

ENQUETE PUBLIQUE

Arrêté préfectoral du 20 septembre 2021

Arrêté préfectoral du 04 novembre 2021

EP préalable à DUP

Nouvelle Liaison Ferroviaire EuroAirPort

11 octobre 2021 – 09 novembre 2021

CONCLUSIONS

Pétitionnaire : SNCF Réseau - EAP

Commission d'enquête : Isabelle KEMPF, présidente,

Patrick ALTHUSSER

Brigitte REIBEL

Le 27 décembre 2021

Précisions

Conformément à la réglementation française, un commissaire enquêteur ou une commission d'enquête doit remettre un rapport, des conclusions et des annexes éventuelles.

Aussi, la commission d'enquête de la NLF EAP présente son travail en 4 parties séparées :

1. Un rapport
2. Des conclusions
3. Des annexes au rapport
4. Des annexes aux conclusions

Sommaire

Précisions	2
Glossaire.....	4
2 ^{ème} partie : CONCLUSIONS et AVIS	5
1 Historique.....	5
1.1 Introduction	5
1.2 Présentation générale du tracé	5
1.3 Les enjeux	5
1.4 Financement	6
2 Forme du dossier.....	6
2.1 Généralités	6
2.2 Précisions administratives.....	6
3 Concertation, communication et information.....	7
3.1 Concertation	7
3.2 Réunions de quartier	9
3.3 Affiche pédagogique.....	10
3.4 Campagne sur les réseaux sociaux.....	11
3.5 Conclusion.....	12
4 Fond du dossier et thèmes abordés	12
4.1 NLF EAP dans le paysage des infrastructures de mobilité.....	12
4.2 Environnement naturel.....	12
4.3 Bruits ferroviaires et vibrations.....	14
4.4 Zone inondable de Bartenheim	16
4.5 Séparation des eaux pluviales des eaux usées.....	17

4.6	La gare de Saint-Louis la Chaussée	18
4.7	Voyageurs en provenance de la Franche-Comté.....	19
4.8	Provenance géographique et mode de transports des travailleurs de la zone	20
4.9	Financement et coût.....	21
4.10	Enjeux sur l'écosystème	25
4.11	Enjeux en phase travaux	26
4.12	Activités aéroportuaires	26
4.12.1	Introduction.....	26
4.12.2	Dernier rapport d'activité de l'aéroport	27
4.12.3	Bruit aéroportuaire.....	27
4.12.3.1	La réglementation applicable sur le bruit aérien.....	27
4.12.3.2	Les dérogations possibles sont encadrées	28
4.12.3.3	Un cadre réglementaire pour réduire les nuisances sonores.....	28
4.12.4	Survols des avions	30
4.12.5	Stationnement automobile sur site	30
5	Autres thèmes d'analyse	36
5.1	Micro-Macro.....	36
5.2	Réflexions sur l'aménagement du territoire.....	36
5.3	Les paradoxes	37
5.4	Les autorités suisses et allemandes	37
5.5	Les collectivités locales	38
5.6	Accidentologie routière.....	38
6	Conclusions.....	39
7	Recommandations.....	41
8	Avis.....	41

Glossaire

Abréviations	Significations
A2	Format = 42 cm × 59,4 cm
APD	Avant-Projet Définitif
APS	Avant-Projet Sommaire
CE	Commissaire Enquêteur
CEA	Collectivité Européenne d'Alsace @alsace
CNB	Conseil National du Bruit (créé en 1982)
ComEP	Commission d'enquête publique
Conv d'ESPOO	Convention sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière indiquant les obligations des parties d'évaluer l'impact sur l'environnement de certaines activités en début de concertation (c'est à dire en amont de l'instruction du projet). Elle indique également l'obligation générale des Etats de notifier et de se consulter sur tout élément majeur de l'étude susceptible d'avoir un impact transfrontière préjudiciable sur l'environnement.
COP 26	Conférence Of the Parties - 26ème - 195 parties
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
DNA	Dernières Nouvelles d'Alsace
DUP	Déclaration d'Utilité Publique
EAP	EuroAirPort
EP	Enquête Publique
ERC	Eviter Réduire Compenser
ESPOO	Ville de Finlande
GES	Gaz à Effet de Serre
M2A	Mulhouse Alsace Agglomération
MRAE	Mission Régionale de l'Autorité Environnementale
OFT	Office Fédéral des Transports de la Suisse
Pétitionnaire	Personnes physiques ou morales qui déposent une demande
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PQR	Presse Quotidienne Régionale
Préf68	Préfecture du Haut-Rhin
PV	Procès-Verbal d'enquête publique
RN	Registre Numérique
Tep	Tonne Equivalant Pétrole
TER	Transport Express Régional

2^{ème} partie : CONCLUSIONS et AVIS

1 Historique

1.1 Introduction

L'objet de cette enquête publique est la déclaration ou non de l'utilité publique d'une liaison ferroviaire de 6 kilomètres qui doit permettre un arrêt des TER à l'EuroAirport. Cette voie ferroviaire ainsi que tous les ouvrages d'art nécessaires se situent sur les bans communaux de Bartenheim, Blotzheim, Saint-Louis et Hésingue.

1.2 Présentation générale du tracé

La zone d'étude réglementaire s'étend de la frontière suisse à la commune de Rixheim (agglomération mulhousienne).

Cet itinéraire doit permettre de pallier le manque d'infrastructure sur ce territoire qui connaît un fort développement du trafic autoroutier. Le report intégral du trafic TER sur la nouvelle voie de chemin de fer entraînera une réorganisation des trajets directs en train, ainsi qu'une halte au contact immédiat de l'aérogare avec un objectif de cadencement (nombre de TER/heure/sens)

Actuellement, outre l'accès par la route en voiture individuelle et stationnement à disposition, la desserte de l'EuroAirport, est possible, toujours sur route, au moyen de trois services de transport en commun depuis et vers les gares de Bâle (CH), de Saint-Louis (F) et de Freiburg im Breisgau (D).

1.3 Les enjeux

L'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg couvre une vaste zone d'1 millions d'habitants et 400 000 emplois. Bâle-Mulhouse-St Louis- Lörrach est un territoire tri-national à très forte valeur ajoutée. De manière plus étendue, les enjeux se situent du Nord-Ouest de la Suisse à une partie importante du Bade-Wurtemberg ainsi qu'à l'Est de la France.

De fortes attentes d'aménagement de cette liaison, les amplitudes horaires et l'intermodalité doivent permettre d'optimiser ce projet.

Il faut souligner que l'autoroute actuelle est non seulement plus que saturée mais semble être source de nombreux accidents.

Il est à noter que l'insertion de la nouvelle liaison ferroviaire sur le territoire se fera en interfaces avec les nombreux autres projets du secteur en cours et à moyens termes de développement (ZAC de l'Euro East Park notamment).

1.4 Financement

Le coût de l'opération s'élève à 338 millions d'Euros (chiffres février 2021). Ce financement comprend la voie ferrée proprement-dite ainsi que tous les aménagements nécessaires et négociés. Ce budget est cofinancé par différentes institutions des trois pays.

2 Forme du dossier

2.1 Généralités

Le dossier est plus que complet et les différentes études présentées sont précises, documentées et pertinemment analysées. En raison de l'ampleur du projet et des aspects réglementaires de sa constitution, il n'en demeure pas moins qu'il est difficilement abordable.

Nous n'allons pas ici remplir la page par l'énumération des pièces constitutives du dossier car un cahier spécial du dossier y est consacré : le livret 1/5 intitulé Sommaire et guide de lecture. La commission estime la complétude du dossier des études y compris les nombreuses pièces administratives obligatoires que l'on a toujours trouvé au fil de notre travail.

Afin de rendre le dossier plus aisément lisible et eu égard à l'intérêt des individus et des collectivités, nous pensons qu'à l'avenir un dossier d'une telle ampleur pourrait comprendre le traitement des études, commune par commune, dans un cahier spécial. La commission souligne toutefois qu'il reste essentiel et d'intérêt général de maintenir l'approche et les analyses écosystémiques.

La commission estime que la présentation et le contenu du dossier lui a permis de se saisir des différents enjeux. Elle y a trouvé également toutes les pièces nécessaires au fur et à mesure de ses réflexions. En outre, les pétitionnaires ont toujours répondu pertinemment aux différentes demandes d'éclaircissement ou à des compléments d'information.

2.2 Précisions administratives

Avant la mise à l'EP, les réunions inter-administratives, les études et les réponses étayées des services et des pétitionnaires ont permis de lever et de renforcer certains points.

Ainsi par courrier du 08 octobre 2021 (cf. Annexes), le Préfet indique aux pétitionnaires que rien ne s'oppose à la mise en enquête publique préalable à la DUP.

Les services précisent la compatibilité des documents d'urbanisme des 4 communes concernées en raison des emplacements réservés ou d'équipement et opération relevant de l'intérêt public. S'agissant de Saint-Louis, la mise en compatibilité est levée puisqu'en 2019 la révision du PLU a été approuvée alors que la MRAE soulignait en 2020 qu'il y avait lieu d'actualiser les documents en ce sens.

Toutefois, les services insistent sur les deux points suivants :

- ✓ La nécessité de maintenir ou de prévoir des alternatives à la circulation des convois exceptionnels sur la RD105, la RD12b et l'A35.
- ✓ Les risques d'inondation de la NLF au nord de la zone sur la commune de Bartenheim.

3 Concertation, communication et information

Nous ne traitons pas dans cette partie la publicité légale qui fait l'objet d'un chapitre complet dans le rapport.

3.1 Concertation

Ce ne sont pas moins de 13 solutions étudiées préliminairement qui ont conduit l'Etat français et tous les autres porteurs de projet (y compris hors frontières), à opter au début des années 2010 pour la solution objet de la présente EP.

Dès 2012, la commission nationale du débat public a rendu une décision indiquant à Réseau Ferré de France (aujourd'hui SNCF Réseau) que le projet n'est pas soumis à la procédure de débat public mais à la concertation. Elle étaye sa décision en tenant compte des enjeux tri-nationaux et de son intérêt national, des enjeux économiques et du développement du territoire local ainsi que des impacts sur l'environnement, notamment le bruit. Pour ce faire la commission nomme également un garant de la concertation, en la personne de François LEBLOND.

Les rapports des grands temps forts de la concertation de 2013, 2018 et 2019 et rédigés par Monsieur LEBLOND ont été rendus publics et ils sont joints au dossier d'EP.

Le cadre de la concertation est plus ou moins réglementaire et doit s'adapter au projet et au contexte local. La concertation a pour but d'informer, de répondre à des questions et de recueillir des propositions. Ainsi, la concertation permet de faire évoluer le projet et de l'enrichir, bien entendu dans les limites techniques et réglementaires possibles.

Nous n'allons pas ici réécrire l'histoire car elle est non seulement jointe au dossier mais nous avons aussi rencontré des personnes, lus des contributions, vérifié aisément l'historique grâce aux moyens numériques et aux réponses des pétitionnaires qui nous permettent d'apprécier la démarche de manière éclairée.

Il ne fait aucun doute que des moyens colossaux ont été mis en œuvre pour que la concertation soit la plus efficace possible. La transparence et l'information par tous les moyens possibles à ce jour ont bien été mises en œuvre. Nous soulignons que des réunions publiques se sont même déroulées sous forme d'atelier avec rapporteur ; cette démarche est très efficace. La presse tri-nationale a largement relayé le projet et les événements de la concertation, sans compter les conférences de presse.

Le projet NLF EAP n'est pour le moins pas sorti du chapeau en cette année 2021 et a été consciencieusement étudié et enrichi grâce à la procédure de concertation.

Bien que le projet ait été enrichi grâce à la concertation n'en demeure pas moins que l'on retrouve des propos similaires à 2013, 2018 et 2019 dans certaines contributions.

Ainsi, en tenant compte par exemple du concept réglementaire ERC, voici ce qu'en autre élément, la concertation a permis :

- Eviter
 - Les servitudes aéronautiques : le projet ferroviaire a été adapté en fonction de ces servitudes, par exemple en proposant d'abaisser la voie ferrée à certains endroits.
 - Les travaux : l'objectif sera de limiter au maximum les conséquences sur les différents modes de transport et la gêne des usagers.

- L'implantation des bases travaux (bases 14 regroupant les matériaux, bureaux et sanitaires pour les personnels) sera définie en dehors de secteurs présentant de fortes sensibilités écologiques.

- Réduire
 - Le cours d'eau du Liesbach et le corridor écologique : leur continuité sera assurée par la création d'ouvrages adaptés, permettant le bon écoulement des eaux et la perméabilité des axes de déplacements de la faune et de la flore.
 - Les axes de circulation automobile et les conduites d'eau, de gaz ou d'électricité : l'intégralité des réseaux sera rétablie afin de maintenir les déplacements, l'accessibilité et l'exploitation.
 - Le paysage et l'architecture : un traitement spécifique permettra de rendre la plateforme ferroviaire et la halte cohérentes avec le milieu et les espaces traversés.
 - Les travaux : ils feront l'objet d'un suivi environnemental (attention portée aux risques de pollution, aux poussières, etc.).

- Compenser
 - L'ancienne gravière de Saint-Louis : il sera notamment proposé de créer à proximité des aires permettant le maintien et le développement des espèces recensées.
 - Des zones humides pourraient également être recrées si le projet venait à détruire des milieux écologiques sensibles.
 - Le défrichement d'une partie nord du projet fera l'objet de compensations restant à définir.
 - Les acquisitions foncières : deux habitations situées à proximité de l'aéroport (rue de l'Aéroport) et quelques terrains agricoles devront être acquis, en favorisant une démarche à l'amiable.

3.2 Réunions de quartier

A l'initiative de la mairie de Saint-Louis, des réunions de quartier se sont déroulées pendant l'EP. Nous tenons à préciser qu'elles n'étaient pas forcément en lien avec l'EP. Parmi les sujets prévus, il était noté : mobilité. Ces échanges ont été fructueux car nous avons su que le sujet de la NLF EAP a été abordé et nous avons noté une hausse des participations à l'EP dans les jours qui suivirent.

Ci-dessous, la page 4 du numéro 134 d'octobre 2021 du magazine Saint-Louis.

DEMAIN !

LES RÉUNIONS DE QUARTIERS

Les réunions de quartiers permettent aux habitants de rencontrer Madame le Maire et son équipe municipale en direct.

Ces moments de partage d'information et de dialogue donneront l'occasion à Pascale Schmidiger, maire, de présenter les projets de la Ville et d'envisager l'avenir ensemble.

Les thématiques abordées porteront sur le cadre de vie et l'habitat, la nature en ville et l'environnement, la sécurité et la tranquillité publique, la mobilité, le vivre ensemble, l'économie, l'emploi, les services et l'évolution des territoires.

Trois réunions de quartiers sont organisées :

Quartier Bourgfelden

- 📅 Mardi 12 octobre
- 🕒 18 h
- 📍 Foyer Saint-Charles

Saint-Louis centre

- 📅 Mercredi 13 octobre
- 🕒 18 h
- 📍 Foyer Saint-Louis

Quartier Neuweg

- 📅 Mardi 19 octobre
- 🕒 18 h
- 📍 Maison pour tous

habitant
débat Vil
quotidien, actio
partage écoute
discussion
rencont
échange
citoyen

3.3 Affiche pédagogique

Les pétitionnaires ont procédé à un affichage de l'avis d'enquête publique au-delà de la zone réglementaire sur une centaine d'emplacements au total (Strasbourg et Colmar par exemple).

A côté de l'affiche réglementaire les pétitionnaires ont apposé également une affiche pédagogique permettant de mieux informer et d'encourager les citoyens à participer à l'EP. Ces affiches pédagogiques ont été installées sur 34 des 100 emplacements.

Projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport

ENQUÊTE PUBLIQUE

Du 11 octobre au 9 novembre 2021 inclus

DONNEZ VOTRE AVIS !



Les objectifs du projet

Aujourd'hui l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg n'est accessible que par la route. **Demain, grâce à une section de voie ferroviaire nouvelle d'environ 6 km et à une nouvelle halte, le train amènera directement les voyageurs devant le terminal de l'aéroport et offrira une véritable alternative à la route.**

Ce projet permettra de proposer des trajets directs en train confortables, rapides et fiables. Il contribuera au report modal et à l'attractivité de l'aéroport, des entreprises du site et du territoire franco-germano-suisse où il est implanté. L'objectif de la mise en service se situe à l'horizon 2028.

 **Rappel des étapes précédentes de la concertation du public en France, Suisse et Allemagne :**

Un premier temps fort de concertation du 6 mai au 20 juin 2013

Un second temps fort de concertation a été organisé du 13 septembre au 12 octobre 2018 avec une rencontre complémentaire sur le bruit ferroviaire le 13 février 2019.

Comment participer ?

Dans les mairies de Bartenheim, Blotzheim, Héisingue et Saint-Louis :

- Consulter le dossier d'enquête publique en version papier et numérique.
- Déposer un avis sur le registre papier.
- Poser des questions au commissaire enquêteur lors des permanences*.

À la préfecture du Haut-Rhin, 11 avenue de la République à Colmar :

- Consulter le dossier d'enquête publique sur un poste informatique (uniquement sur prise de RDV par téléphone au 03.89.29.22.17 ou par mail à l'adresse suivante : pref-bepic@haut-rhin.gouv.fr)

En ligne :

- Consulter le dossier d'enquête publique sur le site www.registre-numerique.fr/eapbyrail
- Déposer un avis sur le registre électronique
- En envoyant un email à eapbyrail@mail.registre-numerique.fr

Par voie postale :

- Exprimer un avis par courrier à Madame Isabelle KEMPF Présidente de la commission d'enquête à Mairie - Saint-Louis - 21 Rue Théo Bachmann - 68300 Saint-Louis

*détails des permanences sur www.sncf-reseau.com/fr/reseau/grand-est/eapbyrail

Consultez l'ensemble des documents liés à l'enquête publique et déposez votre avis sur :
www.registre-numerique.fr/eapbyrail










3.4 Campagne sur les réseaux sociaux

Une campagne de post sur les réseaux sociaux officiels d'SNCF réseau Facebook et Instagram s'est déroulée du 29 octobre 2021 au 08 novembre 2021. Les abonnés pouvaient y lire un message d'information et d'encouragement à participer à l'EP en cliquant sur le lien qui menait directement sur le RN.

Ci-dessous, le compte rendu de cette campagne où l'on peut noter :

- ✓ Une cible à l'échelle du territoire de la zone d'étude
- ✓ Une seconde cible à l'échelle régionale plus étendue
- ✓ L'importance du nombre de « clic » sur le lien renvoyant au RN (1030) et dans une moindre mesure les partages

Nouvelle liaison EuroAirport – 29 octobre au 8 novembre – Audience 1

Contexte de la campagne

Nature : Enquête publique
Dates : 29 octobre au 8 novembre 2021 (11 jours)

Localisation : Bartenheim, Blotzheim, Buschwiller, Habsheim, Hégenheim, Hésingue, Huningue, Kembs, Kingersheim, Mulhouse, Riedisheim, Rixheim, Saint-Louis, Sierentz, Village-Neuf, Wittenheim Alsace

Performances

Indicateurs clés :
Clics lien : 415

Indicateurs annexes :
Impressions : 57 635
Interactions : 482 (dont 34 commentaires et 14 partages)

Visualisation de la campagne

Publicité Facebook
<https://www.facebook.com/SNCFReseauOFFICIEL/posts/10159991057276654>
<https://www.instagram.com/p/CVc8mmtA9mN/>



SNCF Réseau
Publié par Paragone · 25 octobre ·

[Nouvelle Liaison ferroviaire EuroAirport ...]

L'un des premiers employeurs du Haut-Rhin avec 6300 emplois directs sur le site aéroportuaire, l'aéroport Bâle-Mulhouse-Fribourg n'est aujourd'hui pas desservi par le train. C'est justement l'objectif du projet de nouvelle liaison ferroviaire. L'enquête publique est lancée, c'est le moment d'exprimer votre avis sur le projet à la commission d'enquête ! Vous avez jusqu'au 9 novembre 2021.

SNCF-RESEAU.COM
Informez-vous et exprimez-vous ici !
 L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique a lieu du L... En savoir plus

Interne SNCF Réseau

À retenir

Une campagne performante qui s'inscrit dans la moyenne des performances de campagnes similaires

Interne SNCF Réseau

Nouvelle liaison EuroAirport – 29 octobre au 8 novembre – Audience 1

Contexte de la campagne

Nature : Enquête publique
Dates : 29 octobre au 8 novembre 2021 (11 jours)

Localisation : Belfort, Montbéliard Franche-Comté; Brunstatt, Colmar, Kingersheim, Mulhouse, Riedisheim, Rixheim, Sélestat, Strasbourg Alsace

Performances

Indicateurs clés :
Clics lien : 615

Indicateurs annexes :
Impressions : 71 744
Interactions : 719 (dont 24 commentaires et 11 partages)

Visualisation de la campagne

Publicité Facebook
<https://www.facebook.com/SNCFReseauOFFICIEL/posts/10159991406126654>
<https://www.instagram.com/p/CVdTBXag69C/>



SNCF Réseau
Publié par Paragone · 25 octobre ·

[Nouvelle Liaison ferroviaire EuroAirport ...]

L'aéroport Bâle-Mulhouse-Fribourg n'est aujourd'hui pas desservi par le train. Le projet de nouvelle liaison ferroviaire propose une alternative à la route. L'enquête publique est lancée, c'est le moment d'exprimer votre avis sur le projet à la commission d'enquête ! Vous avez jusqu'au 9 novembre 2021.

SNCF-RESEAU.COM
Informez-vous et exprimez-vous ici !
 L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique a lieu du L... En savoir plus

Interne SNCF Réseau

À retenir

Une campagne performante qui s'inscrit dans la moyenne des performances de campagnes similaires

Interne SNCF Réseau

3.5 Conclusion

La commission, dès le début de sa mission, a remarqué le souci d'information et de communication des pétitionnaires. Outre, les aspects légaux en la matière et relatés dans le rapport, la commission ne peut que saluer l'énorme travail d'information, de communication et de concertation réalisé consciencieusement depuis plusieurs années. Ce travail a été réalisé non seulement à l'échelle du territoire, mais aussi régional et tri-national. Transparence et démocratie, démocratie participative pourraient qualifier ce travail. Travail initié par les pétitionnaires et relayé par de nombreux partenaires locaux et administratifs des trois pays ainsi que par la presse des trois pays.

Malgré tout, au bout de plus de 10 ans, nous avons entendu : « on n'était pas au courant ! »

Pour ne citer qu'un exemple, le PLU de Saint-Louis approuvé, a fait l'objet d'enquête et de publicité, dans lequel figure déjà le tracé de la NLF EAP en emplacement réservé et décrit dans le rapport de présentation.

Nous, commissaires enquêteurs, considérons une limite à la méconnaissance des affaires publiques. Nous nous permettons d'énoncer solennellement que, comme nul n'est censé ignorer la loi, chaque citoyen a aussi la possibilité de rechercher et au rythme qu'il le souhaite l'information sur les choses publiques, pour le moins sur les tableaux d'affichages publics de leurs communes respectives.

Nous nous interrogeons toutefois sur le parti pris du « tout numérique » de certaines communes.

4 Fond du dossier et thèmes abordés

4.1 NLF EAP dans le paysage des infrastructures de mobilité

La NLF EAP a pour grand objectif le report des mobilités de la route vers le fer. L'EAP est le seul aéroport ne disposant pas de ce dispositif. C'est donc dans un cadre inter-administratif national français, suisse et allemand que les décisions sur les grandes lignes ont été prises. Eu égard, aux enjeux de ce territoire densément peuplé et à la forte valeur ajoutée

Ce sont donc les gouvernements des trois pays qui se sont penchés depuis une dizaine d'années sur cette liaison.

A la question à l'assemblée nationale du député E. Straumann en 2018, l'Etat ne semble pas entendre que les infrastructures routières, certes performantes par leurs existences, ne répondent plus aux exigences réglementaires des transferts modaux, de la santé (pollution bruit, particules, GES, épuisement énergies fossiles, etc.) ainsi qu'à la saturation explosive générant des embouteillages et accidents quotidiens. Pour autant, la NLF EAP est inscrite et validée par le conseil d'orientation des infrastructures de 2018. Par précaution, une ligne budgétaire a été prévue et engage donc l'Etat français avec notamment la région Grand-Est.

<https://questions.assemblee-nationale.fr/q15/15-6205QE.htm>

4.2 Environnement naturel

La commission a été impressionnée par la complétude et la pertinence des études de l'environnement naturel. Remarque par ailleurs formulée oralement à l'occasion de l'une de nos permanences, par un citoyen ayant 30 ans d'expérience dans l'analyse des études environnementales et fin connaisseur des biotopes et des espèces vivantes.

A l'évidence, ce territoire est tellement et densément urbanisé dans tous les sens et l'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 que plus aucune espèce vivante, y compris humaine, n'a plus d'espace vital nécessaire.

Pour autant, le vivant s'accroche et les études jointes au dossier ainsi que tous les experts rencontrés sur le terrain le démontrent. Il relève donc du défi de redonner vitalité au biotope pour :

- ✓ Que les hommes puissent se déplacer en commun, à pied et à vélo,
- ✓ Que les hommes et toutes les espèces vivantes puisse respirer naturellement et en sécurité,
- ✓ Que le sol puisse jouer son rôle de filtre et garantir des débits naturels aux eaux,
- ✓ etc.,
- ✓ Bref, pour permettre un rééquilibrage voire un rééquilibrage de l'écosystème tout en tenant compte évidemment des différentes contraintes techniques inévitables pour des raisons de sécurité des activités ferroviaires et aéroportuaires notamment.

Les conventions de partenariat et l'étude de 2017 de la SLA, terre d'avenir doivent permettre d'atteindre ces objectifs cf. page 38, 5.5 Les collectivités locales

Des contributeurs experts ou non sont inquiets sur la préservation des corridors écologiques du territoire bien étudiés et identifiés dans les études du pétitionnaire.

La commission note que tous les acteurs du territoire se saisissent de cet enjeu (pétitionnaires, collectivités locales et territoriales, experts professionnels et associatifs, etc.).

La commission demande des précisions simples et détaillées sur les mesures qui seront prises en amont des opérations, pendant (mesure de protection et de préservation - référent expert au sein de l'équipe) et après (suivi éventuel avec les partenaires experts de ces corridors).

Par ailleurs, la commission souhaite des précisions sur les passages à gibier à proximité des ouvrages où cela se révèle nécessaire.

« Réponse :

L'identification des corridors écologiques a été réalisée à travers l'analyse du schéma régional de cohérence écologique, référence régionale en la matière. Deux corridors sont présents et décrits dans l'étude d'impact (pièce G-04, chapitre État initial de l'étude d'impact, partie V, page 107) :

C344 dont le support principal est les cours d'eau. Ce corridor représente un enjeu pour le projet puisque le projet de voie ferrée est susceptible de fragmenter ce corridor ;

C343 dont le support principal est la voie ferrée existante. L'état fonctionnel de ce corridor est satisfaisant, il est donc à préserver.

Seul le corridor C344 est intercepté par le tracé ferroviaire. Comme indiqué dans l'étude d'impact (pièce G-05, chapitre Impacts et Mesures, partie II, page 42), SNCF Réseau prend en compte cette continuité écologique au niveau de l'ancienne sablière de Hardt Stocketen-Spielmann. En effet, le Comité du pilotage du projet a fait le choix de la réalisation d'un ouvrage d'art supérieur d'ouverture importante (170 mètres) pour permettre le rétablissement de la totalité des continuités et passages (tramway, modes doux...) notamment le rétablissement du corridor écologique le long du Liesbach.

En phase exploitation, le maintien du déplacement des espèces est assuré. En phase travaux, les emprises du chantier devront être sécurisées pour empêcher que des espèces animales puissent

pénétrer dans les chantiers (notamment les amphibiens) et que des individus puissent être détruits. Afin de maintenir la continuité écologique le temps des travaux, des itinéraires temporaires seront créés au plus près du corridor écologique et déplacés au fur et à mesure de l'avancée du projet. **Un écologue sera missionné par le maître d'ouvrage afin de définir la position des points de passage, de s'assurer de leur efficacité et de décider de leur déplacement le cas échéant.**

La mise en œuvre de passage spécifique au gibier n'est pas prévue dans le cadre du projet. En effet, les études écologiques réalisées par un bureau d'étude spécialisé dans le cadre de l'avant-projet n'ont pas mis en évidence la nécessité de mettre en œuvre ce type de mesure.

Enfin, les études menées en phase d'avant-projet détaillé mais également au-delà, dans le cadre de l'autorisation environnementale, permettront de préciser les impacts et les mesures à prendre pour la protection de la faune et de la flore. »

La commission d'enquête ajoute : sur des chantiers de cette ampleur, un ou des référents environnement naturel sont à la disposition des acteurs du territoire, au même titre que des responsables sécurité et autres. Ils interviennent en temps réel sur les opérations du chantier chaque fois que cela est nécessaire. Ils font partie des équipes chantier et ils sont garants notamment de la mise en œuvre de toutes les mesures ERC.

4.3 Bruits ferroviaires et vibrations

Le bruit est très largement évoqué comme il l'a été pendant les étapes de la concertation. Nous soulignons ici, la 3^{ème} phase de concertation spéciale acoustique réalisée en 2019.

Il convient de traiter séparément les différentes sources de pollutions sonores car selon la zone d'habitat ou de travail, l'une ou l'autre sera dominante. Toutefois, il est nécessaire et réglementaire de considérer de prime abord le bruit ambiant, fond sonore ou niveau sonore. Il est également impératif et réglementaire de considérer la perception du bruit ponctuel (les pics) et la perception des bruits prolongés. Les pics sonores sont plus marquants et perçus comme plus dérangeant que la perception des fonds sonores élevés de manière prolongée.

Le fond sonore de ce territoire a sans conteste augmenté au fil des années avec le développement de l'urbanisation liée à la dynamique des activités économiques; les principales sources sonores sont les axes routiers, les axes aériens de décollage et d'atterrissage et les voies ferroviaires. A certains endroits fortement urbanisés et en cours d'urbanisation, le niveau sonore se compose de ses trois sources sonores.

La commission a pu constater in situ et à différents moments du jour et de la semaine ces fonds sonores élevés ainsi que les considérables pics sonores en certains points.

La commission constate que le pétitionnaire est soucieux de la gêne du bruit ferroviaire, que toutes ses études préalables en tiennent compte et que des mesures techniques sont prévues pour réduire les effets sur la santé.

Il est à noter que les engagements sont pris pour 20 ans d'exploitation. Dans tous les cas les techniques d'ingénierie, les matériels et les matériaux seront beaucoup plus efficaces que par le passé et le seront encore plus à l'avenir, comme dans bien d'autres domaines. La recherche et le développement encouragé par les objectifs de report des modes de transport vers le fer ne peuvent qu'améliorer ce dernier.

La commission souligne que NLF EAP éloigne les trafics TER des zones d'habitats. Ce point est également souligné dans les contributions.

Une étude de 2018 menée conjointement par SNCF et FNE (France Nature Environnement) traite de manière pertinente le bruit ferroviaire. Sans exclure, les situations particulières, nous avons relevé que l'exposition des citoyens aux bruits ferroviaires est très largement moindre que celui de la route (source ADEME et CNB 2016).

S'agissant des vibrations, nous avons questionné à nouveau le pétitionnaire. Il confirme que des études plus poussées n'ont pas été réalisées en raison car l'enjeu est négligeable. Les phénomènes de vibration ont été identifiés enjeu négligeable à l'état initial et faible en phase exploitation. En phase de travaux, si malgré toutes les précautions observées, des dommages surviennent, des mesures pourront être prises. Il est à noter que le projet se situe en zone aéroportuaire. On peut aussi souligner que les impacts vibratoires seront bien moindres que par le passé grâce aux nouvelles technologies qu'il s'agisse des voies ferrées proprement-dites ou des nouveaux matériels roulants (TER200).

La commission a relevé un certain nombre de propos liés aux bruits ferroviaires dans les contributions de l'EP. Aussi, elle a demandé des précisions et questionné le pétitionnaire sur ce sujet, notamment sur les points suivants :

- ✓ les dispositions envisagées zone par zone de la NLF pour protéger les résidents et les entreprises du bruit induit par l'élévation du cadencement du trafic.
- ✓ les éventuelles mesures de compensation prévues aux points sensibles identifiés lors des études comme par exemple les bâtiments de la rue du Ballon à Saint-Louis où se trouve la fondation Fernet-Branca.

La commission souhaite également indiquer aux citoyens les derniers travaux du législateur en termes de bruit des transports : <https://www.banquedesterritoires.fr/bruit-des-transport-les-methodes-devaluation-des-effets-nuisibles-saffinent>

Voici ci-dessous, les réponses d'SNCF réseau :

« Réponse :

Plusieurs études acoustiques ont été engagées par la maîtrise d'ouvrage dans le cadre du projet. Ces études sont toutes disponibles dans l'étude d'impact (pièce G-13, annexes de l'étude d'impact n°III, IV et V) :

Étude acoustique de la nouvelle liaison ferroviaire (Acouphen) ;

Étude acoustique concernant l'impact de la nouvelle liaison ferroviaire sur l'augmentation du trafic aérien (A-Tech) ;

SNCF Réseau a conduit son étude acoustique dans le strict respect de la réglementation avec un objectif de détermination de mesures de protection dès lors qu'une modification significative avec dépassement de seuils est constatée. Les résultats de cette étude ont montré l'absence d'effet sonore notable lié à la mise en service du projet. Par conséquent, aucune mesure de protection acoustique n'est donc prévue au titre de la réglementation.

SNCF réseau rappelle à ce sujet que le projet va déporter une partie des circulations sur la nouvelle voie vers l'aéroport (à l'ouest) et donc les éloigner du secteur urbanisé actuel des communes traversées.

Par ailleurs SNCF Réseau a choisi d'aller au-delà de la réglementation en intégrant dans le projet la résorption de 2 Points Noirs Bruit ferroviaires existants, situés le long de la voie ferrée existantes. Ces points noirs bruit sont respectivement situés au niveau des rues de la Chapelle et du Ballon (pièce G-05, chapitre Impacts et Mesures de l'étude d'impact, page 167). Il s'agit de

mesures d'accompagnement visant à réduire le niveau de bruit au sein des bâtiments concernés : un prestataire sera donc missionné pour effectuer des mesures de niveau de bruit au sein des logements et préciser la nature des travaux à mettre en œuvre (exemple : actions sur les fenêtres).

De plus, en dehors de toute exigence réglementaire, suite à une recommandation de l'Ae CGEDD dans son avis n°2019-98 du 22 janvier 2020, SNCF Réseau a fait réaliser une étude acoustique complémentaire sur la multi-exposition. Cette dernière présente à titre d'information, pour les habitations les plus proches du projet, le niveau de bruit au passage des futures circulations liées au projet. Elle est annexée au mémoire en réponse.

Cette étude complémentaire visait à vérifier dans le cas de la réalisation de l'ensemble des projets (ferroviaires + routiers) si le cumul des bruits pouvait conduire à une augmentation de 2 dB(A), soit une notion de modification significative pour un cas de multi exposition (cas non couvert par la réglementation). Il s'agit donc de quantifier l'évolution du bruit dans le temps par rapport aux différents projets et leurs effets cumulés.

Les résultats de calculs montrent que malgré le cumul des bruits, cette condition de « modification significative » n'est pas avérée du fait de la réalisation de l'ensemble des projets. Dans la future zone du Technoport les impacts en lien avec la nouvelle ligne ferroviaire sont restreints du fait des circulations avec un matériel roulant TER de nouvelle génération relativement peu bruyant. L'introduction de ce matériel roulant de nouvelle génération est garantie à la mise en service du projet sur les lignes RER S2 (Mulhouse – EuroAirport – Liestal) et S4 (EuroAirport – Bâle – Laufon) en raison du caractère transfrontalier de ces lignes et du besoin de matériel roulant interopérable qui en résulte.

La prise en compte des bruits en lien avec l'aéroport dans le secteur de la multi exposition n'a pas d'impact sur le niveau acoustique à long terme car les niveaux de bruit des avions sont moindres vis-à-vis des autres sources cumulées.

SNCF Réseau tient à rappeler par ailleurs que la voie ferrée nouvelle sera classée, en catégorie 3 ou 4 selon les tronçons par le biais du futur arrêté de classement des infrastructures de transport terrestres pris par le préfet du Haut Rhin, et que de fait les bâtiments créés à proximité de cette voie ferrée (bâtiments créés dans le cadre du projet euro3Lys notamment) devront respecter les critères d'isolation acoustique liés à ce classement. »

La commission d'enquête estime que le nombre répétitif d'occurrences relatives à la problématique du bruit est particulièrement représentatif de la sensibilité du public et que la qualité apportée au traitement de cet item conditionnera fortement l'acceptabilité du projet de la NLF.

4.4 Zone inondable de Bartenheim

Comme le soulignent les études et le courrier préfectoral en date du 08 octobre 2021, il persiste un risque d'inondation au niveau des ouvrages au nord de la zone d'étude.

Les maîtrise d'ouvrages tiennent compte des moyennes des précipitations annuelles et des pics qu'il s'agisse des cours d'eau, des nappes phréatiques, des collectes des eaux pluviales et des eaux usées. Cependant, le régime des pics est en nette augmentation et la prospective des experts confirme cette tendance.

Une inquiétude subsiste donc quant à cet ouvrage dans la zone nord sur le ban de Bartenheim. La commission a souhaité des éléments complémentaires sur ce sujet. Voici ci-dessous, les réponses du pétitionnaire.

« Réponse :

Le dossier d'enquête publique du projet indique effectivement un risque d'inondation localisé sur la commune de Bartenheim. Cette information est notamment précisée dans l'état initial de l'étude d'impact (pièce G-04, chapitre État initial de l'étude d'impact, partie IV, page 46) et dans la partie impacts et mesures (pièce G-05, chapitre Impacts et Mesures de l'étude d'impact, partie II, page 33 et partie III, page 124).

Seul le poste de signalisation tout au nord du projet est situé dans cette zone inondable. En phase chantier, des mesures sont indiquées (pièce G-05, chapitre Impacts et Mesures de l'étude d'impact, partie II, page 33). En phase exploitation, les études de conception à venir tiendront compte de cette problématique et définiront les dispositions constructives appropriées à la réalisation du bâtiment et à la compensation en volume et en côte altimétrique de la zone d'expansion de crue impactée.

La voie ferrée existante est en léger remblai sur le territoire de la commune de Bartenheim. Elle n'est pas en zone inondable d'après les données à disposition à ce stade des études. La nouvelle voie ferrée commence à se déconnecter de la voie existante et à s'enfoncer dans le terrain naturel au-delà du périmètre de la zone inondable définie dans l'Atlas des Zones Inondables du Wurmbach/Muelhbach. De fait, la voie en déblai ne sera pas impactée par des venues d'eau liées à la zone inondable et l'ouvrage en terrier, situé à plus d'un kilomètre, et ne devrait pas non plus être impactée par des arrivées d'eau.

En tout état de cause, des études complémentaires (piézométriques) ont été engagées dans ce secteur afin de préciser la fluctuation de la nappe ainsi que la perméabilité des sols. Ces données permettront d'affiner les études hydrauliques qui seront engagées prochainement dans le cadre des études de conception de niveau PRO. De nouvelles mesures pourraient alors être définies et décrites dans le cadre du dossier de demande d'autorisation environnementale du projet. »

4.5 Séparation des eaux pluviales des eaux usées

La commission a souhaité des précisions quant à la séparation des eaux pluviales et des eaux usées des différents ouvrages prévus.

Par ailleurs, le dimensionnement des ouvrages de collecte tient-il compte de l'augmentation du volume des pics de précipitations ? Voici la réponse du pétitionnaire.

« Réponse :

Le projet de la Nouvelle Liaison Ferroviaire de l'EuroAirport ne nécessite pas de prévoir une séparation des eaux pluviales des eaux usées des différents ouvrages prévus. En effet, le projet ferroviaire ne sera pas à l'origine de rejet d'eaux usées ; l'intégralité des eaux des toilettes des trains restent dans le matériel roulant. Seules les eaux pluviales tombant sur l'emprise du projet seront à traiter. À cet effet, un réseau de caniveaux longitudinaux, dimensionnés pour une crue de retour de 10 ans (leur capacité est vérifiée également pour éviter un débordement sur la plateforme ferroviaire lors d'un phénomène exceptionnel de crue centennale) permet la collecte des eaux et leur rejet par gravité dans des bassins d'infiltration répartis régulièrement tout au long de la ligne nouvelle. Une première estimation des volumes de chaque bassin est indiquée dans l'étude d'impact (Pièce G-05, chapitre Impacts et Mesures de l'étude d'impact, partie II page 118).

Ils sont dimensionnés pour une crue centennale. Par ailleurs, afin d'assurer la sécurité de la plateforme ferroviaire, le volume utile réel des bassins est majoré de 20% en plus d'une surcote de 50 cm entre le Niveau des Plus Hautes Eaux Connu (NPHE) et le sommet du bassin. Le dimensionnement exact des bassins sera précisé dans le cadre des études de conception à venir. De fait, le dimensionnement des ouvrages de collecte permettra d'absorber l'augmentation du volume des pics de précipitation.

En outre, comme indiqué dans l'étude d'impact ainsi que dans le mémoire en réponse à l'avis de l'Ae CGEDD, SNCF Réseau tient à préciser que dans le cadre de l'entretien de cette future voie ferrée il n'y aura pas d'épandage de produits phytosanitaires. SNCF Réseau a en effet fait le choix de mettre en œuvre une technique novatrice de réalisation de la plateforme ferroviaire en grave bitume. La mise en œuvre de la sous-couche bitumineuse présente énormément d'avantages (économiques, techniques, de maintenabilité, et également environnementales) qui sont présentés dans la partie IV-8 du chapitre 02 de l'étude d'impact (Pièce G) dédié à la description du projet et à la démarche d'éco-conception engagée par SNCF Réseau.

Le chapitre impacts et mesures (partie III-2-1 du chapitre G-05 de l'étude d'impact) comporte également un paragraphe sur le sujet des eaux superficielles, et présente les avantages de la mise en place de la sous couche bitumineuse au niveau de la voie et des pistes latérales ».

4.6 La gare de Saint-Louis la Chaussée

La commission a conscience que le futur cadencement projeté impliquera la suppression de cette gare.

Cependant, cette gare draine un grand nombre de voyageurs notamment les travailleurs de la zone lors de leur déplacement pendulaire. Ils se rendent à pied ou en vélo à cette gare qui est très pratique et cohérente par rapport aux déplacements doux et en commun que les individus et les communautés semblent adopter progressivement.

Cette gare se situe à proximité d'une zone résidentielle fortement peuplée, en cours de développement et en développement à court, moyen et long terme. Pourtant, les études démontrent que trop peu de citoyens utilisent cette gare.

La commission a donc demandé au pétitionnaire des éclaircissements sur le sujet et les mesures de compensations éventuelles qu'elle mettrait en œuvre en partenariat avec les représentants élus du territoire.

Pour étayer, la commission souhaiterait connaître le nombre de voyageurs actuels global et aux heures de déplacements pendulaires. Et si possible, la projection de son évolution qui tiendrait compte de l'extension de l'urbanisation.

Réponse du pétitionnaire :

« Tous les trains TER actuels circulant entre Mulhouse et Bâle emprunteront la nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport. L'arrêt de Saint-Louis-la-Chaussée, où s'arrêtent aujourd'hui les omnibus TER Mulhouse-Bâle, ne pourra plus être desservi.

La fréquentation actuelle est de 130 voyageurs/jour de semaine (données 2018), avec 45 trains / jour en semaine, donc une moyenne très faible de 2 à 3 personnes qui montent ou descendent par train. La fréquentation annuelle, selon la base de données SNCF, est de 64 000 voyageurs en 2019. En 2020, elle était de 40 000 voyageurs, mais ce chiffre est biaisé par la crise sanitaire. En revanche, la fréquentation attendue de la nouvelle halte de l'EuroAirport s'élève à 5,8 millions de voyageurs par an dès la mise en service du projet.

Les voyageurs seront invités à se rendre, selon leur destination et leur mode de rabattement, dans les gares proches, soit à l'EuroAirport (à moins de 2 km), soit à Saint-Louis (à 3 km), soit à Bartenheim (à 5,5 km). La halte de Saint-Louis-la-Chaussée sera ainsi supprimée et ses installations démontées.

La communauté d'agglomération de Saint Louis Agglomération vient d'engager une démarche pour l'élaboration d'un schéma de développement et de mobilité pour son cœur d'agglomération. Ce schéma pourra prévoir les cheminements et les accès, en modes doux notamment, à la nouvelle gare de l'EuroAirport. Le réseau urbain pourrait prévoir au besoin un rabattement sur cette gare.

Avec le renforcement de la desserte de la gare de Saint-Louis, avec 2 trains RER/h/sens supplémentaires, l'offre sera considérablement améliorée pour les habitants de Saint Louis, soulignant le rôle de la gare de Saint-Louis en tant que plateforme multimodale (P+R, réseau bus, tram)».

4.7 Voyageurs en provenance de la Franche-Comté

En plus de la connexion TGV pour les voyageurs en provenance de la Franche-Comté, la commission souhaite connaître l'existence ou non projetée de connexions TER, vers le nord notamment. La commission souhaite des précisions à ce sujet :

« Réponse :

À partir de la future halte de l'EuroAirport, les voyageurs pourront se rendre sans correspondance dans toutes les gares situées au Nord de l'EuroAirport, sur la ligne Strasbourg-Bâle, et vers le Sud, sur les lignes EuroAirport-Laufon et Mulhouse-Liestal. En gare de Mulhouse, comme en gare de Colmar et de Strasbourg, les connexions vers l'ensemble du réseau TER du Grand Est seront possibles. En outre les travaux en gare de Mulhouse permettront d'améliorer les correspondances ferroviaires.

D'autres liaisons seront possibles avec des correspondances en gare de Mulhouse ou de Bâle, avec des connexions vers la Bourgogne Franche Comté ou vers l'Allemagne.

Comme il est indiqué dans la pièce H, évaluation socio-économique, 4.3 page 55 sur la desserte à Mulhouse : des trains TGV et Grandes Lignes circulent également, à titre d'exemple 12 allers-retours vers Paris avec un temps de trajet de 2h40 et 4 allers-retours vers Marseille. Ces liaisons dépassent la zone de d'étude élargie, mais permettent de proposer des services depuis Dijon, Belfort-Montbelliard, Besançon Franche-Comté, mais aussi quelques trains supplémentaires en lien avec Colmar et Strasbourg.

Ci-dessous les niveaux de service sur l'axe Dijon - Mulhouse Train Origine Destination Nombre d'allers-retours par jour Durée Tarif 2017 :

Tableau 10 : Niveaux de service sur l'axe Dijon - Mulhouse

Train	Origine	Destination	Nombre d'allers-retours par jour	Durée	Tarif 2017
TGV	Dijon	Mulhouse	9	1h - 1h30	dès 23 €
TGV	Besançon	Mulhouse	6	45 - 50 min	dès 18 €
TGV	Belfort	Mulhouse	6	22 min	dès 8 €

Source : Voyages-SNCF, un jour ouvrable de base en octobre 2017

À titre indicatif le TGV entre Strasbourg et Mulhouse (4 AR) parcourt cet itinéraire en 45 min (contre 55 min pour le TER) et coûte 21.50€ avec des offres commerciales autour de 15€ (contre 19.20€ en TER).

Au-delà de la desserte TER, les étoiles ferroviaires de Bâle et Mulhouse ouvrent l'accès à l'EuroAirport aux principales villes des trois pays ».

La commission ajoute que les différents projets en cours et à venir permettront à terme de rendre plus performant les voyages en provenance de la Franche-Comté (comme par exemple la modernisation de la gare de Mulhouse).

4.8 Provenance géographique et mode de transports des travailleurs de la zone

De toute évidence, la grande majorité des travailleurs de la plateforme interentreprises de l'EAP provient de France.

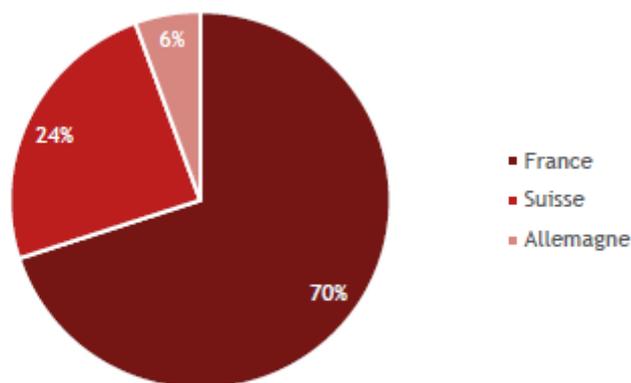
On ne peut que s'interroger sur la pratique des modes de transport de ces travailleurs français. Il semble que les comportements soient culturels. Quand bien même, il est nécessaire d'ajuster l'offre de transport en commun, il semble que les pratiques soient difficiles à modifier.

La commission a échangé sur le sujet avec les pétitionnaires. Voici ci-dessous, quelques précisions.

« Réponse :

Comme il est indiqué dans le chapitre 3.3.2 sur les salariés de la plateforme de la pièce H page 40, la répartition géographique des employés est la suivante :

Figure 45 : Répartition des déplacements des salariés par pays (2015)



Source : Préviation du trafic aérien - EuroAirport - Intraplan - Juin 2018

En 2015, la plateforme aéroportuaire de l'EuroAirport représente quelques 6 200 emplois générant environ 2.7 millions de déplacements par an, évalués selon des ratios classiques caractérisant les déplacements domicile-travail. La répartition des employés par pays (selon leur lieu de résidence) met en évidence le poids prépondérant de la France qui génère 70% des déplacements, suivie de la Suisse 24% puis de l'Allemagne 6%.

Les parts modales actuelles des déplacements des salariés de la plateforme aéroportuaire sont estimées, à partir d'enquête sur un échantillon des employés, à 18% pour les transports en commun et 82% pour la voiture avec des disparités selon les pays.

Les déplacements des employés depuis/vers la France sont les plus nombreux, mais présentent la part modale en transport en commun la plus faible de 11%. La part modale des transports en commun en lien avec la suisse est élevée de 37%. Elle est de 20% en lien avec l'Allemagne. Au global, ce sont 18% des employés qui se rendent à l'aéroport en transport en commun.

Une actualisation de ces chiffres sera réalisée dans le cadre des études d'Avant-Projet Détaillé ».

4.9 Financement et coût

Une grande partie des contributions (76) fait référence au coût et au financement de l'opération en vue de son utilité publique ou non. Ce thème a largement été abordé pendant les différentes phases de concertation.

Rappelons ici, que le projet n'est pas nouveau et que son coût eut été moins important il y a 10, 15, 20 ou 30 ans. La commission a compris qu'aujourd'hui, les éléments qui aboutissent à ce coût très élevé, sont principalement liés à la complexité actuelle et à venir de l'urbanisation de la zone. Ajouté à cela, au fil des années, des contraintes techniques et environnementales réglementaires ont également complexifié le projet et par conséquent élevé le coût avec notamment les mesures liés à ERC.

Par ailleurs, cette opération est cofinancée. Les citoyens sont nombreux à s'interroger sur l'engagement des différentes institutions qui y participent. A ce stade, il serait utile pour la crédibilité du projet de détailler les engagements fermes institution par institution.

Voici les réponses actualisées que nous fournissent les pétitionnaires sur le thème du financement et des coûts.

« Réponse :

Les coûts de l'opération sont détaillés dans la pièce F "appréciation sommaire des dépenses". Les montants figurant sont en conditions économiques de juin 2017, c'est-à-dire que l'estimation en volume a été faite sur base des prix de juin 2017 ; par exemple, pour estimer le coût de la voie ferrée, les prix des rails en juin 2017 ont été utilisés.

Ces estimations seront mieux précisées pendant la phase Avant-Projet Détaillée de l'opération qui est en cours et dont la fin est prévue en 2023.

Comme il est indiqué dans la pièce F, le découpage par poste retenu correspond à celui proposé par le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) (ex CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques)) : cette structuration permet d'avoir un cadre solide et défini de découpage des postes, de conserver une traçabilité entre les différents niveaux d'études et d'éviter la perte d'information conséquence des chiffrages en découpages particuliers.

Le tableau suivant présente les coûts du projet en fonction du découpage du CEREMA :

N°	Postes CERTU	Coûts total (M€)
1	Etudes	4,5
2	Maitrise d'œuvre	25,4
3	Maitrise d'ouvrage	3,9
4	Acquisitions foncières et libérations d'emprises	16,6 (11,3 +5,3)
5	Déviations de réseaux	3
6	Travaux préparatoires	4,3
7	Ouvrages d'art	58
8	Plate-forme	15
9	Voie spécifique des systèmes ferrés et guidés	18
10	Revêtement du site propre	0
11	Voirie et espaces publics	10,2
12	Equipements urbains	1,8
13	Signalisation routière	0,3
14	Stations halte	16,2
15	Alimentation en énergie de traction	9,5
16	Courants faibles et PCC	62,5
17	Dépôt	0
18	Matériel roulant	19,4
19	Opérations induites	0
20	Aléas	16,7
Total (hors matériel roulant)		265,9

Figure 1 : Estimation du coût de construction du projet (Source : SNCF réseau et EuroAirport)

Le coût du matériel roulant, indiqué dans le tableau précédant, est estimé à 19.4 M€ HT. Ce montant correspond à l'hypothèse de l'acquisition de 2 rames de train. Ce coût est utile pour les études socio-économiques dans le cadre de l'analyse de l'ensemble des acteurs économiques. Toutefois, aucun coût de matériel roulant n'est porté par le projet de la Nouvelle Liaison Ferroviaire EAP et c'est pour cette raison qu'il n'est pas inclus dans le total du coût du projet.

En ce qui concerne le coût des acquisitions foncières, situées sur les communes de Blotzheim, Bartenheim, Héisingue et St Louis, il est estimé à 11,3 M€. Ces acquisitions se répartissent de la manière suivante :

- ✓ Foncier non bâti : 9,9 M€ ;
- ✓ Foncier bâti : 1,4 M€.

Du point de vue environnemental, les dépenses se répartissent de la manière suivante :

Thématiques	Coûts en €
Milieu naturel, eau, sol, milieu humain	Mesures de réduction : 1 M€ Mesures de compensation : 1 M€ Plan de gestion : 1,5 M€
Boisements (*)	0,4 M€
Agriculture	Compensation individuelle : 0,3 M€ Compensation collective : 0,15 M€
Aménagements paysagers	2 M€
Assainissement (bassins d'infiltration)	2,5 M€
Ecoconception (dont la plateforme en grave bitume)	2 M€
Protections acoustiques	0,1 M€ pour le traitement des points noirs bruit (Cf. étude acoustique du projet)

(*) : Montant maximal, qui pourrait évoluer en fonction de la caractérisation des boisements qui sera faite ultérieurement

Figure 2 : Estimation du coût des mesures environnementales (Source : SNCF réseau et EuroAirport)

Au final, ces coûts liés aux mesures environnementales représentent 11 M€, soit 4% du coût total de construction du projet.

Le financement de l'opération est le suivant :

À ce jour, les partenaires du projet se sont engagés dans le financement des phases études préliminaires et avant-projet, pour un montant total de 10,8M€ (études préliminaires 1,1M€, Avant-projet sommaire 4,6M€ et Avant-projet détaillé 5,1M€).

Ces études sont notamment inscrites au Contrat de plan État-Région 2015-2020.

Le reste à financer correspond aux phases « études de Projet » (PRO) et « Réalisation » (REA), pour un montant total de 338 M€.

Ce montant correspond aux 320 M€ estimés à la fin des études Avant-projet sommaire en 2018, auxquels viennent s'ajouter 18 M€ pour les évolutions apportées au projet dans le cadre de son insertion au droit du projet de « Technoport » (voir détails ci-dessous).

Un comité des financeurs a été mis en place en 2019 sous l'égide du préfet de la région Grand Est, réunissant l'État français, la Région Grand Est, les partenaires Suisses, l'EuroAirport, Mulhouse Alsace Agglomération, le Département du Haut-Rhin (aujourd'hui Collectivité européenne d'Alsace) et le Land du Bade-Wurtemberg.

Ce comité a permis d'arrêter les principes de répartition du financement entre les différents partenaires (sur un besoin de financement estimé à 320 M€, à l'issue des études d'Avant-Projet Sommaire) :

- ✓ une participation de l'EuroAirport à hauteur de 50 M€ (soit 15,6%),
- ✓ une aide de l'Europe au titre du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe de 96M€ (soit un taux de 30%),

- ✓ une répartition du solde (soit 54,4%) au prorata du bénéfice socio-économique - tel qu'il résulte des études APS - entre la Suisse (52%), l'Allemagne (7%) et la France (41%).

Le plan de financement validé par le comité des financeurs en 2020 a par la suite été modifié, pour tenir compte du choix de la variante concernant la traversée du "Technoport" sur les communes de Saint-Louis et Héisingue : afin d'apporter les meilleures garanties en termes d'insertion et de potentiel d'aménagement à l'avenir dans le cadre du "Technoport", la variante intégrant un ouvrage d'art de 170 m de largeur a été validée lors du comité de pilotage de l'opération "Nouvelle liaison ferroviaire de l'EAP" du 19 février 2021.

Cette variante présente un surcoût de 18 M€ par rapport à la solution de base estimée en phase APS.

Ce surcoût est pris en charge par la partie française et est éligible à la subvention européenne à venir.

Il est rappelé que le montant de la subvention européenne est un montant prévisionnel à ce stade, qui sera confirmé suite au dépôt d'un dossier par le maître d'ouvrage au titre des futurs appels à projets lancés en 2022 et 2023 dans le cadre du RTE-T (réseau transeuropéen de transports).

Compte tenu de l'inscription du raccordement ferroviaire de l'EuroAirport dans le « réseau central » du RTE-T, en tant que débranchement de la ligne Strasbourg-Mulhouse-Bâle, le projet répond aux critères pour un taux de participation de l'Union européenne de 30 %.

Par ailleurs, une mission d'expertise indépendante a été mise en place en 2020 par le comité des financeurs afin d'apporter un regard externe sur les études produites par SNCF Réseau et l'EuroAirport, et des éléments d'aide à la décision aux cofinanceurs dans le cadre de la poursuite de ce projet.

Cette mission d'expertise a rendu ses conclusions fin 2020, et fait ressortir que le programme issu de l'avant-projet sommaire répond bien aux objectifs affichés (halte ferroviaire simple, exploitation optimisée, dans un tracé contraint, prise en compte des projets connexes). Elle confirme également la pertinence des estimations financières produites à ce stade, qui s'avèrent cohérentes avec les estimations usuellement rencontrées pour des projets d'ampleur et de niveau de complexité similaires.

En définitive, le plan de financement des phases « PRO » et « REA » arrêté lors du comité de pilotage de l'opération "Nouvelle liaison ferroviaire de l'EAP" en février 2021 et intégré au dossier d'enquête d'utilité publique est le suivant :

Plan de financement prévisionnel affiché dans le dossier d'EUP

	Solution de base	Insertion technoport	Montant dossier EUP
Euroairport	50 M€		50 M€
Europe (MIE)	96 M€	5,4 M€	101,4 M€
Suisse (52%)	90,5 M€		90,5 M€
France (41%)	71,3 M€	12,6 M€	83,9 M€
Allemagne (7%)	12,2 M€		12,2 M€
TOTAL	320 M€	18 M€	338 M€

La Région Grand Est confirme qu'en tant qu'autorité organisatrice des transports, elle s'est engagée dès le début du projet dans le cofinancement de ce projet essentiel au développement et à l'aménagement de ce territoire du Sud Alsace et de ses régions frontalières, en Allemagne et en Suisse. Elle a cofinancé les études d'avant-projet sommaire, et poursuit son soutien financier dans les études d'avant-projet détaillé.

Dès le comité des financeurs du 28 janvier 2020, sous l'égide du Préfet de la Région Grand Est, la Région Grand Est a confirmé son engagement dans le financement des travaux, à hauteur de 21 M€. Puis lors du comité de pilotage du 19 février 2021, la Région s'est également engagée à soutenir, auprès des autres collectivités françaises, le franchissement par un viaduc de 170 mètres de long de la ZAC du Technoport sur la commune de Saint Louis, en augmentant son financement de 5 M€. »

4.10 Enjeux sur l'écosystème

La commission a conscience des enjeux colossaux du réchauffement climatique trop rapide. L'origine de ce grave phénomène est l'anthropie, autrement dit les activités humaines.

Les transports tiennent une belle place dans le palmarès des causes.

Rappelons ici, que le principal objectif de la NLF EAP est le report modal de la route vers le fer.

Rappelons qu'il s'agit d'un objectif non seulement national mais aussi européen et mondial.

Les embouteillages représentent la pire des situations en termes de pollution des transports routiers (source ATMO, Fédération des associations pour la surveillance de la qualité de l'air) et le réseau routier de ce territoire est pour le moins sujet à ce phénomène de manière considérable et récurrent.

La route est aussi, pour les particuliers comme pour les professionnels, source de stress, de fatigue, de bruit, de dépenses financières, etc.

L'évitement des gaz à effet de serre, des émissions de particules dangereuses la consommation de tonne équivalant pétrole sont évoqués à maintes reprises dans le dossier. Difficiles à appréhender car il est non seulement tenu compte de la situation actuelle à laquelle, il faudrait ajouter toutes les pollutions (y compris sonore) du trafic routier du sillon A35/36 et de routes

secondaires, des énergies de la phase travaux, de l'augmentation naturelle des voyageurs et de l'augmentation prévue des voyageurs avec le projet. En tout état de cause, le report modal et la modification des habitudes de transport ne peut être qu'une grande source d'évitement.

4.11 Enjeux en phase travaux

En phase travaux, il est impératif de veiller à une stricte observation de limitation de propagation des espèces exogènes envahissantes. La renouée du japon notamment est présente dans la zone d'étude, ce qui n'est pas surprenant. La renouée du japon est d'une impitoyable dangerosité pour les biotopes car elle ne trouve pas sous nos latitudes d'espèces « prédatrices ». Non seulement elle se répand à une vitesse considérable mais aussi, elle remplace entièrement le biotope d'origine. En d'autres termes, toutes les espèces vivantes faunes, flores et autres micro-organismes des sols disparaissent purement et simplement. La seule lutte possible est de la couper régulièrement en laissant sur place les résidus. Certaines zones en France sont déjà et dans des situations de non-retour (« forêt » de renouées).

Aussi, il est impératif dans la gestion des déblais/remblais de ne pas importer des matériaux contaminés et surtout de remblayer dans la mesure du possible avec les mêmes déblais.

Par ailleurs et comme le souligne encore la DDT (Direction Départementale des Territoires), il sera nécessaire de veiller à ce que les convois spéciaux puissent toujours se dérouler et dans tous les cas de prévoir des solutions alternatives temporaires. Les convois spéciaux dont les itinéraires sont très restreints participent fortement à la vie économique. Il s'agit parfois de transport de matériel aux enjeux de sécurité.

4.12 Activités aéroportuaires

4.12.1 Introduction

Il convient ici de rappeler que les contributions traitant tout ou partie des effets des activités aéroportuaires ne répondent pas à la question de l'EP, savoir : Est-ce que la NLF EAP est d'utilité publique ou non ?

Toutefois en raison de :

- ✓ l'extrême préoccupation des contributeurs à ce sujet,
- ✓ la réelle forte valeur ajoutée que procure l'EAP et toutes les entreprises de ce territoire tri-national
- ✓ l'augmentation de la densité de population et des nouvelles zones d'habitat et/ou d'activité en cours de réalisation ou en projet à court et moyen terme,

la commission a décidé de bien tenir compte des propos liés à l'activité aéroportuaire. Par conséquent, un certain nombre de recherches, de visites de terrain et d'échanges avec EAP se sont déroulées avant, pendant et après l'EP.

La commission, toute proportion gardée, a appris à connaître et à comprendre ce territoire grâce à l'écoute, à l'expérimentation in situ à de nombreuses reprises et à ses recherches dans le cadre de sa mission. Il ressort de ces expériences qu'il semble exister une sorte de « je t'aime moi non plus ». Qu'il s'agisse des habitants et des élus proches ou non de la zone, la plateforme aéroportuaire interentreprises et le territoire de Bâle sont à la fois et, sans conteste :

- ✓ attractifs et,
- ✓ source de tous les maux

La commission s'est penchée attentivement sur les effets des activités aéroportuaires et a bien noté des contributions contre la NLF EAP en raison des activités d'EAP et des projections indiquées dans l'évaluation socio-économique.

Rappelons ici que pendant les semaines de restrictions drastiques en raison du COVID, le volume du fret aérien a bondi.

90 contributions sont directement liées à l'activité aéroportuaire.

Voici donc ci-dessous, les réponses que le pétitionnaire a apportées aux questions de la commission. A l'évidence un certain nombre d'éléments se trouve dans le dossier, mais comme nous l'avions souligné ces études colossales sont difficilement abordables pour le grand public. Par ailleurs, il existe une grande littérature officielle traitant de l'aéroport et de ses activités ainsi que de l'attention portée par les exploitants sur les effets gênants accessible en permanence au grand public.

Il convient de rappeler que, comme pour l'industrie ferroviaire, l'aéronautique évolue dans un contexte réglementaire très strict.

« Réponse :

Comme demandé par la commission, les éléments ci-après ont pour objectif d'apporter un éclairage supplémentaire sur ce qui relève principalement de l'activité aéroportuaire et des réglementations afférentes. De manière générale, de nombreuses informations relatives aux activités de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse, établissement public binational, sont disponibles sur le site internet : <https://www.euroairport.com/fr/>

4.12.2 Dernier rapport d'activité de l'aéroport

Le rapport d'activité 2020¹, ainsi que l'ensemble des rapports d'activité publiés depuis 2010² sont disponibles sur le site internet de l'Aéroport.

4.12.3 Bruit aéroportuaire

Il est proposé de répondre ci-après en cinq points aux questions posées sur le bruit aéroportuaire.

4.12.3.1 La réglementation applicable sur le bruit aérien

Le bruit produit par une infrastructure de transport ou une activité varie à chaque instant. Par ailleurs, la perception vécue des sons, des bruits et du silence est un phénomène complexe qui dépend de nombreux facteurs très variables selon les personnes. Aussi utilise-t-on différents indicateurs pour représenter les caractéristiques du bruit sur une période donnée. Ces indicateurs, parfois différents en Suisse et en France, sont utilisés dans le cadre réglementaire défini pour protéger la santé publique.

La réglementation française sur le bruit applicable à l'Aéroport de Bâle-Mulhouse est principalement constituée des documents suivants :

1 <https://www.euroairport-report.com/>

2 <https://www.euroairport.com/fr/euroairport/entreprise/autoportrait/archive-rapports-annuels.html>

- ✓ L'arrêté ministériel portant restriction d'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse (Haut-Rhin), qui est publié sur Légifrance³ ;
- ✓ L'AIP France (Publication d'Information Aéronautique de l'espace aérien français), dont la version la plus actuelle se trouve toujours sur le site du Service d'Information Aéronautique (SIA)⁴ sous AIP > e-AIP France > eAIP en vigueur > Partie 3: Aérodrômes > AD 2 Aérodrômes > LFSB BALE-MULHOUSE

Ces documents sont également repris sur le site internet de l'Aéroport (<https://www.euroairport.com/fr/euroairport/environnement/mouvements/restrictions.html>)

À noter que l'Autorité indépendante de contrôle des nuisances aéroportuares (ACNUSA) a établi dans son rapport annuel 2021 une comparaison des restrictions en vigueur sur les différentes plateformes sous son contrôle, avec un focus sur la période nocturne.⁵ On peut y constater que l'Aéroport de Bâle-Mulhouse est l'un des rares aéroports à être concerné par un couvre-feu en France.

Concernant les nuisances générées sur territoire Suisse, l'Aéroport de Bâle-Mulhouse est soumis à la législation Suisse concernant la protection contre le bruit, c'est-à-dire la Loi fédérale sur la Protection de l'Environnement (LPE)⁶ et plus spécifiquement l'Ordonnance fédérale sur la Protection contre le Bruit (OPB)⁷. C'est dans cette dernière que sont définies les différentes valeurs limites d'exposition au bruit engendré par l'ensemble du trafic des petits avions et grands avions (voir Annexe 5 de l'OPB). À noter que certaines obligations complémentaires en matière de bruit, comme un reporting régulier de l'évolution du bruit, découlent de la fiche d'objet « Aéroport de Bâle-Mulhouse » du Plan Sectoriel des transports, partie Infrastructure Aéronautique (PSIA)⁸ de l'Office Fédéral de l'Aviation Civile (OFAC).

4.12.3.2 Les dérogations possibles sont encadrées

Une question précise nous est posée sur les dérogations. L'arrêté ministériel portant restriction d'exploitation de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse dans sa version du 6 mai 2020 précise à l'Article 2.II : *Des dérogations aux règles définies par l'article 1^{er} du présent arrêté peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.* Une dérogation est demandée par un transporteur (i.e. une compagnie aérienne) et accordée par la DGAC. C'est une autorisation exceptionnelle de déroger aux restrictions d'exploitation en vigueur (définies à l'Article 1^{er} de l'arrêté). À noter que le nombre de dérogations accordées et utilisées peut être consulté dans les statistiques publiées sur le WebReporting.⁹

4.12.3.3 Un cadre réglementaire pour réduire les nuisances sonores

Conscient des nuisances générées par l'exploitation aéroportuaire, l'Aéroport de Bâle-Mulhouse et la DGAC poursuivent leurs actions dans le cadre réglementaire. Les actions de réduction des nuisances sonores font l'objet d'un plan d'actions quinquennal établi par l'Aéroport et la DGAC

³ <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000041885352>

⁴ <https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/>

⁵ Rapport annuel de l'ACNUSA 2021, page 9, : https://www.acnusa.fr/sites/default/files/2021-09/1661_acnusa-rapport-annuel-2021-bat-interactif-01062021%281%29.pdf

⁶ https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1984/1122_1122_1122/fr

⁷ https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1987/338_338_338/fr

⁸

https://www.bazl.admin.ch/dam/bazl/de/dokumente/Politik/Sachplan_Infrastruktur_der_Luftfahrt/Objektblaetter_SIL/basel-mulhouse-vom-02-09-2020.pdf

⁹ <https://webreporting.euroairport.com/#&Module=Statistics&lang=fr>

et approuvé par le Préfet du Haut-Rhin : le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), dont la version en cours est le PPBE 2018-2022.¹⁰

✓ La démarche d'Approche Équilibrée

C'est dans le cadre du PPBE 2018-2022 que la DGAC et l'Aéroport ont travaillé en 2019 et 2020 sur de nouvelles mesures, dans le cadre d'une Etude d'Impact menée selon les principes de l'Approche Équilibrée, telle que définie dans le règlement européen UE 598/2014. Cette étude est la première réalisée en Europe selon cette nouvelle réglementation. L'objectif visé était de réduire sensiblement le bruit sur la période 23h00 minuit et de limiter d'avantage l'accès à la plateforme des avions bruyants en période nocturne. Dans ses conclusions, l'étude a proposé deux nouvelles restrictions :

- 1) Une interdiction de planifier des décollages après 23h00 ;
- 2) L'augmentation des exigences acoustiques pour les aéronefs en période nocturne en augmentant l'exigence pour leur marge acoustique de 10 à 13 EPNdB (Effective Perceived Noise in Decibel).

Ces deux mesures permettent de viser une réduction du bruit calculée sur la période 23h00 minuit de 11 dB au sud (soit une réduction d'environ 90% du bruit émis), respectivement de 6 dB au nord de la plateforme (soit une réduction d'environ 75% du bruit).

Le projet de nouvel arrêté de restriction d'exploitation a été soumis à consultation publique du 11 février au 11 mai 2021. L'ensemble des documents, y compris les commentaires et le mémoire en réponse, sont toujours disponible sur le site du Ministère de la Transition Écologique.¹¹ Le nouvel arrêté ministériel de restriction d'exploitation a été signé le 6 août 2021 et publié au Journal Officiel le 19 août 2021.¹² Il entrera en vigueur le 1er février 2022.

✓ Concilier urbanisme et gestion des nuisances

À noter enfin que deux documents officiels sont établis à cet effet :

- ✓ d'une part, pour limiter la constructibilité dans les zones les plus soumises au bruit (le Plan d'Exposition au Bruit, ou PEB) ;
- ✓ d'autre part, pour définir les secteurs qui sont éligibles au dispositif d'aide aux riverains pour l'insonorisation des bâtiments (le Plan de Gène Sonore, ou PGS).

Tous ces documents se trouvent également sur notre site internet à la rubrique « Limiter les nuisances ».¹³ Les cartes peuvent également être consultées en ligne sur le Géoportail de l'IGN.

¹⁰<https://www.haut-rhin.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Bruit-des-infrastructures-de-transport/Aerodromes/Aeroport-de-Bale-Mulhouse/Aeroport-de-Bale-Mulhouse-presentation-du-plan-de-prevention-du-bruit-dans-l-environnement-2018-22>

¹¹http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/consultation-du-public-sur-le-projet-d-arrete-a2297.html?id_rubrique=8

¹² <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043945317>

¹³ <https://www.euroairport.com/fr/euroairport/environnement/nuisances-sonores/limiter-impact.html>

4.12.4 Survols des aéronefs

La commission a demandé des précisions sur la politique générale des activités aéroportuaires en matière de survol et celle d'EuroAirport

« Réponse :

L'ensemble des procédures d'atterrissage et de décollage pour l'Aéroport de Bâle-Mulhouse est conçu et mis en œuvre par la Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA, service de la Direction Générale de l'Aviation Civile, ou DGAC). C'est également la DSNA qui publie ces procédures via le Service d'Information Aéronautique (SIA) dans l'AIP (cf. réponse au 7.3.2).¹⁴

L'Aéroport est une partie prenante dans ces processus, au même titre que les riverains ou les autorités politiques locales.

Dans son « Recueil des critères de conception des procédures de vol aux instruments »¹⁵, la DSNA précise la priorisation des critères utilisés lors de la conception des procédures. En premier lieu, étant donné que des vies humaines sont en jeu, c'est toujours le critère sécurité qui prime. Il s'agit de concevoir des procédures qui permettent d'évoluer entre l'aéroport et les points d'accès ou de sorties des réseaux de navigation aérienne de façon sûre et efficiente. Cependant, en deuxième priorité, suivent directement les critères environnementaux, en priorisant la limitation du bruit pour les altitudes les plus basses, avant de donner la priorité aux émissions à des niveaux de vol plus élevés. Ainsi, la DSNA a choisi de limiter les nuisances acoustiques autour de la plateforme aéroportuaire en concentrant les trajectoires au-dessus des zones les moins densément habitées. »

4.12.5 Stationnement automobile sur site

Plusieurs thèmes sont abordés dans ce chapitre.

La politique de stationnement qui, elle aussi, évolue dans un contexte réglementaire. Des inquiétudes légitimes et des besoins non satisfaits de mobilité sur le territoire et sur la plateforme interentreprises de l'EAP, nous ont conduits à demander des précisions sur le comité de pilotage de la mobilité.

Le fonctionnement de la navette existante, exploitée par Distribus, demandait des précisions notamment sur sa caractérisation global Utilisateur navette (déplacements pendulaires et global)

Provenance géographique des voyageurs travailleurs sur le site interentreprises de l'EAP

Réponse :

Il est proposé ci-après les éléments de réponses, résumés en deux thématiques :

- L'accessibilité terrestre de l'Aéroport et les questions de stationnement : situation, stratégie et politique tarifaire ;
- La coordination assurée avec les collectivités territoriales, notamment sur les questions de mobilités.

1. L'accessibilité terrestre actuelle de l'Aéroport est limitée uniquement à la route, d'où l'ampleur des questions de stationnement

¹⁴ <https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/>

¹⁵ https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Recueil_criteres_procedures_vol_instruments.pdf

a. L'accessibilité terrestre actuelle de l'Aéroport

L'EuroAirport n'est aujourd'hui accessible que par la route, essentiellement l'autoroute A35 qui relie Mulhouse à Bâle et la route douanière suisse, axes régulièrement saturés aux heures de pointe.

La voiture est le mode d'accès privilégié, complété par des services de bus.

Comme indiqué dans le dossier d'enquête¹⁶, l'offre de transport en commun routier comprend notamment :

- la ligne 11 du réseau Distribus qui permet aujourd'hui de relier l'aérogare à la gare de Saint-Louis en 5 minutes environ, à une cadence de toutes les 15 minutes en heure pleine, et de toutes les 30 minutes en heure creuse.
- La ligne 50 du réseau BVB, permet de relier l'aérogare à la gare de Basel SBB en 20 minutes, à une cadence d'environ toutes les 7,5 minutes en heure pleine, et de toutes les 15 minutes en heure creuse.

Il est à noter que ces services de navette est obérée par la congestion croissante du réseau routier, notamment sur l'autoroute A35 et sur la RD 105.

La création en décembre 2021 par Saint-Louis Agglomération d'un comité des partenaires des mobilités, prévu dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), est un signal positif qui permettra probablement de déterminer des axes d'amélioration du service jusqu'à la mise en service du projet de Nouvelle Liaison Ferroviaire de l'EuroAirport (NLF EAP).

La NLF EAP est un projet d'infrastructure nécessaire pour offrir un service de transport public attractif et capacitaire, depuis et vers l'Aéroport, permettant de l'ancrer davantage dans le territoire trinational. L'offre de desserte prévue par les Autorités Organisatrices des Transports a été définie par la déclaration d'intention signée le 15 décembre 2017.¹⁷ A la mise en service du projet, 6 trains régionaux par heure et par sens emprunteront la Nouvelle Liaison Ferroviaire et desserviront l'EuroAirport, toute la journée entre 5h et 23h environ. Cette augmentation de l'offre bénéficiera également à l'ensemble de la population pour les déplacements dans la région transfrontalière depuis les gares du futur réseau RER trireno¹⁸, et permettra de renforcer les atouts de ce territoire¹⁹.

Les chiffres des déplacements et la provenance géographique des employés de la plateforme aéroportuaire sont notamment explicités dans le dossier d'enquête publique²⁰, et sont pour partie rappelés à la question 7.2.8. Cependant, les chiffres seront prochainement mis à jour au travers notamment du lancement d'un plan de mobilité interentreprises (voir ci-après).

b. La stratégie en matière de stationnement : vers une densification du stationnement (« stationnement en ouvrage » / parking silo)

16 Pièce H – Evaluation socio-économique, La desserte de l'EuroAirport en transport en commun routier, pages 49 à 51

17 Pièce G – Description de projet, Les autorités organisatrices des transports, page 83.

18 <https://www.trireno.org/fr/rer-trinational-de-bale/offre-future.html>

19 Pièce G – Description de projet, Un projet visant à renforcer les atouts du territoire, page 79.

20 Pièce H – Evaluation socio-économique, Les salariés de l'EuroAirport, page 40.

Le projet NLF EAP est pris en compte dans le parti de l'aménagement du secteur « côté ville », un espace d'une vingtaine d'hectares « urbain » situé entre l'aérogare et l'autoroute A35.

Le parti d'aménagement du secteur « côté ville » vise une requalification urbaine d'un espace aujourd'hui constituée essentiellement de parking de surface. Dans cette démarche de densification et d'économie foncière, plusieurs parkings en ouvrage (ou silo) sont prévus à terme, en complément du parking F4, mis en service en 2017.²¹

La description du projet « côté ville » est contenue dans le dossier d'enquête publique²², dont voici un extrait :

Pièce G – État initial – Dynamique territoriale



1.6 Projet « Côté ville »

Ce projet s'intègre dans le développement de l'EuroAirport, sur une trentaine d'hectares entre l'A35 et l'aérogare à l'emplacement actuels des parkings.

Ces terrains viabilisés, mais non urbanisés, constituent une réserve foncière bénéficiant d'atouts majeurs en termes d'accessibilité depuis les trois pays environnants, mais également du fait du statut particulier de l'EuroAirport caractérisé par un secteur suisse et un secteur français.

Les terrains situés entre l'aérogare et l'A35, aujourd'hui majoritairement occupés par des parkings, nécessitent un réaménagement pour l'arrivée de la nouvelle desserte ferroviaire. Ce projet dénommé « Côté ville » a été confié à une équipe pluridisciplinaire composée d'architectes, urbanistes et paysagistes français et suisses.

Le projet s'articule autour des thématiques suivantes :

- Vision paysagère,
- Réorganisation des flux routiers,
- Circulation piétonne,
- Multi-modalité,
- Stationnement,
- Projet urbain,

Afin de mettre en valeur les atouts du site en termes de multimodalité et d'attractivité économique, le projet prévoit de faire de ce « côté ville » de l'aéroport un pôle tertiaire accueillant des entreprises internationales.

Plusieurs fronts bâtis intégreront ainsi bureaux et parking, les flux routiers et piétons seront réorganisés et une véritable colonne vertébrale verte sera mise en place sur le site, avec une gestion écologique et hydrologique particulièrement soignée.

L'étude conception de l'aménagement du secteur « coté-ville » prévoit :

- Une réorganisation de la trame viaire (automobile et piétonne) pour améliorer sa lisibilité tout en conservant la dissociation des réseaux suisse et français ;
- Un réaménagement du stationnement par la création de parking silos ;
- La création d'une passerelle reliant les parkings français et suisses ainsi que l'aérogare avec la gare ferroviaire ;
- La reprise de la trame verte et bleue ;
- La création d'une zone tertiaire pour l'accueil d'entreprises internationales.

²¹ Pièce I – Décision et avis – Partie 3/3 – Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale – pages 632 à 634 ;

²² Pièce G – Etat initial – Dynamique territoriale, pages 178-179



Figure 184 : Plan masse du projet « Côté ville » (source : étude de conception DeA architectes, Hans Wirtz, Villes et Paysages, Gruner, Egis, 2013)



Figure 55 : Vue paysagère de la future halte de l'EuroAirport (Source : Étude de conception de l'aménagement du secteur « Côté Ville », EAP 2018)

Devant l'aérogare, l'ensemble des mobilités seront intégrées (train, tram, bus, piétons, vélos, automobile...), afin d'offrir un pôle multimodal offrant une qualité de service aux clients de la plateforme, aux employés ainsi qu'aux habitants de la région trinationale. Le stationnement de surface non nécessaire pourra être reconverti pour un usage fonctionnel différent tel que décrit dans le dossier d'enquête publique.

c. Une politique tarifaire du stationnement très encadrée :

Les tarifs de stationnement des parkings applicables à l'EuroAirport sont élaborés en fonction du marché local et aéroportuaire (benchmark, offres concurrentes locales), des services mis à disposition (couvert, proximité, réservation) et de leur occupation (période, durée).

Les tarifs des parkings publics en Suisse²³ et en France²⁴ sont consultables sur le site internet de l'Aéroport.

Ces tarifs sont fixés par le Conseil d'Administration de l'Aéroport. L'évolution de ces tarifs est encadrée, l'exploitation des parkings publics faisant partie du périmètre des activités régulées de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse tel que défini par L.625-1 du code des transports.²⁵

Dans ce cadre, lors de l'instruction du dossier d'homologation des tarifs des redevances pour services publics aéroportuaires (SPA), les autorités française et suisse de régulation des tarifs intègrent les revenus générés par les parkings dans le calcul de la rentabilité du périmètre régulé. Ils veillent à ce que le produit global des redevances ne dépasse pas le coût des services rendus et que la rentabilité dégagée réponde à un critère de juste rémunération des capitaux investis (cf. Décision n°2021-054 alinéa 88 p.14). La décision est consultable sur le site de l'Autorité de Régulation des Transports.²⁶

2. La coordination assurée avec les collectivités territoriales, notamment sur les questions de mobilités

23 <https://www.euroairport.com/fr/passagers-visiteurs/acces-parking/parking/suisse/tarifs-et-calculatrice-tarifs.html>

24 <https://www.euroairport.com/fr/passagers-visiteurs/acces-parking/parking/france/tarifs-et-calculatrice-tarifs.html>

25 https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000038825442/

26 <https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2021/11/decision-021-054-vnc-vf.pdf>

Depuis la création de l'Aéroport, il existe une forte tradition de coopération entre les collectivités territoriales et l'Aéroport.

En décembre 2020, l'Aéroport et les collectivités d'emprise de la plateforme (à savoir les communes de Saint-Louis, Hésingue, Blotzheim et Bartenheim ainsi que Saint-Louis Agglomération) ont signé une convention de partenariat afin de renforcer cette coopération, pour mieux intégrer les enjeux et ambitions de ces institutions qui partagent le même territoire.

Cette convention de partenariat porte sur quatre grandes thématiques :

- Aménagement du territoire et mobilités
- Développement économique et marketing territorial
- Environnement
- Fiscalité et financement des équipements publics

Concrètement sur la thématique des « mobilités », deux exemples majeurs de coopération peuvent être cités :

a. L'étude « Schéma de développement et de mobilité du cœur d'agglomération »

Depuis septembre 2020, consciente de l'importance des enjeux urbains, environnementaux et de mobilité liés aux projets structurants en cours de développement, Saint-Louis Agglomération a lancé une démarche dénommée « Schéma de développement et de mobilité du cœur d'agglomération », avec l'appui technique et le cofinancement des principaux acteurs de l'aménagement du territoire et des mobilités dans la région tri nationale : la Région Grand Est, la Collectivité européenne d'Alsace, Agglo Basel et l'EuroAirport.

Le cœur de Saint-Louis Agglomération (SLA) est un territoire très dynamique, comprenant de multiples projets de développement urbain (habitat et zone économique : 3Land, Technoport, Quartier du Lys, Parc des Carrières...) et d'infrastructures de mobilités (NLF EAP, 5A3F, Sortie nord, prolongation de lignes de tramway, développement du réseau de pistes cyclables et de mobilités douces...).

L'étude comporte trois volets principaux : urbanisme et développement économique, mobilités, paysages. Ont notamment été identifiés comme enjeux structurants pour le territoire :

- En matière d'aménagement (développement urbain, paysage et programmation urbaine) :
 - o la coordination de la programmation entre les différents grands projets et la stratégie foncière qui en découle ;
 - o l'articulation d'une stratégie de programmation urbaine et économique avec :
 - une stratégie de mobilité (déclinée dans le temps) ;
 - les contraintes et ressources environnementales et paysagères ;
 - les contraintes aéroportuaires ;
 - le renforcement de la structure du territoire et de ses couches sectorielles : la trame paysagère, la trame des infrastructures, la trame d'urbanisation.
- En matière de mobilité et de logistique :
 - o la mise au point d'une stratégie de mobilité multimodale pour le cœur d'agglomération de SLA :
 - intégrée dans la stratégie de mobilité de la métropole bâloise ;
 - porteuse d'une véritable ambition environnementale ;
 - coordonnée avec la stratégie de développement urbain ;
 - déclinée dans le temps (horizon 15 ans / horizon court terme en préfiguration) ;

- partagée entre les partenaires.

Concernant l'Aéroport, l'étude pourra permettre de préciser les attentes des différents partenaires sur les potentielles caractéristiques du hub multimodal constitué autour de la future gare et du terminal, ainsi que les mécanismes de rabattement nécessaires afin de développer une offre attractive de mobilités décarbonées, au service de la région trinationale.

b. Plan de mobilité inter-entreprise (PdmIE) au niveau de l'EuroAirport :

L'Aéroport a validé en 2021 le lancement d'une étude *Plan de Mobilité Inter-Entreprises* (PdmIE, dispositif issu de la législation française²⁷), à l'échelle de la plateforme aéroportuaire. Cette étude permettra, à l'appui d'un diagnostic approfondi et à jour des déplacements générés par la plateforme (cf. présentation des études de trafic utilisées pour le projet NLF EAP à 7.2.8.), de définir une stratégie toutes mobilités confondues ; ce projet est lauréat de l'Appel à Manifestation d'Intérêt « France Mobilités – Territoires de nouvelles mobilités durables » lancé par l'ADEME.²⁸

Trois objectifs majeurs sont proposés comme socle de ce PdmIE, qui s'intègre dans la démarche de développement durable poursuivie par l'Aéroport :

- Contribuer à la diminution de l'empreinte CO2 de la plateforme aéroportuaire ;
- Anticiper les travaux à venir à partir de 2023/25 sur l'A35 et du projet NLF EAP ;
- Améliorer l'attractivité de la plateforme aéroportuaire dans une posture d'employeurs et de partenaires responsables (cf. lutte contre l'accidentologie et le stress, création et/ou mise en valeur de mécanismes incitatifs...).

Conscient de l'effet de levier de la plateforme aéroportuaire (25 000 déplacements par jour, plus de 6 000 employés sur la plateforme), le gestionnaire de site EuroAirport met en œuvre une démarche de plan de mobilité collectif associant les entreprises partenaires volontaires de la plateforme et les parties prenantes intéressées (collectivités, cantons, délégataire de service de mobilité...). Saint-Louis Agglomération et la Communauté de Communes du Sundgau ont soutenu l'Aéroport pour la candidature à l'ADEME et constituent des interlocuteurs importants pour la réussite de ce projet en tant qu'autorités organisatrices des mobilités.

Ce projet permettra de renforcer les actions volontaires des entreprises, ainsi que l'adhésion des personnels opérant sur la plateforme aéroportuaire **aux différentes solutions de mobilité pour lutter efficacement contre l'autosolisme, en collaboration avec les territoires et autorités organisatrices des mobilités concernées.**

Enfin et concernant le projet NLF EAP, objet de cette enquête publique, les collectivités locales ont été associées tout au long du projet, notamment à la gouvernance du projet²⁹, ainsi qu'à la concertation inter-administrative (CIA)³⁰ qui a été organisée entre janvier 2018 et juillet 2019, tout au long du processus de constitution du dossier d'enquête publique du projet NLF EAP. Également, les maîtres d'ouvrage du projet **NLF EAP sont associés au Comité de pilotage Euro3Lys qui, sous la co-présidence du Préfet du Haut-Rhin et du Président de Saint-Louis Agglomération, assure la coordination des interfaces entre les projets des différents maîtres d'ouvrage dans le secteur.**³¹ »

²⁷ <https://www.ademe.fr/entreprises-monde-agricole/reduire-impacts/optimiser-mobilite-salaries/dossier/plan-mobilite/plan-mobilite-quest-cest>

²⁸ <https://www.ecologie.gouv.fr/laureats-lappel-manifestation-dinteret-france-mobilites-territoires-nouvelles-mobilites-durables>

²⁹ Pièce E – Notice explicative, page 31

³⁰ Pièce B – Informations juridiques et administratives, page 17 et Pièce I – Décisions et avis partie 3/3 – pages 505 à 608

³¹ Pièce I – Décisions et avis – Concertation administrative, page 670

5 Autres thèmes d'analyse

5.1 Micro-Macro

Très rapidement, la commission a remarqué l'évidence de deux échelles de points de vue :

- Une approche macro territoriale à l'échelle de la grande région et des trois nations
- Une approche micro territoriale qui révèle :
 - la complexité de la mobilité dans ce milieu densément peuplé et urbanisé et, où de nouvelles opérations d'urbanisation sont en cours ou prévues court, moyen et long terme.
 - les impacts positifs et négatifs liés aux activités socio-économiques qui dans le même temps procurent, pour le moins, une valeur ajoutée importante à ce territoire

5.2 Réflexions sur l'aménagement du territoire

Il est très vite apparu évident à la commission que la mobilité sur le territoire révèle des imperfections et des lacunes actuelles et à venir, s'il n'est pas tenu compte de la prospective urbaine. A plus forte raison, s'il n'est pas tenu compte des réglementations actuelles sur les mobilités douces et l'intermodalité découlant de la littérature juridique sur la transition énergétique et la préservation de la biodiversité.

Par ailleurs, la commission note que les problématiques territoriales semblent être urbaines, voire « métropolitaines » avec une densité de population impressionnante du côté de Bâle Ville. Or, il ressort de nos recherches et de nos expériences que c'est avec une certaine ruralité que les thématiques d'aménagement et de gouvernance sont envisagées et traités.

Les chiffres aussi simples que la population et la densité sont édifiants. Les chiffres indiqués ci-dessous sont de 2018 et 2019. Par souci de comparaison, nous indiquons également les chiffres de Strasbourg Eurométropole.

Agglo/Canton/Régio	Densité de population	Population
SLA	300	80 298
Saint-Louis	1 284	21 646
Canton Bâle Ville	5 300	195 844
Canton Bâle Campagne	559	289 468
M2A	624	274 066
Mulhouse	4 911	108 942
Strasbourg Eurométropole	1 482	505 510
Strasbourg	3 637	284 677
Stadtkreis Lörrach	1 252	49 347
Regionalverband Freiburg	1 504	230 241

En 50 ans, la population de Saint-Louis a doublé. Cette progression s'est encore accélérée ces dernières années.

Dans le même temps et malgré la désindustrialisation, Mulhouse Alsace Agglomération (M2A) gagne 25 %.

L'urbanisation résidentielle et économique de Saint-Louis s'est étendue dans des proportions similaires, ce qui est normal. Il est à noter que cette urbanisation s'est densifiée presque jusqu'au bout des pistes de l'aéroport et aux quais d'embarquement. Les photographies aériennes facilement consultables grâce aux archives y compris numériques ainsi que celles vues et fournies par EAP sont des preuves tangibles de l'attractivité du territoire. Ce phénomène remarquable est toute même à mettre en parallèle avec la tendance générale de l'urbanisation de la société de toutes ces dernières décennies que ce soit en France ou ailleurs dans le monde.

5.3 Les paradoxes

A l'heure des réglementations sur la transition énergétique et de lutte contre la perte de biodiversité, nous avons constaté l'étendue des projets d'urbanisation en cours et à venir. Des contributeurs y compris les autorités évoquent aussi ce dilemme.

Le transfert modal de la route vers le fer et des airs vers le fer s'inscrivent de toute évidence dans le même contexte réglementaire que la remarque précédente. Depuis 2016, la mise en service de la LGV1 puis LGV2 a permis de supprimer les vols Paris/Strasbourg à juste titre car le trajet par le fer dure seulement 01h46 et qui plus est, se déroule de centre-ville à centre-ville. Nous étudions donc consciencieusement les contributions qui prêtent à l'inutilité de la NLF EAP.

La COP26 s'est ouverte pendant l'EP. Nous avons constaté non seulement une petite hausse des participations mais aussi des propos en défaveur de la NLF EAP faisant référence à cette conférence et plutôt à l'augmentation supposée du trafic aérien. D'autres contributions évoquent la cohérence de la COP26 avec la diminution du trafic routier grâce au report modal et certaines nuisances ferroviaires déplacées vers des zones moins résidentielles.

Comme nous l'avons déjà souligné dans le rapport et dans les présentes conclusions, un grand nombre de contributions soulignent l'augmentation du trafic aérien et se positionnent donc en défaveur de la NLF EAP. Ajouté à cela, elles évoquent également l'effondrement du nombre de passagers en 2020 en raison du COVID, ce qui était normal en raison des restrictions mondiales. Dans le même temps, le trafic aérien du fret a augmenté. Le tonnage de fret, après avoir accusé une baisse en 2019/2018 (106 000/110 000) est remarquablement remonté en 2020 à 108 500. Le commerce électronique est incontestablement la première cause de cette envolée. Cela donne donc, pour le moins, matière à réflexion.

Comme le souligne un certain nombre de contributeurs et parmi lesquels des autorités, la commission pense qu'il y a lieu de procéder à l'inventaire des capacités d'accueil résiduel dans les zones d'activité existantes et conditionner la création de nouvelles zones à la justification de réels besoins.

5.4 Les autorités suisses et allemandes

L'OFT et le Regierungspräsidium Freiburg (subdivision du land de Baden-Württemberg) ainsi que les sous-divisions regionalverband Südlicher Oberrhein et Ochirhein-Bodensee argumentent les points positifs de la NLF EAP.

Toutefois, ils attirent l'attention sur l'opportunité des nouvelles zones commerciales notamment en termes de document d'urbanisme et insistent sur l'insertion de la NLF EAP avec tous les autres projets d'optimisation des transports en commun qui permettra d'atteindre les objectifs de report modal au mieux.

5.5 Les collectivités locales

Rappelons ici, que la commission souhaitait recueillir la parole des collectivités locales et que pour ce faire, 5 grands rendez-vous se sont déroulés avec chacune des communes et la SLA respectivement.

Les quatre communes et la SLA ont contribué ; leurs contributions ont toutes été jointes au RN.

Il convient de souligner leur neutralité, hormis l'une d'entre-elle se positionnant en faveur de la NLF EAP. Cette neutralité a fait place à de nombreuses propositions et revendications.

Toutefois, il convient également de rappeler qu'un travail considérable sur la prospective de ce territoire. Ce ne sont pas moins de 11 mesures concrètes et dont les phases opérationnelles sont en cours et/ou prévues à court, moyen et long terme. Ce travail date de 2017 et il est consultable à l'adresse suivante :

<https://www.agglo-saint-louis.fr/wp-content/uploads/2018/03/Vision-dAvenir-2030-doc-final-.pdf>.

Bien que loin de répondre à la question, la NLF EAP est-elle d'utilité publique, concernant la demande récurrente de pistes cyclables et parcours piéton, la commission se permet d'insister sur ce mode doux de transport. Comme pour les murs anti-bruit, ces aménagements à réaliser avec les différents partenariats, ne peuvent que participer à l'acceptabilité du projet et à l'aboutissement réglementaires d'aménagement et/ou de réaménagement du territoire « chamboulé » pour partie.

Par ailleurs, dans le cadre de satisfaire au mieux l'aménagement et la mobilité sur le territoire et en tenant compte du contexte réglementaire technique, économique, social et environnemental, l'on ne peut que saluer ces décisions de partenariat opérées dans un premier temps en décembre 2020. **Ces décisions sont mues par le souhait de la SLA d'accompagner les activités de la plateforme aéroportuaire source de valeur ajoutée et de dynamisme du territoire. Cet accompagnement permettra de veiller à l'aménagement harmonieux tout en répondant aux besoins de tous. Pour cela, une convention de partenariat associant les 4 communes, la SLA et l'aéroport a été scellée (en Annexe).**

Puis en juin 2021, c'est au tour de la maîtrise d'ouvrage de permettre de rendre opérationnels les grands objectifs de la convention de décembre 2020. Ainsi une **convention de partenariat et de financement est signée par SLA, CEA, EAP, Grand-Est et AggloBasel. Le budget s'élève à 350 000 d'euros. Le comité de pilotage composé de 2 membres de chaque partenaire est présidé par l'un des membres élus de la SLA. Cette convention est consultable en annexe.**

5.6 Accidentologie routière

Ce thème est très peu abordé dans les contributions. Toutefois, les membres de la commission ont expérimenté à des moments différents du jour et de la semaine « le chaos » récurrent du trafic routier de ce territoire.

Des chiffres spectaculaires comme le trafic moyen journalier de véhicule sur l'autoroute à la hauteur de Blotzheim 2019 (source DDT 68) :

50 000 dont 6 % de camions

La part des accidents mortels sur les trajets professionnels (professionnels et trajet domicile/travail) représente la moitié des accidents mortels totaux. Le risque d'accident sur trajet professionnel représente la moitié des accidents totaux.

Enfin, le nombre d'accidents professionnels a augmenté entre la période 2007/2011 et 2012/2016

Il semble également que les accidents impliquant des piétons et des cyclistes ne bénéficient pas de la baisse générale du nombre d'accident.

Il faut noter que les dangers sont marquants pour :

- ✓ les transports routiers pour des raisons professionnelles
- ✓ mais aussi pour les usagers du vélo ou des piétons.

Source : DGO (Document général d'orientation de sécurité routière 2018/2022)

6 Conclusions

La NLF EAP est nécessaire et obligatoire, elle permet le transfert modal de la route vers le fer non seulement des voyageurs se rendant à l'aéroport mais aussi des travailleurs du secteur et incite à s'affranchir de l'automobile.

Elle permet d'augmenter le confort de nos concitoyens et donc de leur santé, et de diminuer les accidents routiers du sillon A35 A 36, D105, etc.

Elle permet de diminuer les gaz à effet de serre et les particules nocives.

Elle permet des gains de temps, non seulement grâce à NLF EAP proprement-dite mais aussi grâce à la diminution de la circulation routière.

Elle permettra progressivement, **concomitamment à la mise en œuvre des mesures de mobilité de transport en commun et de transports doux sur le territoire** (conventions de partenariat et vision d'avenir engagées par les collectivités locales) de :

- ✓ Lutter contre « l'autosolisme » (personne seule dans sa voiture)
- ✓ Favoriser les nouvelles habitudes d'utilisation des transports en commun ou des transports doux (pieds, vélos, trottinettes, etc.)
- ✓ Rendre à la nature ces espaces de vie voire de l'aider en procédant à des opérations de « renaturation » si nécessaire et par conséquent une amélioration de la qualité de vie et de santé des hommes et de toutes les autres espèces vivantes.

Le coût considérable de l'opération est justifié par la complexité urbaine de la zone qui s'est renforcée d'année en année ainsi que par les réglementations de sécurité et de protection des biotopes, sans compter les dernières décisions (+ 18 millions d'euros) pour accéder aux désirs des collectivités locales dans le cadre de l'opération Technoport (viaduc).

Alors, oui, l'administration, les collectivités locales et les citoyens doivent assumer ce coût élevé.

La commission a conscience que les mesures telles que le Herzstück en Suisse, l'achèvement de la modernisation de la gare de Mulhouse, etc., participeront aux gains de la NLF EAP.

Enfin, la NLF EAP s'inscrit bien dans l'esprit de la littérature juridique internationale, européenne et nationale de la transition énergétique et de la préservation de la biodiversité.

La commission approuve les nouvelles mesures scellées par les conventions de partenariat et vision d'avenir. Elles doivent participer de manière cumulée avec la NLF EAP à l'attente de satisfaction des besoins des habitants et de tous les autres acteurs du territoire.

S'agissant du bruit, toutes les études réglementaires et au-delà ont été réalisées. D'autres études seront réalisées en phase d'exploitation. Des engagements ont été pris pour compenser certains points sensibles. La réglementation nouvelle indique les normes pour les constructions à venir proches de source de bruit. D'autres mesures, comme des murs, peuvent être étudiées.

Toutefois, deux points importants interrogent encore la commission :

- ✓ La suppression de la gare de Saint-Louis la Chaussée
- ✓ Le risque d'inondation (voir 7 Recommandations page 41).

Bien que le bilan actuel, les projections avec ou sans la NLF EAP ne sont pas en faveur du maintien de cette gare, il semble tout de même qu'il serait souhaitable de la maintenir. Quitte à perdre quelques 2, 3, 4 ou 5 mn, le maintien de cette gare :

- ✓ Peut être qualifié d'intérêt public, de service public (non profitable)
- ✓ Accompagner et encourager les nouvelles habitudes de déplacement plus économe en GES et Tep et autres pollutions
- ✓ Maintenir les bonnes habitudes de (peu actuellement) d'habitants du quartier
- ✓ Offrir ce service aux habitants futurs de la zone
- ✓ Maintenir l'attractivité de la zone et le niveau financier du foncier
- ✓ Economiser sur la mise en œuvre de solutions alternatives

Enfin la commission souhaite préciser que :

- ✓ Le projet a fait l'objet d'une concertation qui s'est déroulée tout au long de son élaboration depuis de nombreuses années
- ✓ Le projet présenté est le fruit de plusieurs réunions et ateliers regroupant les différents acteurs concernés (élus des 4 communes, intercommunalité, EAP, associations, élus allemands et suisses, etc.) et à ce titre il est bien un projet partagé et concerté
- ✓ Malgré le volume des documents, le dossier d'enquête a permis au public de trouver les infos nécessaires pour fonder son opinion sur le projet grâce à sa clarté, à son résumé non technique et à ses nombreuses cartes et schémas.
- ✓ Le mémoire en réponse répond de façon précise et circonstanciée aux observations du public et questions de la commission d'enquête
- ✓ Le projet NLF traduit la volonté de rééquilibrer le territoire en privilégiant un report modal
- ✓ Qu'il y a lieu de procéder à l'inventaire des capacités d'accueil résiduel dans les zones d'activités existantes et conditionner la création de nouvelles zones à la justification de réels besoins

7 Recommandations

- ✓ Etudier le maintien de la gare de Saint Louis la chaussée
- ✓ La commission a hésité sur le sujet du risque d'inondation au niveau de Bartenheim : inscrire ce risque en réserve ou en recommandation. Le risque 0 n'existe pas mais nous souhaitons insister sur la réalisation des études, piézométriques notamment, parallèlement aux études d'APD de manière à ce que les choix techniques, sauf catastrophe naturelle majeure, affranchissent les installations de tout risque qui tient compte des possibilités extrêmes. Nous choisissons de faire confiance au pétitionnaire en raison de son professionnalisme consciencieux fortement marqué d'anticipation quelles que soient les disciplines.
- ✓ Sans, bien entendu devenir un « fret vélo », nous réitérons ici la demande d'adapter au mieux les espaces possibles pour les vélos des travailleurs notamment.
- ✓ Par ailleurs, la NLF EAP trouvera des voyageurs en partance vers des destinations lointaines et seront donc équipés de bagages. Des témoignages indiquent (via les contributions et autres) que les espaces bagages sont déjà insuffisants. Nous recommandons donc de palier, toute proportion gardée, cette lacune comme pour les marches pieds souvent bien trop haut d'autant plus lorsque le voyageur est porteur de bagages.

Enfin, puisqu'il s'agit d'un projet qui s'inscrit dans un ensemble de programme de la société de demain, la commission souhaite ajouter deux points :

- ✓ Le développement et/ou la remise en service des lignes TER avec obligatoirement une politique de prix très incitative (seul moyen de concurrencer les transports individuels, le temps que les nouvelles habitudes soient prises) pour atteindre les objectifs de report modal et donc de la santé de l'écosystème dont l'espèce humaine fait partie.
- ✓ Concomitamment, il est indispensable de mener une politique réellement opérationnelle de déploiement du fret ferroviaire et à l'instar de certains pays de se donner les moyens d'installer les camions en transit sur le territoire sur des wagons. Il est également souhaitable que les containers soient également traités ainsi.

8 Avis

Au regard :

des points faibles,

- ✓ la suppression de la gare de Saint-Louis la Chaussée et des risques de la zone inondable

des points forts,

- ✓ la nécessité du développement des transports en commun pour une société plus saine (écosystème)
- ✓ l'augmentation du confort des voyageurs de l'EAP, des travailleurs de la zone et des déplacements de loisirs du territoire tri-national
- ✓ la diminution des accidents du sillon A35/36 et des routes secondaires de la zone et la diminution induites des pollutions y compris le bruit
- ✓ la NLF EAP, a permis de rassembler tous les acteurs du territoire, et notamment EAP. Des conventions de partenariat permettront à court et moyen terme de pallier les insuffisances actuelles de mobilité douce et en commun et de décider d'aménagement cohérents et durables.

La commission considère que la NLF EAP est d'utilité publique.

Aussi, je soussignée, Isabelle KEMPF, présidente de la commission d'enquête nommée par le tribunal administratif de Strasbourg, émet, à la majorité des membres de la commission d'enquête,

un avis **FAVORABLE**

à la demande préalable à la déclaration d'utilité publique de la NLF EAP.

Pour faire valoir ce que de droit,

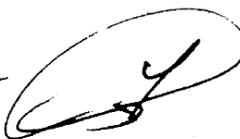
Le 27 décembre 2021

Les commissaires enquêteurs :

Isabelle KEMPF, présidente,

Isabelle KEMPF 

Patrick ALTHUSSER,

Patrick ALTHUSSER 

Brigitte REIBEL

Brigitte REIBEL 