé l'intérêt qu'ils portaient à ce dossier : Les principaux responsables du Bade Wurtemberg, Etat et communes, la Confédération helvétique et les cantons de Bâle ville et Bâle campagne, en France, les villes de Mulhouse, Saint Louis et Strasbourg, le Conseil Régional d'Alsace, les conseils généraux du Haut Rhin et du Bas Rhin, la Chambre de Commerce du Haut Rhin, les Parlementaires, députés et sénateurs. Une grande concordance des propos tenus dans les trois pays concernés, tous favorables au projet

J'ai noté particulièrement à cet égard le bon fonctionnement

- du Comité de pilotage (CoPil) franco-germano-suisse présidé par le Préfet de la Région Alsace
- du Comité Technique (CoTech) franco-germano-suisse animé par le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement.

Le projet de nouvelle liaison ferroviaire Euroairport s'inscrit dans un contexte de coopération internationale, développée durant plusieurs décennies

4.1. Le statut original de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse

- Un établissement public franco-suisse créé et géré sur la base d'une convention franco-suisse du 04 juillet 1949 et de ses avenants successifs
- Une stricte parité dans les instances de gouvernance
 - un Conseil d'administration (CodA) composé de 8 membres suisses et 8 membres français
 - un Président de CodA et un Directeur de nationalités différentes
 - un Président de CodA et un Vice-président de nationalités différentes
- Association de représentants allemands (gouvernement du Land de Bade-Wurtemberg + ville de Freiburg) au CodA avec voix consultative
- Existence d'un « Beirat », Comité consultatif regroupant des représentants de l'Aéroport et des milieux socio-économiques allemands

4.2. Une clientèle trinationale

- Dès 1987, dénomination commerciale « EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg »
- Répartition du trafic :

Suisse	53%
France	27%
Allemagne	20%

4.3. Une exceptionnelle dynamique de coopération transfrontalière

- La Conférence franco-germano-suisse du Rhin supérieur

Résultat d'une longue tradition de coopération transfrontalière entre l'Allemagne, la France et la Suisse dans la région du Rhin supérieur

Cadre posé par :

- l'Accord de Bonn du 22.10.1975 « instituant une Commission chargée d'étudier et de résoudre les problèmes de voisinage »
- l'Accord de Bâle du 21.09.2000 « sur la coopération transfrontalière dans la région du Rhin supérieur »
- La région métropolitaine trinationale du Rhin Supérieure créée le 09.12.2010
- L'Eurodistrict Trinationnel (franco-germano-suisse) de Bâle créé le 26.01.2007
- Lors de la réception organisée en début d'année 2013 à l'occasion des vœux, j'ai pu mesurer les liens qui unissent les représentants des trois pays autour de l'aéroport de Base Mulhouse.

Les réunions publiques qui se sont déroulées dans les trois pays ont montré la très grande solidarité qui unit les populations quand s'esquisse un projet commun, en dépit des barrières d'Etat ou de langue. Les débats ont été chaque fois organisés avec traduction simultanée : français et allemand. La plupart des participants n'avaient pas besoin de casque tant le bilinguisme est développé dans cette partie de territoire.

J'ai rappelé, chaque fois en début de séance, que la procédure dont j'étais le garant était de droit français mais qu'elle devait se concilier avec les règles propres à chacun des trois pays en la matière et que je saurais en tenir compte. Toutes les personnes présentes se sont conduites à mon égard avec une grande courtoisie et ont reconnu la volonté qui était la mienne de donner à la mission qui m'a été confiée, sa dimension internationale. Au cours de leurs interventions, Suisses et Allemands n'ont pas concentré leurs propos sur les questions relatives à leur propre pays et ont su élargir le débat, rappelant que l'aéroport Bâle Mulhouse, est l'exemple d'un équipement à dimension européenne.

5. L'ECONOMIE DU PROJET

Lors des réunions publiques, ont été rappelés les objectifs du projet :

Offrir aux passagers aériens et aux salariés de l'emprise aéroportuaire une alternative efficace à la voiture, avec des temps de transport raccourcis et fiabilisés

Contribuer au développement du territoire trinational du Rhin Supérieur en confortant la compétitivité de l'aéroport

A cet effet, réaliser une déviation de la voie ferrée Strasbourg-Bâle pour desservir directement l'aérogare.

Une fois celle-ci réalisée, améliorer les performances des trains régionaux français (TER Alsace) existants, l'offre étant complétée par des trains régionaux suisses (« S-Bahn ») dont le terminus est reporté de Saint-Louis à l'aéroport.

Je me suis rendu sur le site de l'équipement projeté. Deux maisons individuelles seront à détruire mais il ne semble pas qu'existent des problèmes fonciers difficiles à traiter qui pourraient remettre en cause le calendrier et le coût prévisionnel. La déviation projetée de la voie ferrée compte six kilomètres, des ouvrages d'art sont nécessaires pour le franchissement de l'autoroute, ce qui explique en partie le coût de l'ouvrage.

Le dispositif retenu doit permettre un report modal significatif

- Pour les passagers : + 13% portant la part modale à 43%
- Pour les salariés : + 10% portant la part modale à 27%

La desserte de l'aéroport par des trains assurant les dessertes régionales entraînera selon les prévisions un meilleur remplissage

Ces différents éléments devront encore être précisés dans l'analyse socio-économique du projet

La question a été évoquée lors de ma rencontre avec le Préfet de Région. Certains de ses collaborateurs craignent que le coût soit élevé par rapport aux résultats attendus notamment en temps de parcours. J'ai donc demandé au maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France, d'apporter davantage de précision sur ce point. Il m'a été répondu que la diminution du temps de parcours n'est pas le seul élément à prendre en considération, que l'absence de rupture de charge constitue un progrès essentiel pour tous ceux qui se rendent à l'aéroport avec des bagages, notamment les habitants de Strasbourg, et que cela mettra celui-ci au niveau de

beaucoup d'aéroports internationaux à l'inverse de ce qui se passe de façon générale en France.

Il résulte également des différentes études qui m'ont été communiquées que la nouvelle infrastructure n'apportera des progrès significatifs que si toute une série de questions connexes sont traitées, notamment celles relatives au cadencement des trains qui sont de la compétence de l'autorité organisatrice des transports, la Région Alsace, présente à toutes les rencontres que j'ai eues et très impliquée dans le dossier.

Si tous ces sujets sont abordés de façon coordonnée dans la suite des études, l'intérêt économique du projet apparaîtra davantage, c'est une question essentielle. C'est d'ailleurs un des éléments positifs d'une telle concertation de permettre de soulever des questions qui n'ont pas été abordées dans la présentation du projet parce qu'elles sont de la compétence d'autres autorités mais dont la réponse importe aux populations. On peut citer notamment à cet égard la traversée du Rhin par le chemin de fer dans la ville de Bâle qui devra, à terme, être traitée pour améliorer les liaisons entre la Suisse et le Sud de l'Allemagne, également aussi les observations faites par la ville de Saint Louis, la plus concernée par le dossier et qui suit avec précision l'évolution de la procédure pour vérifier en permanence que cette nouvelle liaison est compatible avec les autres projets de la commune.

Questions qui se posent en marge du projet mais qui auront un impact sur son économie

Lors de la réunion tenue à Fribourg, les personnalités du Bade Wurtemberg ont rappelé l'importance fondamentale pour eux de cet aéroport et se sont montrés unanimes à défendre le projet mais en ont profité pour rappeler que celui-ci doit s'inscrire dans le rapprochement de l'Allemagne et de la Suisse évoqué plus haut

A Saint Louis, le projet d'un technopôle dans la partie Nord de l'emprise constitue un objectif fondamental. Les élus demandent avec insistance aux services de RFF de veiller à ce que les projets communaux en la matière ne soient pas retardés faute de sécurité juridique dans la période précédant l'enquête d'utilité publique. Un dialogue entre RFF et la commune est essentiel à cet égard dans la période actuelle. Par ailleurs le projet est l'occasion pour les élus d'aborder des questions de circulation routière aujourd'hui insuffisamment traitées, il fait naître l'espoir que des solutions soient trouvées pour limiter les bouchons liés à la présence de camions bloqués en deçà de la frontière franco-suisse.

Lors de ma rencontre avec Le maire de Strasbourg, celui-ci a évoqué la complémentarité nécessaire entre l'Aéroport de Bâle Mulhouse et celui de Strasbourg, l'un et l'autre ayant des fonctions différentes : Strasbourg, capitale de l'Europe, a des besoins spécifiques, mais Bâle Mulhouse lui assure des services que son propre aéroport ne peut lui rendre. Rencontrant ensuite le Président du Conseil Général du bas Rhin, j'ai pu constater une convergence de vue à cet égard

entre ces deux autorités. Pour les Strasbourgeois, la possibilité de se rendre à l'aéroport de Bâle Mulhouse en une heure de train sans rupture de charge à l'inverse de ce qui se passe aujourd'hui, est un progrès, notamment pour la clientèle des low costs.

Au-delà de ces considérations, il a été rappelé que l'aéroport comprend 27 000 emplois. Il est attendu de la desserte nouvelle qu'elle favorise la création d'autres emplois hors aviation sur des emprises encore disponibles, ce qui entre dans l'évaluation de l'économie du projet.

Ces éléments ont fait l'objet de développements lors des quatre débats.

Une large majorité s'est montrée favorable au projet au cours des réunions tenues dans les trois pays. Ceux qui ont exprimé des réserves lors des réunions, ont rappelé que des solutions moins coûteuses avaient été envisagées. Le maître d'ouvrage RFF a répondu que celles-ci n'ont pas été retenues parce qu'elles répondaient imparfaitement à l'objectif de se rendre à l'aéroport par voie ferrée sans rupture de charge. Ces réponses ont été entendues sans que le débat se poursuive à ce sujet. On peut considérer qu'elles ont été assez convaincantes notamment sur le sujet essentiel qui est celui d'éviter aux voyageurs chargés de valise, des transferts pénibles comme c'est le cas dans d'autres aéroports.

6. LE FINANCEMENT DU PROJET

Coût du projet : 220 millions €

Les co-financements français, suisses et allemands

- Du côté français :
 - en dehors de l'Etat, 3 partenaires alsaciens :
 - Région Alsace, autorité organisatrice des transports
 - Conseil Général du Haut-Rhin
 - Mulhouse Alsace Agglomération sont des partenaires déjà engagés dans le financement des études 2010/2011 et dans celui de la concertation
 - Ils ont donné un accord sur le financement des études préalables à l'enquête d'utilité publique, études à engager dès la fin de la phase de concertation recommandée par la CNDP
- Du côté suisse :
 - pilotage du financement assuré au titre de la Confédération par l'Office fédéral des Transports (OFT)
 - OFT porteur de la participation suisse au financement des études 2010/20
 - accord de principe de l'OFT sur la clé de financement des études préalables à l'enquête d'utilité publique : réunion du CoTech du 22 janv. 2013.
 - Il est inscrit au budget de la Confédération 25 millions de francs suisse, valables juridiquement jusqu'au 2015
- Du côté allemand :
 - Lors de la réunion tenue à Fribourg le 21 février, la partie allemande a annoncé un montant de 10M d'euros dans le plan de financement.
- D'une manière générale, la position qui sera prise par le Gouvernement français après le rapport de la commission présidée par M. le Député Duron est attendue par les trois parties prenantes : Suisse, allemande et l'ensemble des collectivités françaises. Celles-ci ont fait connaître leur volonté unanime de participer au financement de l'ouvrage de manière à ce qu'il soit réalisé dans les délais prévus mais souhaitent un signal clair de la part du Gouvernement français avant de préciser le montant de leur participation
- Lors de mes rencontres, a aussi été évoquée la possibilité d'obtenir des financements européens dans le cadre du couloir 24. Des démarches sont souhaitées en ce sens

Le sujet a naturellement été évoqué lors des réunions publiques. Plusieurs intervenants ont regretté que ces débats se déroulent alors que les financements ne sont pas clairement prévus. Les maîtres d'ouvrage ont répondu que le débat public constituerait un élément fondamental en la matière, qu'il se situait en amont des diverses procédures légales. Les principaux financeurs

Le 23 juillet 2013

de l'opération seraient plus enclins à s'engager s'ils constataient qu'une majorité des participants à ces rencontres soutenaient le projet.

7. LES QUESTIONS D'ENVIRONNEMENT

A ce stade du dossier, les questions relatives à l'environnement ne peuvent être traitées que sommairement, les études approfondies ne pouvant être conduites que dans la phase précédant l'enquête d'utilité publique. Néanmoins certaines observations peuvent déjà être faites.

7.1. Les questions d'environnement directement liées au projet

- Pas d'espaces naturels sensibles identifiés
- Emprise juridiquement protégée dans les documents d'urbanisme (emplacement réservé au bénéfice de l'Etat)
- Emprise du projet située en dehors de zones urbanisées et en particulier dans d'anciennes gravières essentiellement destinées à de futures zones d'activités

Très faible impact sur les riverains, à l'exception de 2 maisons qui se situent par ailleurs dans l'emprise de l'emplacement réservé dans les documents d'urbanisme pour l'extension de l'aéroport (procédure Projet d'Intérêt Général –PIG- au sens du code de l'Urbanisme)

- En termes de bruit ferroviaire, impact favorable sur les zones résidentielles en bordure de la voie ferrée actuelle. En effet, l'ensemble du trafic voyageurs (à l'exception trafic TGV) est reporté sur la nouvelle liaison ferroviaire de l'aéroport situé à quelques centaines de mètres en limite Ouest de l'autoroute.

Enfin, un élément positif, le raccordement va éliminer des nuisances provenant de l'encombrement actuel du réseau routier et donc aura des conséquences positives en matière d'effet de serre.

7.2. La question spécifique des nuisances sonores aériennes

- Sujet très sensible compte tenu de la forte densité urbaine (tant en France qu'en Suisse) directement au Sud de l'emprise aéroportuaire
- Sujet faisant l'objet d'une procédure diligentée par l'Aéroport

Concertation régulière avec les pouvoirs publics, les élus locaux et les associations de riverains français, allemands et suisses au sein de la « Commission tripartite de l'environnement » présidée par le Préfet du Haut-Rhin

- Le projet de nouvelle liaison ferroviaire a-t-il un impact sur la croissance du trafic et donc sur les nuisances de bruit ?

Question difficile : d'un côté, il est dit que le projet accroîtra la compétitivité de l'aéroport ce qui logiquement doit conduire à une certaine hausse du trafic, de l'autre que l'augmentation liée à la présence de ce nouvel équipement sera faible. Il peut exister ainsi une certaine contradiction dans les propos tenus et j'ai fait en sorte que cette question ne soit pas éludée.

Il convient en effet de bien distinguer ce qui est aujourd'hui le trend d'augmentation du trafic de l'aéroport, élevé au cours des dernières années et raison des craintes de certains riverains, de l'impact proprement dit de l'équipement nouveau.

Les réunions, notamment celle de Bâle où se trouvent des quartiers aujourd'hui survolés par les avions, pouvaient faire apparaître des oppositions à cet égard. Cela a été le cas mais sans que l'essentiel de la rencontre y soit consacré. Les associations de défense des riverains ont demandé que des garanties leur soient données quant aux vols de nuit et quant au trafic de l'aéroport pouvant être généré par la nouvelle infrastructure. La démonstration selon laquelle, selon les études, l'augmentation du trafic serait très modérée, semble avoir globalement été acceptée parce que le sujet a été abordé en amont lors des instances régulières de concertation. La crainte exprimée que l'aéroport puisse être utilisé le cas échéant pour alléger la charge d'autres aéroports suisses tel celui de Zurich, a fait l'objet d'une réponse des responsables de l'aéroport : le projet est un projet ferroviaire, il n'a pas d'incidence sur la gestion des aéroports.

CONCLUSION DU GARANT DE LA CONCERTATION

Sur La Forme

Les maîtres d'ouvrage ont parfaitement compris la place que devait revêtir la phase actuelle de concertation dans l'ensemble de la procédure. RFF comme l'Aéroport ont mis en place des équipes pluridisciplinaires qui ont traité pour moi les dossiers que je jugeais essentiels à la bonne perception du projet par l'ensemble des populations.

Sur Le Fond

La préoccupation première apparue en réunions concerne le financement du projet. Son coût de 220 Millions d'euros semble, à certains des participants, élevé. RFF a bien rappelé que cette charge incomberait aux trois pays, il a été soutenu à cet égard en séance par les représentants des diverses autorités suisses et allemandes mandatées pour évoquer des chiffres de participation financière. Les diverses autorités françaises décentralisées présentes ont abondé dans le même sens mais sans citer de chiffres, attendant pour ce faire la position prise par l'Etat et peut-être l'Europe dans le cadre du corridor 24. Cette incertitude a incontestablement pesé sur les débats et a été relayée par la presse.

Quant à l'intérêt de réaliser une telle liaison directe entre voie ferrée et aéroport, l'ensemble des propos qui précèdent montre qu'elle est très largement reconnue par la population comme un progrès et qu'elle ne soulève pas d'obstacles de nature environnementale.

J'ai ressenti de la part des autorités suisses et allemandes un réel intérêt pour le projet. Celles-ci suivront attentivement l'attitude des autorités françaises à cet égard.

