

# **Nouvelle liaison ferroviaire EuroAirport**

**Rapport de François Leblond, garant de la  
concertation conduite en 2018 -2019**

## AVANT PROPOS

J'ai été nommé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) en 2013, garant de la concertation devant être organisée sur le projet de raccordement ferroviaire de l'Aéroport Bâle Mulhouse par construction d'une voie nouvelle branchée sur la ligne de chemin de fer existante. Les réunions, dont j'ai été le garant, se sont déroulées dans de bonnes conditions et mon rapport a fait état de réactions très positives sur le sujet. Il a été décidé alors que le site internet serait ouvert jusqu'à l'enquête publique et que les autorités en charge du projet devraient dans l'intervalle, procéder à des études sur les questions auxquelles elles n'étaient pas alors en mesure de répondre. Dans mon rapport, j'insistais sur le très large consensus qui s'était dégagé chez les grands élus rencontrés en France, en Suisse et en Allemagne et sur leur désir de voir aboutir le projet. Mais je notais aussi les lacunes du dossier qu'il importait de combler avant de procéder à l'enquête publique réglementaire

Cinq ans se sont passés et le résultat de ces études est aujourd'hui globalement disponible. La nouvelle phase de la concertation qui vient de se dérouler en a fait état. Elles peuvent être connues de toutes les populations concernées.

L'enquête publique qui devait suivre la concertation de 2013 n'a pas eu lieu, celle-ci aurait dû se tenir depuis longtemps, selon le calendrier initial. Cela est notamment dû aux incertitudes quant à l'inscription de ce projet dans la liste des équipements ferroviaires prioritaires au niveau français et le bouclage du financement pour les études. Le temps séparant la nouvelle phase de concertation qui vient d'avoir lieu, de celui de l'enquête, pourra être beaucoup plus bref compte tenu des études aujourd'hui disponibles.

Au cours de l'année 2018, l'Etat français a évolué positivement vis-à-vis du projet, il a reconnu son utilité et accepté d'envisager de participer à son financement sous réserve que soient renouvelés et précisés les engagements financiers des autres partenaires français et étrangers. Les promoteurs de l'opération ont alors repris contact avec leurs différents interlocuteurs devant intervenir dans le tour de table : Région Grand Est qui n'était pas constituée lors de la première concertation et qui s'est montrée de suite très favorable, autorités de Suisse et d'Allemagne, elles aussi toujours positives. Compte tenu de ce climat nouveau, les autorités françaises ont ordonné une mission du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD, service du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire) qui doit se rendre chez chacun des partenaires du projet pour évaluer ce que chacun est prêt à apporter, et organiser un tour de table jetant les bases d'un accord financier entre les parties prenantes qui soit suffisamment équilibré. Cette mission doit être conduite d'ici mi 2019.

La situation est désormais la suivante : l'essentiel des études demandées lors de la concertation de 2013 sont prêtes et celles appelées lors de la concertation de 2018 sont désormais publiques. L'attitude nouvelle du gouvernement française permet à la procédure de progresser à nouveau rapidement

Il m'a été demandé de veiller à ce que toutes les parties prenantes reçoivent les informations qui n'avaient pu leur être apportées dans la première phase de concertation et à ce que soient recueillies toutes les observations faites à cet égard. Je poursuis donc ma mission de garant dans cette deuxième

étape en veillant à ce que les débats ne s'égarer pas et se concentrent exclusivement sur les conditions d'une bonne réalisation de la nouvelle liaison elle-même.

Cette nouvelle phase du dialogue, dont ma présence lors des réunions a garanti le bon déroulement, a été conduite avec les mêmes publics. Ceux-ci ont reçu préalablement, notamment par voie de presse, et internet de nouvelles informations sur le projet, ce qui leur a permis, quand ils n'ont pas été présents aux réunions de s'exprimer par internet. Les réunions se sont tenues dans les mêmes villes. Comme en 2013, elles ont été au nombre de 4 en 2018 : deux en France à Saint Louis et Mulhouse, une en Suisse à Bâle, une en Allemagne à Lörrach. Il a été ajouté en janvier et février 2019, en ma présence, trois réunions, avec les élus de l'agglomération et de la ville de Saint Louis, et avec les habitants concernés, sur la question spécifique du bruit ferroviaire.

Ces réunions ont montré que, globalement, le projet est ressenti très positivement comme lors de la concertation de 2013 par les personnes qui se sont exprimées. Sur le plan de l'environnement, un sujet a été abordé dans les rencontres qui viennent d'avoir lieu et par écrit. Celui des nuisances sonores générées par les mouvements aériens : abordé par plusieurs associations de défense de l'environnement, il n'impacte pas, selon les études de trafic conduites par des spécialistes indépendants, directement le projet. Sa réalisation ne devrait se traduire que par une faible augmentation du trafic aérien.

Un sujet est revenu de nombreuses fois : la crainte que ne le projet n'aille pas jusqu'au bout compte tenu des délais évoqués dans le dossier. De nombreux mails reçus, en français comme en allemand, en France comme en Suisse et en Allemagne, sont éloquentes à cet égard : dépêchez –vous, nous avons besoin de cet équipement depuis des décennies et vous repoussez encore les échéances ! Je rappelle qu'en 2013, on parlait de 2018 et qu'en 2018, on parle de 2028 !

Tenant compte de ces observations, j'ai veillé au cours de ces nouveaux débats à ce que les administrations concernées apportent des réponses précises, en termes facilement compréhensibles, aux questions qui leur ont été posées, en s'appuyant sur les études qu'elles ont réalisées depuis 2013 et qu'ainsi cette nouvelle étape de concertation aborde tous les sujets essentiels et constitue bien une base de l'enquête publique qui se déroulera en 2020. L'Avant-Projet Détaillé (APD) devrait se réaliser de manière à fixer le planning des travaux de la façon la plus optimale possible en tenant compte des différentes contraintes. Ma longue expérience de préfet me fait dire que la bonne gouvernance d'un projet permet souvent d'en accélérer la réalisation.

## **OBSERVATIONS SUR LA PREPATION ET LE DEROULE DE LA CONCERTATION**

J'ai pu préparer mon rôle de Garant par une série de contacts avec les maîtres d'ouvrage qui se sont situés dès l'automne 2017 et par une visio-conférence le 25 mai 2018 avec les trois partenaires : Sncf réseau, Aéroport de Bâle-Mulhouse, Région Grand Est. Ceux-ci m'ont précisé quelles études avaient été réalisées depuis la première concertation de 2013 et la façon dont ils proposaient que soit conduite cette nouvelle étape. Leur proposition m'agréait.

Je me suis rendu sur place le 13 septembre pour participer à une conférence de presse et à une rencontre avec les représentants de l'économie et des associations. Les uns et les autres ont pris connaissance de l'évolution du dossier depuis 2013. J'ai été informé de la tenue d'un atelier avec les représentants des salariés des entreprises. Cette préparation m'a paru de nature à informer convenablement les populations concernées des évolutions du dossier depuis 2013

J'ai reçu plus de 300 contributions écrites en français et en allemand à partir du site qui a été ouvert, la quasi-totalité venant de particuliers, quelques-unes énoncées par des associations au nom de la défense d'intérêts collectifs.

Les 4 réunions avec les habitants organisées en septembre et octobre 2018 ont été complétées par une réunion spécifique à Saint Louis le 13 février 2019 sur le bruit ferroviaire en application des promesses faites alors. Lors de ces rencontres, je me dois de souligner la très grande liberté de parole laissée aux participants, les maîtres d'ouvrage ont répondu à mes attentes en précisant qu'ils donneraient dans les meilleurs délais, des informations sur des sujets qui exigeaient des compléments que devraient fournir des bureaux d'étude. La dernière réunion de Saint Louis a entendu les conclusions de la société spécialisée dans la mesure du bruit.

J'ai participé également à des rencontres avec le Président de Saint Louis agglomération et le maire de Saint Louis qui souhaitent que soit concilié le projet avec les zones d'activité en cours ou en prévision

Des comptes rendus des différentes phases de la concertation sont rédigés par le maître d'ouvrage et approuvés par ses différents partenaires. M'appuyant sur eux, il me revient d'insister sur les constatations que j'ai faites au cours des débats ainsi que des messages que j'ai reçus, qui motivent mes conclusions.

### **1/ un partenariat exemplaire entre les acteurs du projet dans l'organisation des rencontres**

Le dossier de concertation est le résultat d'échanges entre les deux maîtres d'ouvrage, SNCF réseau et l'EuroAirport, une partie des co-financeurs de la phase d'étude Avant-Projet Sommaire (APS) en cours, notamment les deux Autorités Organisatrices des Transports (AOT), l'Office Fédéral des Transports suisse (OFT) et la Région Grand Est, et l'association suisse développant le concept de RER trinational, l'Agglo Basel. Ce dossier a été très largement communiqué au public par voie de presse et est disponible sur le site internet [www.eapbyrail.org](http://www.eapbyrail.org)

Les représentants des deux maîtres d'ouvrage et de la Région Grand Est ont été à la tribune des différentes réunions dont j'ai été le garant et ont pu répondre aux questions qui leur étaient posées en se passant mutuellement la parole en fonction de leurs compétences.

**2/ Ces représentants avaient une connaissance précise des dossiers et étaient en mesure d'apporter des réponses aux questions.** J'avais trouvé lors de la première rencontre située à Saint Louis que certains devaient modifier un peu leur vocabulaire pour bien se faire comprendre, j'ai, je pense, été entendu.

**3/ Le nombre de participants aux réunions a été inégal mais partout raisonnable.** C'est à Saint Louis que l'affluence a été la plus forte, cela s'explique puisque le tracé se trouve presque exclusivement sur la commune. A Bâle et à Lörrach, les questions financières encore en discussion ont pu être abordées et toujours dans un sens constructif. A Mulhouse, la modernisation prochaine de la gare permettra un meilleur cadencement des trains et une réduction de temps d'attente dans les correspondances, cela a été évoqué par SNCF réseau et par le représentant de la Région Grand Est dans son rôle d'organisateur des transports pour la valorisation du projet.

4/ La partie de la concertation située sur le territoire de la Communauté d'agglomération et plus particulièrement de la ville de Saint Louis a été essentielle. Les débats ont été riches avec le Président de la communauté et le maire de Saint Louis. La prise en compte de leurs points de vue est essentielle pour la réussite du projet. Les maîtres d'ouvrage l'ont compris. **La contribution écrite de la communauté d'agglomération de Saint Louis est essentielle** puisque le projet se situe sur l'espace public à l'exception de deux maisons, les réponses apportées aux élus préparent bien la phase ultérieure d'enquête publique

## **.LES SUJETS ESSENTIELS EVOQUES LORS DES REUNIONS ET DANS LES MESSAGES RECUS**

La spécificité du dossier :

L'infrastructure projetée est tout entière en France, sa réalisation, en revanche, sera utile aux habitants de trois pays. La crainte de nuisances émane d'abord des populations qui sont affectées par les bruits des décollages et atterrissages, les sujets sont repris par les défenseurs de l'environnement dont certains veulent remettre en cause l'opportunité du transport aérien. Je leur ai répondu que l'objet du débat n'était pas l'existence de l'aéroport mais qu'il était normal qu'ils puissent poser en séance des questions sur les améliorations possibles dans son mode de fonctionnement. Les responsables du trafic aérien ont répondu sur ce sujet, je pense, de manière satisfaisante.

La localisation du chantier explique la tonalité différente des réunions qui ont été organisées :

- A Saint Louis, examen du territoire impacté par le projet : compatibilité avec les autres projets des collectivités locales
- A Bâle, le poids des différents niveaux suisses d'administration dans le financement
- A Lörrach l'intérêt pour les habitants du Sud de l'Allemagne de la nouvelle infrastructure de transport

- A Mulhouse, le rôle de la modernisation de la gare pour capter des clientèles nouvelles venant d'ailleurs, d'autres régions de France mais aussi des territoires allemands situés au bord du Rhin.

Certains participants à ce complément de concertation ont reposé la question de l'opportunité du projet par rapport à d'autres solutions moins coûteuses. Comme je l'ai rappelé dans mon avant-propos, ces questions ont été traitées lors de la concertation conduite en 2013, le parti retenu, celui d'une voie ferrée nouvelle, ne peut plus faire l'objet d'un débat.

Parmi les mails reçus, plus de 80% sont favorables au projet mais beaucoup s'insurgent comme je l'ai dit plus haut, contre la lenteur de sa réalisation

L'objectif de la nouvelle concertation, je l'ai rappelé, est d'apporter des informations qui manquaient en 2013, d'entendre les critiques qu'elles peuvent appeler, en tenir compte, recueillir les suggestions qu'une vue plus approfondie du dossier peut générer et d'aborder ainsi l'essentiel des sujets qui feront partie de l'enquête publique.

Je me propose d'aborder les thèmes suivants : les deux premiers concernent le dialogue entre les promoteurs du projet et ceux qui évoquent le bruit et le coût de l'opération, les troisième et quatrième sont des informations nouvelles quant à la solidité du projet, les deux derniers concernent les garanties données de respect de l'environnement et de la vie quotidienne des territoires traversés.

Au total je diviserai mes remarques en six chapitres :

- 1/ la crainte d'une augmentation du bruit
- 2/ Le coût du projet au regard du bénéfice attendu
- 3/ le mode de financement d'un projet international
- 4/ les clientèles potentielles
- 5/ La préservation de l'environnement et la convention Espoo
- 6/ les observations liées au tracé

## **1/ LA QUESTION DU BRUIT GENERE PAR LA NOUVELLE VOIE FERREE ET PAR L'AVION.**

### **A/ le bruit généré par le train sur la ligne nouvelle**

Lors de la première réunion de Saint Louis le 17 septembre 2018, L'ancien député-maire de Saint Louis, Jean Ueberschlag, conteste l'affirmation de SNCF-Réseau selon laquelle la nouvelle infrastructure ferroviaire ne nécessite pas de protections acoustiques. Avec un train toutes les 10 minutes de 5 heures à 23 heures, Il considère que cela ne peut que provoquer de fortes inquiétudes de la part des riverains.

A cette observation SNCF-Réseau, répond que le bureau d'études qu'il a missionné à cet effet a réalisé une simulation numérique qui prend en compte le tracé, la situation en remblai ou en déblai, le type de rail employé, l'armement de la voie, le nombre de trains, leur catégorie, leur vitesse et qu'il ne conclut qu'à une augmentation de 0,6 décibels par rapport à la situation actuelle déjà affectée par endroits par le bruit de l'Autoroute A35. Avec un tel chiffre, La réglementation n'impose pas de protections acoustiques. Il ajoute que le bruit descendra de 0,7 décibels sur la voie actuelle au-delà de l'aiguillage compte tenu de la diminution du nombre de trains. De plus, SNCF RESEAU a proposé de faire, en ma présence, une séance additionnelle d'information spécifique sur le bruit ferroviaire au début 2019. Cette séance publique a eu lieu le 13 février et une séance préalable de présentation aux élus le 28 janvier.

Les interventions de personnes présentes à la réunion de Saint Louis montrent que cette question du bruit est essentielle. Les arguments du maître d'ouvrage présentés en séance s'appuient sur les travaux des spécialistes. La poursuite de l'étude annoncée lors de la réunion de Saint Louis a été bien reçue. Il importe d'examiner la situation sur l'ensemble du parcours pour répondre à l'observation humoristique d'un participant à la réunion de Saint Louis qui, ayant entendu les explications données sur la protection des espèces dans les zones naturelles, s'écrie : « la seule espèce non protégée ce sont les habitants »

Lors des rencontres du 28 janvier 2019 et du 13 février 2019, le représentant du bureau d'études acoustiques Acouphen a rappelé que la réglementation est différente selon que l'on se situe dans le cadre de l'infrastructure existante ou d'une infrastructure nouvelle, que l'on doit distinguer la perception du bruit à l'extérieur et à l'intérieur d'un immeuble. Le bruit dépend du matériel roulant, de l'état des voies et de la vitesse. Trois sections ont été étudiées : le Nord de la ligne existante, la nouvelle infrastructure et enfin le Sud de cette déviation. Au Nord, la ligne actuelle doit connaître une diminution de bruit liée à la diminution du trafic. La ligne nouvelle quant à elle impacte peu compte tenu de son tracé. Au Sud, de Saint Louis à Bâle, on constate une augmentation d'un ou deux DBA. Il est indiqué que le matériel « Corail » actuel sera incompatible avec le passage des trains sur la nouvelle infrastructure et qu'il sera remplacé par du matériel au bruit inférieur de 10 DB, au plus tard dès l'ouverture de la nouvelle voie. La Région, présente à la réunion, sait qu'elle doit fixer son planning de



renouvellement des voitures dans les mêmes délais. Le bruit occasionné par les trains de marchandise devrait, de son côté, être abaissé par la généralisation du matériau composite dans la semelle de frein.

Il existe aujourd'hui à Saint Louis deux points noirs acceptés jusqu'ici par la législation existante mais que les promoteurs du projet s'engagent à traiter selon les procédés les mieux adaptés à la situation locale. Des assurances ont été données en séance à ce sujet.

Un intervenant à la dernière réunion craignait une augmentation du trafic au Nord en direction de Mulhouse, il lui a été rappelé que trois familles de trains régionaux circuleraient sur la ligne Mulhouse-Bâle : l'actuel TER 200 Strasbourg-Mulhouse-Bâle (2 trains par heure et par sens) ; l'actuel TER Omnibus Mulhouse-Bâle prolongé jusqu'à Liestal (2 trains par heure et par sens) ; le TER Laufon-Bâle prolongé jusqu'à l'Euroairport (2 trains par heure et par sens). La déclaration des Autorités Organisatrices des Transports du 15 décembre 2017 prévoit une desserte de 6 trains par heure et par sens, de 5h à 23h environ. Je pense que sur la partie Sud, les conclusions du bureau d'études devront être très largement mises à la disposition des populations pour éviter les erreurs consécutives à la méconnaissance du sujet. Des contacts ont été pris avec l'office des transports suisse pour une poursuite de l'étude au-delà de la frontière. Les conclusions de l'étude qui viennent d'être présentées devront figurer dans le dossier lors de l'enquête publique. Si de façon localisée, quelques observations de riverains apparaissent pertinentes, il faudra entretenir avec eux un dialogue constructif

#### **B/ Les inquiétudes sur l'augmentation des bruits des avions sont liées à la crainte que la nouvelle liaison entraîne un accroissement du nombre de mouvements.**

L'étude avait été demandée lors de la première concertation de 2013. Elle a été réalisée et a conclu que la liaison ferroviaire nouvelle ne serait responsable que de 4% d'augmentation du trafic aérien et que cela ne conduirait qu'à une augmentation du bruit aérien de 0,25 décibels, ce qui est un seuil non perceptible par l'oreille humaine. Il faut remarquer en outre qu'EuroAirport poursuit une politique proactive de gestion des nuisances sonores depuis 30 ans et depuis 2018 met en œuvre des mesures supplémentaires pour réduire le bruit aérien, notamment après 23 heures.

Les études montrent que le projet accroît le confort des usagers de l'aéroport mais que le transfert modal n'entraîne pas de façon significative une augmentation du nombre des passagers aériens. Les 4% en plus le sont le plus souvent aux dépens d'autres aéroports. En effet, ces études indiquent que la croissance du nombre de passagers à l'EuroAirport n'est pas générée par l'utilisation des transports publics mis en place pour se rendre à l'aéroport. De plus il n'y a pas de corrélation entre le nombre de vols et celui de passagers : le taux de remplissage, la capacité des avions permettent de décorrélérer la progression du nombre de mouvements d'avions et le nombre de passagers aérien.

Ces observations semblent avoir rassuré ceux qui ont posé la question mais elles ont été complétées opportunément par l'annonce en séance par les représentants de l'aéroport, de la volonté de son conseil d'administration de donner une priorité à ces questions de bruit dans une démarche de développement durable : horaires à respecter, mise en œuvre des changements que permettent les techniques nouvelles pour le décollage et l'atterrissage, accueil d'avions moins bruyants et moins consommateurs d'énergie. La nouvelle infrastructure ferroviaire n'entraîne, selon les études, pas

d'augmentation significative de bruit aérien et ces annonces constituent une réponse aux craintes exprimées.

Lors de mes interventions dans les réunions, j'ai rappelé que la concertation portait sur une ligne de chemin de fer conduisant à l'aéroport et non sur l'ensemble des nuisances de bruit que peut générer cet aéroport, dans la mesure où le projet, selon des études réalisées par des spécialistes reconnus, ne doit pas entraîner une augmentation significative du trafic comme il a été dit plus haut. Les initiatives propres au conseil de l'aéroport pour répondre aux critiques des riverains ne peuvent qu'améliorer l'image du dossier auprès de toute la population située aujourd'hui dans des zones de bruit. Je me félicite donc des réponses apportées sur ces sujets lors des réunions tout en sachant combien il est difficile, en ces matières, de contrer les polémiques.

## 2/ LE COUT DE L'EQUIPEMENT FACE A L'EVALUATION SOCIO ECONOMIQUE

Le montant de 250M d'euros aux conditions économiques de juin 2017 paraît élevé à plusieurs intervenants, il importait de le décomposer :

- 80M concernent les adaptations de la ligne existante pour raccorder la nouvelle liaison ferroviaire et notamment la création d'un poste de signalisation spécifique pour commander les nouvelles installations, les modifications du plan de voie et du poste d'aiguillage de Saint Louis et leur raccordement sur la ligne existante.
- Les six kilomètres de ligne nouvelle représentent environ 130 millions d'euros. Ce coût élevé s'explique par les réseaux et les routes à traverser
- Les 40M restants concernent la reconfiguration des réseaux routiers, des réseaux enterrés, des réseaux piétons et la création d'une passerelle dans la zone de l'aéroport.

Face au coût du projet, il importe de prendre en compte le bénéfice de l'opération, à savoir :

- La Valeur Actualisée Nette, soit 500 millions d'euros sur 50 ans qui démontre que le projet est intéressant du point de vue socio-économique ;
- Le bilan carbone dû au report modal : le gain est évalué par les experts à 72 000 tonnes de CO2 sur 50 ans.

Le report modal prévisionnel est de 33%. Il répondra en priorité aux besoins des salariés de l'aéroport, même si certains d'entre eux continueront à venir en voiture parce qu'ils habitent des villages non desservis. La nouvelle halte « EuroAirport » représente, selon les estimations, dès la première année de la mise en service, près de 6 millions de passagers, ce qui en fera la deuxième gare d'Alsace et la quatrième du Grand Est. Le projet est un des plus rentables sous l'angle socio-économique par rapport à tous ceux qui sont présentés sur l'ensemble de la France, c'est ce qui explique en partie l'attitude nouvelle de l'Etat français qui privilégie désormais des opérations équilibrées, favorables aux objectifs climatiques et sources d'un meilleur aménagement du territoire.

Ces informations semblent avoir répondu aux attentes formulées dans les réunions.

### 3/ LA QUESTION DU MODE DE FINANCEMENT DU PROJET

Il a été précisé qu'à ce stade de la procédure, le montant des participations financières des diverses parties prenantes, ne pouvait être arrêté de façon exacte. La désignation du Conseil général de l'environnement et du développement durable, CGEDD, pour les rassembler et proposer une clé de répartition acceptées par tous, n'est intervenue qu'après la concertation de septembre octobre 2018 et les conclusions ne sont pas intervenues. En revanche, plusieurs parties prenantes dans le tour de table se sont exprimées lors des réunions et mon rapport sera communiqué aux deux ingénieurs généraux en charge de ce dossier

Le représentant de Bâle Campagne a fait part de l'intention de cette collectivité de s'engager financièrement sans pouvoir à ce stade afficher un chiffre.

Le représentant du Grand Conseil Balois a indiqué que la nouvelle liaison ferroviaire a été inscrite dans le programme PRODES (programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire) de la Suisse qui attend la position de la France pour arrêter la sienne

Le représentant de la Région Grand Est a précisé qu'il veillerait à ce qu'une discussion locale soit rapidement engagée entre les collectivités locales intéressées : Cantons de Bâle ville et Bâle campagne, Région Grand Est, Mulhouse Alsace Agglomération, département du Haut Rhin. L'Europe serait appelée à participer à hauteur de 20 à 25%. Les partenaires allemands ont confirmé leur participation au projet à hauteur de 10M

Tout cela devrait faciliter la mission du CGEDD.

Il importe que se réunissent ensemble, sur ce sujet financier, à partir de ses conclusions, les autorités ayant pouvoir de décision dans les trois pays et non pas seulement leurs collaborateurs. Seule cette façon de faire sera de nature à accélérer la réalisation. Ce besoin de décisions financières partagées, est nécessaire pour combler le vœu de ceux qui regrettent l'échéance de fin de travaux évoquée de 2028 et qui l'ont écrit dans leurs messages.

L'Aéroport a précisé en séance que 70% des passagers de l'aéroport viennent de l'Alsace, de la Suisse du Nord- Ouest, et du Sud du Pays de Bade

L'agglomération de Bâle se dotera un jour d'une nouvelle liaison entre le Nord et le Sud des rives du Rhin, le Herzstück. Le projet « Nouvelle Liaison Ferroviaire EuroAirport », présenté aujourd'hui, doit être conçu de manière à accepter, le moment venu, une clientèle supplémentaire. C'est le cas.

#### **4/ LES CLIENTELES VISEES PAR LE PROJET**

Au-delà du report modal de 33% de la route vers le fer, plusieurs cas de figure ont été évoqués pour déterminer les perspectives de la nouvelle infrastructure :

##### **A/ le rôle de la modernisation de la gare de Mulhouse d'ici 2024 répond en partie aux aspirations des habitants de la région Bourgogne-Franche Comté, du Territoire de Belfort et de la région de Freiburg**

La modernisation de ce nœud ferroviaire favorisera les correspondances : intérieures à la France et entre la France et l'Allemagne.

Les trains venant de la région Bourgogne- Franche Comté, trouveront à Mulhouse des correspondances pour l'aéroport qui éviteront les longues attentes. Le cadencement des trains devra être revu de manière à permettre aux habitants de nombreux lieux d'habitation, de l'utiliser dans de bonnes conditions. Cela entraînera un renforcement du report modal.

La modernisation sera également favorable à l'utilisation pour les Allemands du Sud de l'axe Mulhouse-Müllheim-Freiburg. Il est aujourd'hui desservi avec 6 ou 7 allers-retours par jour. Le projet de la gare de Mulhouse permettra d'offrir une desserte cadencée avec un train toutes les heures aux heures de pointe, le matin et en fin d'après-midi, et un train toutes les deux heures en heures creuses. Pour venir d'Allemagne, on pourra donc imaginer aller à Mulhouse et prendre un TER en correspondance rapide vers l'EuroAirport, ce qui sera plus aisé que le passage par Bâle

##### **B/ Le projet Herzstück: la perspective long terme**

La question a été posée lors de la rencontre de Lörrach. Un débat s'est engagé en séance auquel ont participé le représentant d'Agglo Basel et celui du canton de Bâle Ville, la construction nécessitera 10 ou 15 ans et la mise en service ne peut être prévue qu'à l'horizon 2035. Il est précisé par le représentant de l'aéroport que sur le plan masse, les terrains sont réservés pour l'extension future des installations ferroviaires lorsque le Herzstück sera réalisé. Le niveau d'offre avec le Herzstück nécessite en effet des installations techniques supplémentaires entre l'aérogare et l'autoroute : il faudra ajouter un quai et deux voies. SNCF réseau précise qu'il sera alors possible d'intégrer les besoins nouveaux sans démolir ce qui aura été réalisé. Une personne présente s'interrogeant sur l'existence d'équipements alternatifs au Herzstück qui soient moins coûteux, il lui est répondu que cette solution représente la création d'un système global de développement des lignes ferroviaires qui convergent vers Bâle et que c'est la raison pour laquelle il est privilégié. Il n'était pas possible dans les réunions de Bâle et de Lörrach de donner davantage de détails sur un projet qui concerne le moyen terme.

##### **C/ Pas de liaison TGV**

Certains participants s'étonnent qu'il ne soit pas prévu que des TGV passent pas par la déviation créée sur la ligne Paris Bâle et qu'ils continuent à emprunter le tracé actuel. Il leur est répondu que la clientèle du TGV n'est que très faiblement intéressée, que le passage par Euro Airport créerait un allongement du temps de parcours et que la modernisation de la gare de Mulhouse rendra plus aisées les correspondances.

## **5/ AU DELA DE LA QUESTION DU BRUIT, LA PRESERVATION DE L'ENVIRONNEMENT SOUS TOUTES SES FORMES ET LA CONVENTION D'ESPOO**

### **A/ le sujet intéresse d'abord la commune de Saint Louis**

Au-delà des questions de bruit évoquées plus haut, Le maire de Saint Louis, Jean Marie Zoellé rappelle que le tracé a à prendre en compte la RD12 vers Blotzheim, l'entrée des zones industrielles, l'entrée Nord du quartier des Maréchaux, le pont venant de Blotzheim

Il lui est répondu que le chantier de la nouvelle liaison ferroviaire conduira à des mouvements de matériaux et de matériels et que l'objectif sera de limiter au maximum la gêne sur le réseau routier. L'un des objectifs de la phase d'avant-projet détaillé, phase d'étude qui suivra la phase actuelle, sera d'étudier finement l'organisation des travaux et de chercher des solutions pour limiter l'apport de matériaux venant de l'extérieur. L'une des solutions sera de réutiliser sur place les terres excavées lors de creusements, ce qui présente un intérêt économique et évite la circulation de norias de camions autour du chantier

Un état initial de l'environnement a été réalisé sur le périmètre du projet et a été présenté lors d'une phase de concertation inter-administrative à laquelle la commune de Saint Louis a été associée. Cette concertation devra naturellement se poursuivre lors de la réalisation des travaux afin de respecter une bonne coordination.

### **B/ les dispositions communes aux villes de Saint Louis, de Bartenheim, de Blotzheim et de Hésingue**

Un état initial de l'environnement, constituant la première partie de l'étude d'impact a été réalisé sur le périmètre du projet, a été présenté aux différentes administrations ainsi qu'aux collectivités locales concernées

La présence de nombreuses servitudes (aéronautiques en particulier) a nécessité des adaptations du projet ferroviaire afin d'éviter d'entrer en conflit avec celles-ci, par exemple en abaissant la voie ferrée à certains endroits.

La continuité du cours d'eau le Liesbach que le projet intercepte entre l'EuroAirport et la gare de Saint Louis, sera assurée par un ouvrage dont l'ouverture garantira le bon écoulement des eaux et la continuité du corridor écologique identifié.

Un suivi environnemental du chantier (attention portée aux risques de pollution et aux poussières) sera déployé pendant toute la phase de travaux

Plusieurs axes de circulation automobile seront affectés par le projet. Des rétablissements routiers sont prévus afin de maintenir les moyens de déplacements et de garantir l'accessibilité des différents secteurs de part et d'autre de la nouvelle liaison ferroviaire.

Certaines conduites d'eau, de gaz ou d'électricité seront déplacées tout en maintenant leur exploitation pendant toute la durée du chantier.

Le projet limite au maximum son emprise sur l'ancienne gravière de Saint Louis pour respecter les espèces protégées. Quand ce ne sera pas possible, il est prévu de créer, à proximité, des aires ayant les mêmes fonctions

Les terrains nécessaires à la construction du nouvel équipement appartiennent essentiellement à des collectivités publiques, seules deux maisons sont concernées et devront être détruites, elles se situent au-delà des zones d'habitation de Saint Louis, tout près de l'aéroport, les propriétaires sont avertis et le dialogue avec eux est engagé de façon positive.

Quelques terres agricoles sont concernées, elles feront l'objet de mesures de compensation

### **C/ la question de l'applicabilité de la convention d'Espoo**

A une question posée à ce sujet lors de la réunion tenue à Lörrach, et reprise par des contributions écrites en langue allemande, le maître d'ouvrage apporte les précisions suivantes :

La convention d'Espoo régit les projets qui ont un impact transfrontalier important : le long d'une frontière ou à cheval sur une frontière. Elle implique de conduire une étude d'impact environnementale sur les pays concernés.

L'analyse qui a été faite en la matière est que la nouvelle infrastructure se situe exclusivement en territoire français, il n'y a pas d'impact transfrontalier en phase de travaux.

L'analyse du bruit évoquée plus haut dans ce rapport et poursuivie jusqu'à Bâle montre que l'augmentation prévue de 4% du trafic de l'aéroport ne se traduit que par une augmentation imperceptible de bruit. Il n'y a donc pas d'impact significative en Suisse.

L'applicabilité de la convention et ses modalités seront définies par le Préfet.

## **6/ OBSERVATIONS LIEES AU TRACE**

### **A/ délibération du Conseil de Saint Louis agglomération du 8 octobre 2018**

Cette délibération est postérieure à la réunion tenue à Saint Louis et porte très largement la marque des réponses apportées par les services lors de la rencontre

Le Conseil d'agglomération saisi du projet s'est déclaré favorable par 67 voix contre 6 abstentions et aucun vote contre. Il a assorti ce vote de réserves qu'il convient d'examiner :

- La compatibilité du projet avec le concept d'aménagement urbain du Technoport : il est demandé que « le tracé soit précisé dans les meilleurs délais et que la dénomination de l'emplacement réservé du raccordement ferroviaire soit adaptée pour garantir la faisabilité des liaisons internes nécessaires au bon fonctionnement du Technoport ». Lors de la réunion tenue le 13 février avec Monsieur le Président de Saint Louis agglomération et le maire de Saint Louis, le dossier a été précisé et le dialogue établi devrait conduire à des solutions raisonnables pour les deux parties.
- La prise en compte par le projet de la ZAC Euro East Park située plus au Nord : le projet satisfait les collectivités de Saint Louis et Blotzheim mais le rétablissement routier à deux voies enjambant l'autoroute risque d'avoir pour effet de neutraliser une partie des surfaces commercialisables de la zone et de nécessiter une adaptation des voies publiques internes à la ZAC. Il était demandé que le projet prenne en compte les travaux de modification des voies publiques, ce qui a été décidé lors de la réunion du 13 février, ainsi qu'une indemnisation de l'aménagement pour les surfaces devenues non commercialisables

La délibération demande aussi que soit étudiée la question du bruit du train entre Bâle et la gare de Saint Louis compte tenu de la perspective d'une augmentation du nombre de trains chaque jour. Ce sujet a été très largement évoqué lors de la réunion du 28 janvier 2019 ainsi que de celle du 13 février 2019

### **B/ besoin d'une circulation douce entre Saint Louis la Chaussée et l'aéroport**

Un participant à la réunion de Saint Louis demande s'il serait possible de créer, en profitant des travaux de nouvelle liaison ferroviaire, une piste cyclable traversant la frontière et permettant de prendre la route suisse pour rejoindre Saint Louis plutôt de devoir passer comme aujourd'hui par le centre de Saint Louis ou par Blotzheim. Il lui est répondu que sa proposition pourra figurer dans de prochaines études conduites par l'Aéroport, indépendamment du projet « Nouvelle Liaison Ferroviaire EuroAirport ».

### **C/ le prolongement du tramway venant de Bâle**

Certains assistants à la réunion de Saint Louis posent la question : Si on prolonge le tramway au-delà de Saint Louis jusqu'à l'aéroport, le projet de voie ferrée nouvelle vers l'aéroport est-il vraiment nécessaire. La réponse donnée a déjà fait l'objet de débats en 2013 : ce ne sont pas les mêmes services que rendront le train et le tramway. La poursuite du tramway au-delà de Saint Louis constitue un objectif raisonnable pour des populations locales. Cela n'impacte en rien le dossier.



Tels sont les principaux sujets qui ont été abordés en ma présence ou qui ont été évoqués dans la correspondance que j'ai reçue. Cette deuxième phase de la concertation a été utile car elle a permis aux services de répondre à plusieurs questions essentielles qui n'avaient pu être abordées en 2013 faute d'études disponibles. Les précisions qui ont été apportées à ceux qui se sont exprimés devront figurer lors de l'enquête publique prévue en 2020, étant rappelé que le projet se situe en quasi-totalité sur le domaine public, ce qui devrait faciliter cette enquête. J'insiste pour que les maîtres d'ouvrage s'efforcent de répondre au souci de beaucoup d'intervenants au débat de voir le projet aboutir avant la date de 2028 et qu'il tienne compte des observations, notamment sur le bruit ferroviaire, formulées en séance et par écrit.

Cette concertation a été conduite avec soin par SNCF réseau, EuroAirport et la région Grand Est. Il importe que le projet soit poursuivi dans cet état d'esprit et que la population reste bien informée lors de l'enquête publique. Elle est intéressée au dossier, comme le montrent les nombreuses réactions enregistrées. Je pense que les maîtres d'ouvrage l'ont bien compris.

Lorsque des informations précises seront connues quant au financement, elles devront être diffusées largement car c'est aujourd'hui une question posée dans les trois pays.

A ce sujet, je souhaite ajouter une observation. Lors des réunions qui se sont tenues en ma présence, j'ai pu mesurer combien l'acceptation du financement était liée à la perception positive ou négative du projet. Ceux de Saint Louis craignent les nuisances de bruit et ne sont pas toujours assez sensibles à l'amélioration de la qualité de l'air liée au transfert modal entre la route et le fer. Je note cependant l'évolution positive de leurs élus au cours des réunions. Ceux de Mulhouse comprennent bien que le nouveau tracé permettra à beaucoup d'éviter de se déplacer quotidiennement en voiture, ils sont très favorables. En Suisse aussi, la population est sensible au progrès que ce projet représente, l'aéroport étant très utilisé. En Allemagne enfin, l'intérêt existe, notamment par le rôle futur de la gare de Mulhouse.

Je pense que ces différences de sensibilité à l'égard du projet doivent être bien connues de ceux qui auront à en répartir le financement. Sans m'immiscer dans cette délicate question, je me permets de faire les observations suivantes : Les changements apportés à la gare de Mulhouse et le nouveau tracé vers Euroairport avec sa dimension intermodale, auront des effets bien au-delà de l'Alsace, ils font partie de l'évolution des services rendus par le chemin de fer en France et en Allemagne, c'est ce qui justifie une part du financement aux différents niveaux d'administration, national mais aussi régional et départemental, ainsi qu'à celui de l'Europe. La proximité de l'EuroAirport de la ville de Bâle et de tout le Nord de la Suisse justifie la place de ce pays dans le financement du projet.

Je terminerai en me réjouissant des réunions de travail qui ont été organisées en ma présence avec le Président de la Communauté d'agglomération et le maire de Saint Louis. L'un et l'autre veulent que le projet ne remette pas en cause les objectifs qu'ils se fixent pour les deux zones d'aménagement concerté présentes le long du tracé nouveau. Les maîtres d'ouvrage du projet ont proposé des compléments d'ouvrages et des évolutions de tracé qui répondent à cet objectif et le dialogue avec eux a été constructif. Il sera nécessaire que ce fruit des deux réunions qui ont été organisées, se traduise par des délibérations qui figureront dans les dossiers de l'enquête publique. Je m'en suis entretenu avec les deux personnalités intéressées.