

Mairie de Saint-Louis
Mme la présidente de la commission d'enquête
21 Rue Théo-Bachmann
68303 Saint-Louis Cedex
France

Bâle, 8 novembre 2021

Prise de position sur l'enquête publique concernant la Nouvelle Liaison Ferroviaire à l'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg

Madame la présidente de la commission d'enquête,
Madame la membre de la commission d'enquête,
Monsieur le membre de la commission d'enquête,

Nous tenons à vous remercier de nous donner l'occasion de présenter notre position sur le projet de Nouvelle Liaison Ferroviaire pour l'EuroAirport de Basel-Mulhouse-Freiburg (NLF EAP) et d'exprimer nos préoccupations. Nous avons étudié le projet en profondeur et nous le commentons aujourd'hui, comme nous l'avons fait lors des précédentes consultations sur NLF EAP en 2013 et 2018.

Critique fondamentale de l'expansion de l'aéroport

Le trafic aérien est un facteur important du réchauffement climatique dangereux. Pour cette raison, ni l'aéroport ni les opérations aériennes ne devraient être étendus. Cela inclut également un meilleur accès à l'aéroport grâce à la NLF EAP.

Comme le montrent les objectifs formulés, l'un des buts de la NLF EAP est de renforcer et de développer l'aéroport (« conforter la position et le développement de l'aéroport au service de l'attractivité économique du territoire et de l'emploi local »)¹. Il en ressort clairement que la NLF EAP entraînera plus de passagers et par conséquent une augmentation de vols. Cela génère à son tour davantage de bruit, de pollution atmosphérique et de dommages climatiques.

¹ Dossier d'enquête pré-a-table à la déclaration d'utilité publique, Pièce B : Informations juridiques et administratives, 2. Objectifs du projet, page 6

De toutes ces considérations, nous concluons que la NLF EAP ne peut être construite que sous certaines conditions. Celles-ci ne sont actuellement pas remplies. Nous rejetons donc la construction de la NLF.

Nombre de ces points et revendications ont déjà été mis en avant il y a trois ans, en octobre 2018, dans le cadre de la concertation « Nouvelle liaison ferroviaire EuroAirport » de SNCF Réseau. Nous vous référons donc également à notre prise de position de l'époque².

Protection cohérente de l'environnement au lieu de plus de vols courts nuisibles au climat

La crise climatique est urgente : d'ici 2030, au plus tard d'ici 2050, il ne doit plus y avoir d'émissions de gaz à effet de serre qui ne soient pas à nouveau compensées (zéro émission nette). De nombreux habitants autour de l'aéroport sont également affectés par le bruit excessif des avions. Leur sommeil, leur santé et leur qualité de vie souffrent du nombre croissant de passagers et de vols à l'EAP.

Concrètement, les vols court-courriers nuisibles au climat devraient bientôt disparaître de l'offre. Surtout si le voyage peut être effectué en train de nuit ou en train à grande vitesse. De cette manière, l'environnement, le climat et les résidents affectés par le bruit peuvent être protégés efficacement.

Apparemment, la NLF EAP est destiné à soulager les aéroports encombrés de Genève et de Zurich et à reprendre les vols de l'aéroport déficitaire de Strasbourg. C'est dans cette logique que s'inscrit la NLF EAP. Au lieu d'offrir une véritable alternative aux déplacements en voiture et un transfert correspondant du trafic, l'objectif est clairement de poursuivre la croissance de l'EAP aux dépens des résidents locaux et de l'environnement.

Ainsi, la NLF EAP ne contribue pas à une mobilité respectueuse de l'environnement, bien au contraire.

Halte au terminal peu attrayante pour les employés de l'EAP

La station prévue directement à l'aérogare est destinée aux passagers aériens. Son emplacement rend le trajet peu attrayant en train pour les employés, que ce soit depuis Mulhouse ou depuis Bâle. La distance à pied entre le terminal et le siège de la Swiss est de 1 km, soit environ un quart d'heure. Ceux qui travaillent comme gardes-frontières, chez une entreprise de fret, de restauration ou d'aviation telle que JetAviation ou Swiss continueront à se rendre au travail en voiture ou en bus.

² Vous trouvez tous nos prises de positions concernant la NLF EAP sur notre site web sous <https://www.vcs-blbs.ch/politik/vernehmlassungen/bahnanbindung-euroairport>.

Toutes les entreprises du EAP disposent de leurs propres aires de stationnement pour les visiteurs et les employés. Ceux-ci se trouvent juste à côté de leurs bureaux et ateliers. Il est donc très peu probable que les employés de l'EAP se déplacent en transports publics à l'avenir, s'ils ne l'ont pas fait dans le passé. Donc, il n'y aura pas de transfert modal.

Aujourd'hui, l'EAP est bien desservi par les transports publics, la ligne de bus 50 circulant toutes les 7 ½ minutes. Le prolongement de la ligne 3 du tram à partir de la gare de Saint-Louis permet des correspondances de l'EAP à la gare de Saint-Louis. La NLF EAP ne convient donc ni aux employés, ni aux visiteurs de l'EAP. Elle est conçue uniquement pour agrandir le nombre de passagers.

Limiter et supprimer les places de stationnement

Afin d'inciter davantage d'employés à se tourner vers les transports publics, le nombre de places de stationnement doit être réduit. La deuxième mesure consiste à limiter le droit à une place de stationnement. Troisièmement, certaines des places de stationnement qui arrivent à échéance devraient être converties en places de parc relais. Ces mesures doivent être définies de manière juridiquement contraignante et mises en œuvre en temps voulu avec la NLF EAP.

Ce n'est qu'en 2017 que l'EAP a ouvert le nouveau parking à étages P4, qui compte 2700 places de stationnement. En outre, l'EAP prévoit de construire deux nouveaux parkings à étages directement devant le terminal et de créer ainsi jusqu'à 2500 nouvelles places de stationnement³. Cela montre que, contrairement à ce qui est affirmé, l'objectif n'est pas un transfert vers les transports publics mais une augmentation du nombre de passagers.

Ne pas lier la NLF EAP avec le Herzstück

Le VCS beider Basel a soutenu le Herzstück, c'est-à-dire l'extension du RER à Bâle, car un transport public de haute qualité et disponibilité est essentiel pour la mobilité écologique. C'est pour cette raison que nous rejetons le lien souvent fait entre la NLF EAP et le Herzstück, car l'expansion importante des transports publics, qui sont respectueux de l'environnement, est ainsi liée au soutien de l'un des plus puissants moteurs de la crise climatique, le trafic aérien.

Le Herzstück doit être planifié indépendamment de la NLF EAP. Il n'est pas nécessaire pour faire retourner les trains de RER à l'EAP. Ceci peut être fait soit à la station St. Johann, soit à la station Saint-Louis. Dans les deux stations, la capacité est encore largement suffisante pour permettre aux trains de RER de retourner et d'attendre au prochain service.

³ Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, Pièce J1 : Dossier convention d'Espoo spécifique à la Suisse, Impacts transfrontaliers sur le territoire Suisse et mesures mises en œuvre en phase travaux, page 35

Améliorations si la NLF EAP est construit

Avantages pour les communautés autour de l'aéroport

L'accès ferroviaire à l'EAP devrait apporter des avantages aux communautés environnantes et à leurs habitants. Nous exigeons donc que, si la NLF EAP est construite, de meilleures connexions de transport public soient également introduites pour les résidents : Soit avec des liaisons avec l'EAP, soit directement avec Saint-Louis, Mulhouse et Bâle.

Cela inclut également le parc relais situé à l'EAP, comme indiqué ci-dessus.

Plate-forme insuffisamment connectée

Depuis la plate-forme prévue, seuls deux escaliers mécaniques étroits, un escalier et un ascenseur mènent à l'entrée de l'aéroport. Mais les trains TER 200 ont une capacité d'environ 800 places, les trains Régio2N ont jusqu'à 770 places et les trains SBB FLIRT ont environ 220 places par composition. Il est donc clair que l'insuffisance des escaliers, des escalators et des ascenseurs entraînera des temps d'attente plus longs sur le quai. Cela est d'autant plus vrai que de nombreux passagers voyagent avec des bagages considérables.

Nous proposons donc de concevoir l'accès à la plate-forme de manière à éviter les longues attentes et à ce que les passagers, notamment ceux avec des bagages, puissent atteindre le terminal sans problème. Cela nécessite au moins un escalier mécanique supplémentaire et l'ascenseur doit avoir une capacité élevée.

Conclusion

Après une étude détaillée des documents, nous arrivons à la conclusion que la NLF EAP ne doit pas être construite. Face à la pollution sonore, à la pollution de l'air et à la crise climatique, la NLF EAP n'est pas dans l'intérêt public. Il n'est pas opportun de promouvoir le trafic aérien, comme c'est prévu avec la NLF EAP.

De plus, il faut craindre qu'à moyen terme, les trains longue distance (par exemple depuis l'aéroport de Zurich) s'arrêtent également à l'EAP. La longueur de la plate-forme de 330 m l'indique. Nous rejetons cette extension ultérieure.

• • •

Nous vous demandons d'intégrer nos préoccupations dans la suite du traitement du projet.

Nous vous prions d'agréer, Mesdames et Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

— VCS beider Basel



Lea Steinle
Co-présidente



Dominik Beeler
Co-président



Florian Schreier
Secrétaire
florian.schreier@vcs-blbs.ch
+41 61 311 11 77