



HUGLO LEPAGE

a v o c a t s

42, rue de Lisbonne
75008 Paris

Tél : +33 (0)1 42 90 98 01

69, rue Saint-Ferréol
13006 Marseille

Tél : +33 (0)4 84 89 47 99

6, quai Kléber
67000 Strasbourg

Tél : +33 (0)3 67 10 32 18

Paris, le 4 novembre 2021

AFF : ALLSCHWIL

N/REF : CL – DOSSIER N°21222256

Madame la Présidente,

J'ai l'honneur d'intervenir au nom de Gemeindeverbund Flugverkehr (association des commune de Allschwil, Arlesheim, Binningen, Bottmingen, Hochwald, Reinach, Schönenbuch) dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de Nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport Bâle-Mulhouse.

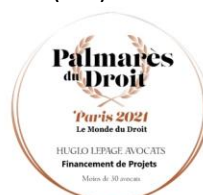
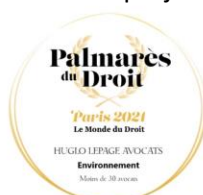
Ces observations mettent en lumière les graves insuffisances de l'étude d'impact soulignées par l'autorité environnementale, qui ne permettent pas d'avoir une vision exacte de l'impact de ce projet faussant ainsi l'information des populations riveraines qu'elles soient françaises, suisses ou allemandes. Ces insuffisances, qui dénotent soit des études parcellaires, soit la volonté de sous-estimer les impacts et en particulier le bruit sont particulièrement graves.

Après être revenu sur le contexte de l'intervention (I.) Les présentes observations auront trait successivement :

- Au flou général qui préside au projet en ce qui concerne l'évolution des trafics, le cumul des impacts et le manque d'études stratégiques (II.1)
- Aux conséquences du projet en matière climatique (II.2)
- Aux conséquences du projet en matière de bruit (II.3)
- Aux conséquences du projet en matière de biodiversité (II.4)

www.huglo-lepage.com
contact@huglo-lepage.com

HUGLO LEPAGE SAS
Société d'avocats au Barreau de Paris
Toque P1
RCS Paris n°834 173 775



I. Contexte de l'intervention

I.1. La situation géographique de la commune d'Allschwil

Se situant en Suisse, à la frontière française, la commune d'Allschwil est à 3,5 kilomètres au Sud de la piste d'atterrissage de l'aéroport EuroAirport Bâle-Mulhouse.

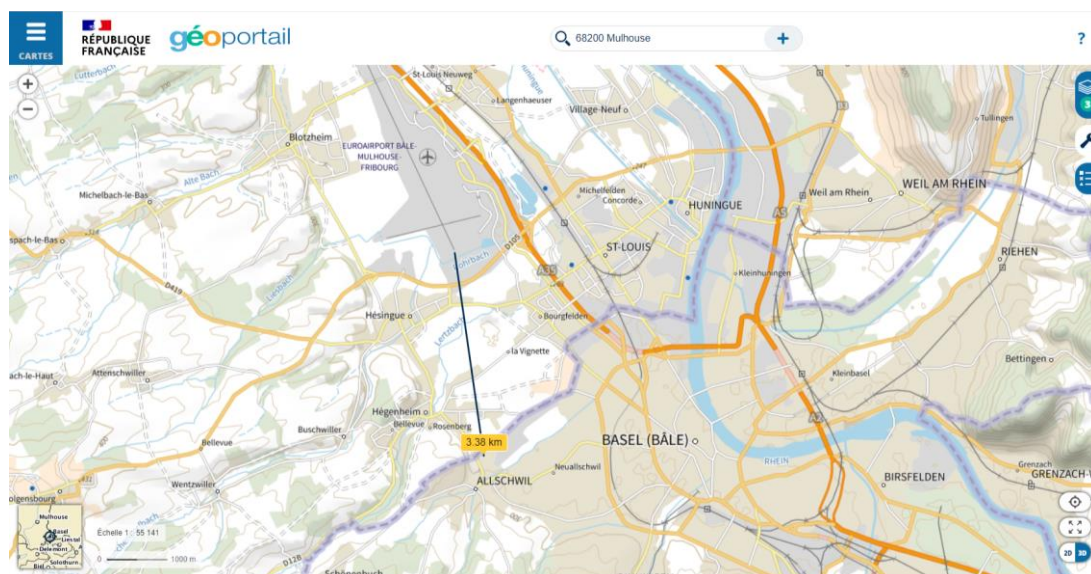


Figure 1 : Distance entre la Commune d'Allschwil et l'EuroAirport (Source Géoportail)

Cette proximité rend la commune très sensible à toute évolution du bruit dit « aérien ».

I.2. Notion de « bruit aérien »

Le bruit de l'activité aéroportuaire de l'EuroAirport est principalement constitué « du bruit rayonné par les aéronefs en mouvements, que ce soit au sol, lors du décollage, ou encore lors de l'atterrissage de ceux-ci »¹. Il est vrai, ainsi que l'indique l'étude d'impact en son chapitre 10, point 6 « Principes des mesures de protection contre les nuisances sonores et vibratoires », que l'augmentation du nombre de passagers n'implique pas directement « une augmentation proportionnelle du nombre de mouvements d'aéronefs ; en effet, par un meilleur taux de remplissage des vols existants et une amélioration de la flotte (plus grande capacité des avions et amélioration des systèmes de propulsions), les mouvements supplémentaires d'aéronefs peuvent être limités »². Cependant, l'amélioration du remplissage des vols existants a ses limites et la création de vols supplémentaires pour répondre à la demande n'est pas contestable. **Ainsi, l'augmentation du nombre de passagers aériens induit l'augmentation du trafic aérien. Or, plus le trafic aérien se densifie, plus les nuisances sonores qui l'accompagne s'aggravent.**

¹ Annexes de l'étude d'impact, *Note technique sur les incidences indirectes de la nouvelle liaison ferroviaire sur le bruit induit par l'aéroport*, 21 mai 2018, pièce G du dossier d'enquête publique, chapitre 13, p.304.

² Etude d'impact, pièce G du dossier d'enquête publique, chapitre 10, p.25.

II.1. Le flou général du projet et son absence d'intérêt public majeur

II.1.1. L'absence d'utilité publique

La première critique qui peut être formulée tient à ce que, comme le souligne l'autorité environnementale, il n'y a aucune stratégie de développement de l'aéroport pour expliquer et justifier en particulier en lien avec le projet Euro3Lys. De plus, le très faible impact de ce projet sur la réduction de la circulation automobile qui devrait être l'objectif majeur fait largement douter de son intérêt général et a fortiori d'un quelconque intérêt public majeur pourtant indispensable pour justifier l'atteinte à des espèces protégées permettant la dérogation dans le cadre de l'autorisation environnementale sans laquelle le projet n'est pas envisageable. Sans doute, s'agit-il d'une procédure distincte. Mais il n'en demeure pas moins que l'utilité publique du projet doit être justifiée au stade de la déclaration d'utilité publique et qu'en l'espèce il y a un doute plus que sérieux sur cette utilité publique qui n'est pas justifiée en réalité dans le cadre actuel de la lutte contre le dérèglement climatique et de la taxonomie européenne. Créer une infrastructure dans le seul but d'alimenter un aéroport alors qu'il existe déjà des transports collectifs et que le trafic routier sera très peu réduit par le projet exclu en réalité tout intérêt général et donc toute utilité publique.

II.1.2 Le flou général du projet

L'avis délibéré par l'autorité environnementale le 22 janvier 2020 porte un certain nombre de critiques fondamentales auxquelles le maître d'ouvrage n'a pas répondu ou dans certains cas a reconnu ses erreurs sans les modifier dans l'étude d'impact soumise au public.

La critique essentielle est celle du problème de l'impact cumulé non seulement de la circulation (routières, ferroviaires, aériennes) générés par ce projet mais également généré par les autres y compris le projet Euro3Lys et la ligne trois du tramway bâlois. L'évaluation de la circulation routière et du bruit sont remises en cause ainsi que la modélisation et l'évaluation du cumul des bruits à l'échelle du territoire, d'où l'absence de sérieux de l'évaluation des conséquences et rendant incompréhensible absence de mesures compensatoires. De plus, une critique analogue peut être faite en ce qui concerne l'atteinte à la biodiversité dans un territoire fragile, à proximité de zones Natura 2000, comprenant des espèces protégées. L'autorité environnementale souligne que l'impact cumulé des côtes sur les continuités écologiques de ce projet des autres n'est pas étudié et que les mesures compensatoires aux atteintes à la biodiversité doivent être revues.

Or, la commission d'enquête pourra constater que sur tous les points précis soulevés par l'autorité environnementale, la réponse généralement faite est que le sujet sera étudié lors du dossier d'autorisation environnementale. Par là-même, le maître d'ouvrage reconnaît que le dossier d'enquête publique et l'étude d'impact y afférente ne répondent pas aux exigences d'informations indispensables. Il en va notamment ainsi des mesures compensatoires dont l'étude est renvoyée à l'autorisation environnementale.

Dans d'autres cas, le maître d'ouvrage ne peut que reconnaître ses erreurs comme par exemple la mauvaise évaluation des zones humides ou le calcul des émissions de gaz à effet de serre sur lesquels on reviendra ci-dessous.

Dans un certain nombre de cas, il n'est purement et simplement pas répondu lorsque l'autorité environnementale marque des insuffisances comme l'impact des remblais et des déblais sur la biodiversité, le fait qu'il n'est pas possible de qualifier de faible l'impact du projet sur la zone d'intérêt communautaire, le fait que l'impact de la destruction de 2 hectares de boisements soit sous-évalué etc...

Enfin, **le dossier contient de véritables inexactitudes des données relatives au bruit aérien.**

S'agissant du bruit aérien, l'étude d'impact, au chapitre 10, point 6 « *Principes des mesures de protection contre les nuisances sonores et vibratoires* » fait la conclusion suivante :

*« Les calculs ont montré une **augmentation maximale de 0,25 dB en 2030**, augmentation imperceptible et n'engendrant aucune gêne spécifique correspondante. Ainsi, il est possible de conclure que l'effet net de la mise en service de la liaison ferroviaire sur le bruit induit par les avions dans l'environnement de l'aéroport sera **négligeable** »³.*

Pour arriver à ces résultats, l'étude d'impact se fonde sur une étude acoustique⁴, laquelle se base sur l'étude réalisée par la société Intraplan GmbH.

Cependant, l'étude acoustique n'indique pas que les nuisances sonores liées au trafic aérien atteignent un plafond à 0,25 dB en 2030. Au contraire, l'augmentation sonore continue pour atteindre environ 0,3 dB en 2034. Par ailleurs, l'étude prévisionnelle de l'évolution du trafic aérien d'ici à 2050 montre une augmentation continue du nombre de nouveaux passagers liés à la création du projet de nouvelle liaison ferroviaire, dont il résulte un rayonnement supplémentaire du bruit des avions. En effet, en 2050, ce sont un million de nouveaux passagers aériens supplémentaires grâce au projet (sur 19,8 millions au total).

Quant à l'étude complémentaire produite à la suite de l'avis de l'autorité environnementale, elle aboutit sur des conclusions particulièrement dubitatives puisqu'en conclusion, il est indiqué que « *les résultats montrent que malgré le cumul des bruits la 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 contenus du fait des circulations avec un matériel roulant TER de nouvelle génération relativement peu bruyant* »⁵. Autrement dit, il y a bien impact supplémentaire qui n'a pas été étudié, il n'est pas avéré qu'il y ait une modification significative mais la preuve devrait apporter qu'il n'y en a pas ; or, cette preuve n'est pas apportée ni même évoquée. Enfin, ce doute sur l'impact n'est rendu possible que par le recours à de nouveaux type de matériel roulant qui n'est pas encore mis en circulation et dont on prévoit qu'il sera moins bruyant.

Cette manière de faire n'est absolument pas sérieuse et justifie l'angoisse des riverains. Elle est justifiée d'autant plus que l'étude complémentaire est contradictoire. Ainsi, alors qu'il est affirmé que le bruit restera à l'intérieur de la norme 60 à 65 dB(A), les résultats montrent au contraire des niveaux qui peuvent aller jusqu'à 74,5 dB(A)⁶. De plus les calculs « Route + Fer + Aérien » ne sont pas fournis si ce n'est en références 2045 c'est-à-dire avec une extrême extrapolation.

³ Etude d'impact, pièce G du dossier d'enquête publique, chapitre 10, p.25.

⁴ Annexes de l'étude d'impact, *Note technique sur les incidences indirectes de la nouvelle liaison ferroviaire sur le bruit induit par l'aéroport*, 21 mai 2018, pièce G du dossier d'enquête publique, chapitre 13, p.304 et suivantes.

⁵ Etude acoustique spécifique multi-exposition, 12 mai 2021, p.30 (Pièce I partie 3 du dossier d'enquête publique, p. 705).

⁶ Etude acoustique spécifique multi-exposition, p. 14 et 15 (Pièce I partie 3 du dossier d'enquête publique, p. 689 et 690).

En conséquence, il n'est pas possible de considérer que le public a été convenablement informé d'autant plus que les indications qui précèdent et qui concernent l'étude supplémentaire ne corroborent pas les affirmations péremptoires de l'étude d'impact.

II.2. Sur l'impact climatique du projet et le principe zéro artificialisation des sols net

S'agissant tout d'abord de la question climatique et des émissions de gaz à effet de serre, l'autorité environnementale souligne à juste titre que « le dossier indique tout d'abord que « la nouvelle voie ferrée étant électrifiée, elle n'est pas source d'émissions de gaz à effet de serre ou de polluants », ce qui dans le premier cas ne prend pas en compte les émissions indirectes (notamment liées à la production de l'électricité utilisée) et dans le second cas semble réducteur (particules émises lors du freinage notamment) »⁷.

Mais plus grave, l'autorité environnementale établit clairement que les affirmations qui figurent dans le dossier sont purement et simplement inexactes :

*« La conclusion générale de l'étude est la suivante : « le bilan des émissions générées et évitées par le projet, au cours des cinquante premières années de mise en service, démontre que le projet permettra de réduire l'impact carbone des déplacements jusqu'à l'EuroAirport de 78 300 tCO₂e, ce qui représente 3,5 fois les émissions totales annuelles de la plateforme aéroportuaire de l'EuroAirport ou 7 fois les émissions globales annuelles de la ville de Mulhouse (d'après le PCET de 2011) ». L'AE note de cette présentation reflète imparfaitement le bilan du projet dans la mesure où elle ne rend compte que des émissions liées à la fin d'exploitation sans prendre en **compte les 51 1000 t de CO₂ émises en phase travaux**. En prenant en compte les deux phases, il estime que le projet n'atteindra son temps de retour sur investissement que 30 ans après sa mise en service ce qui résulte de l'effet de relativement limité du projet sur le report modal des véhicules particuliers vers les transports en commun associé également à un accroissement des déplacements depuis l'aéroport du fait du projet ».*

La réponse du maître d'ouvrage reconnaît que cette formulation n'est pas exacte⁸... C'est un euphémisme. Mieux encore, il reconnaît que le projet de création de la nouvelle ligne (phase travaux et phase d'exploitation) sera responsable de l'émission de 65 000 tonnes équivalent CO₂ supplémentaires par rapport à la situation actuelle virtuellement⁹, il considère que sur une base de 50 ans grâce au report modal (dont on a vu qu'il sera très modeste) 27 300 tonnes pourront être évitées et non 78 000. Mais, en 2028 ce sont près de 50 000 tonnes supplémentaires qui seraient émises par le projet.

Compte tenu du caractère très aléatoire du report modal, en réalité ce projet est créateur de gaz à effet de serre.

Quant à la question de l'artificialisation des sols elle n'est quasiment pas traitée et l'autorité environnementale souligne que c'est le scénario de plus fort impact en fin de chantier qui a été retenu. Ont été écartés dès le départ les solutions de la famille dite « *amélioration de la navette actuelle* »

⁷ Avis de l'Autorité environnementale, p. 27.

⁸ Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale, pièce I du dossier d'enquête publique p. 661.

⁹ *Ibid*, p. 662.

alors que celles-ci auraient été évidemment beaucoup moins consommatrices d'espaces. En réalité, l'emprise ferroviaire totale représente 27 ha dont 12,49 ha de terres agricoles qui viennent s'ajouter aux terres déjà prises dans le cadre des autres projets.

Ces deux points pèsent lourd dans la balance en défaveur de l'existence d'un intérêt général a fortiori dans une éventuelle justification d'un intérêt public majeur justifiant une dérogation espèces protégée.

II.3. Les conséquences du projet sur le bruit aérien

Au contraire de ce que le maître d'ouvrage avance dans son mémoire en réponse, le projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport risque d'augmenter fortement le nombre de passagers aériens (II.1.) et par suite, d'aggraver les nuisances sonores qui peuvent résulter du trafic aérien (II.2.).

L'étude d'impact présentée par SNCF Réseau, maître d'ouvrage, a fait l'objet d'un avis délibéré de l'Autorité environnementale, rendu le 22 janvier 2020.

Cet avis met en avant plusieurs remarques au sujet de l'analyse faite de l'évolution du trafic aérien, et notamment le fait selon lequel :

« L'ensemble des éléments est présenté à la mise en service du projet, en 2027, ce qui ne permet pas de visualiser les effets du projet à plus long terme, que ce soit pour le trafic aérien, routier, ou ferroviaire. Il est important de présenter ces informations, notamment afin d'évaluer si l'effet de décongestion de l'autoroute A35 avancé par le dossier constitue un effet de long terme, dans le contexte d'un développement important du secteur d'étude »¹⁰.

Suivant ce constat, l'Autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage :

« De présenter, pour les trafics aériens, ferroviaires et routiers les effets du projet sur le trafic à long terme, par exemple 20 ans après la mise en service »¹¹.

Pourtant, dans son mémoire de réponse, le maître d'ouvrage ne semble pas suivre cette recommandation. En effet, aux termes du point 4.17.1 intitulé « *Effets du projet sur les trafics à long terme* » du mémoire de réponse de SNCF Réseau :

« 4.17.1 Effets du projet sur les trafics à long terme »

Les trafics sont estimés à partir de l'étude de trafic Intraplan (spécialiste de trafic aérien) jusqu'en 2027. Une approche prudentielle a été appliquée en limitant le trafic à une valeur fixe sans évolution dans le temps après cette date. Cette hypothèse permet d'intégrer à la fois l'incertitude sur le long terme de l'évolution de la fréquentation de l'EuroAirport ainsi que les contraintes d'accueil des passagers aériens dans des conditions satisfaisantes avec les infrastructures aéroportuaires actuelles. Le volume stabilisé de passagers aérien se rendant à l'aéroport pour prendre l'avion est ainsi de 11.1 millions. L'activité aéroportuaire de l'EuroAirport génère 17.5 millions de déplacements en option de projet intégrant les passagers aériens et leurs accompagnants ainsi que les employés des entreprises et leurs visiteurs.

¹⁰ Avis de l'Autorité environnementale, p. 23.

¹¹ *Ibid.*, p. 23.

À titre d'information le volume de passagers aériens de l'EuroAirport en 2019 a été de 9 millions.

4.17.1.1. Trafic aérien

Pour le trafic aérien, le volume de passagers atteint 11.4 millions de passagers par an en 2027, fréquentation restant stable par la suite. Ce volume de passagers intègre également les passagers en transit, étant arrivés à l'EuroAirport en avion et ne générant donc pas de déplacements terrestres.

L'amélioration de l'accessibilité de l'EuroAirport par une desserte ferroviaire engendre un report de passagers aériens depuis d'autres aéroports. Ce report est estimé à 0.5 millions de passagers supplémentaires entre la situation de référence et la situation de projet (cf. : paragraphe 7.2.1 du dossier d'évaluation socio-économique – Explain pour SNCF Réseau). »¹².

Cette réponse appelle plusieurs remarques de notre part, tant sur la fixation d'un plafond maximal pour la capacité d'accueil du nombre de passagers (II.3.1.) que sur l'absence de prise en compte d'éventuelles nouvelles mobilités créées par l'accès ferroviaire (II.3.2.).

II.3.1. Tout d'abord, le maître d'ouvrage n'a pas repris dans sa totalité les résultats de l'étude de la société Intraplan relative aux prévisions et perspectives d'évolutions du trafic aérien liées à la construction du projet de nouvelle ligne ferroviaire, qui s'étendent à la période post 2027 jusqu'en 2050¹³. En effet, il stabilise arbitrairement l'évolution du trafic à 2027, indiquant que la fréquentation reste « stable par la suite ». **SNCF Réseau semble justifier le « gel » de l'augmentation du nombre de passagers aériens d'une part par les capacités d'accueil limitées de l'EuroAirport et d'autre part par l'incertitude de l'évolution.**

En premier lieu, il n'est pas démontré que la capacité d'accueil maximale serait atteinte à 11,1 millions ou 11,4 millions de passagers aériens. Le maître d'ouvrage indique que « le volume stabilisé de passagers aérien se rendant à l'aéroport pour prendre l'avion [s'élève] à 11,1 millions » et à 11,4 millions lorsque sont inclus les passagers en transit. Sans aucune explication de ce chiffre, il nous semble arbitrairement fixé et a pour effet d'écarter les résultats étude prévisionnelle du trafic aérien de la société Intraplan.

Au-delà de la fixation de ce seuil, la réponse du maître d'ouvrage occulte la possibilité d'augmentation de la capacité d'accueil par l'extension de l'EuroAirport. Celle-ci est en effet loin d'être exclue. A ce titre, si la loi Climat et Résilience récemment publiée au Journal Officiel¹⁴ envisageait à l'origine une interdiction de DUP de tout projet d'extension d'aéroport, elle excluait expressément de son champ d'application l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse¹⁵ et finalement, le projet de disposition n'a même pas

¹² Mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale, pièce I du dossier d'enquête publique, p.645.

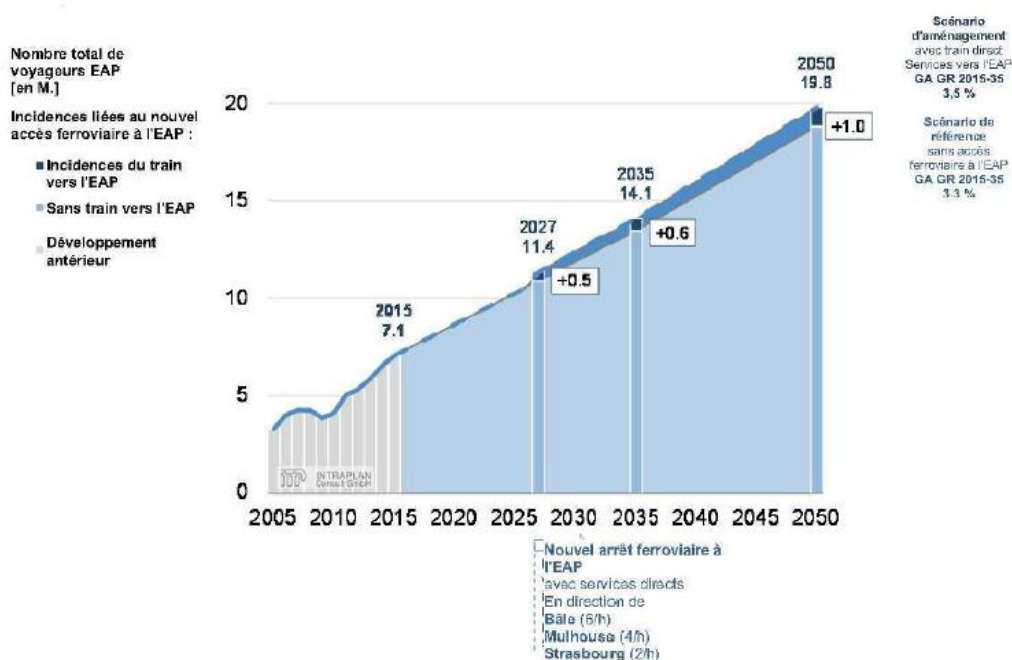
¹³ Intraplan GmbH, *Prévisions du trafic aéroportuaire de l'EuroAirport de 2027 à 2035 et perspectives à 2050 – Impact des prévisions sur le nombre de passagers aériens et incidences sur la demande de l'accès ferroviaire prévu*, Rapport final juin 2018.

¹⁴ Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

¹⁵ L'article 37 du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (NOR : TRES2100379L/Bleue-2) prévoyait ainsi que « II. – Sont toutefois exclus de l'application du I les projets de travaux et d'ouvrages relatifs à l'aérodrome de Nantes-Atlantique, jusqu'au 31 décembre 2036, à l'aérodrome de Bâle-Mulhouse et aux hélistations. Il en va de même des projets de travaux et d'ouvrages relatifs aux aérodromes situés dans une collectivité mentionnée à l'article 72-3 de la Constitution, ainsi que de ceux rendus nécessaires par des raisons de sécurité, de défense nationale ou de mise aux normes réglementaire ».

été retenu dans la loi. Nous soulignons cette exception précise pour l'EuroAirport qui, à notre sens, indique qu'une extension pourrait être envisagée dans un futur proche. **Ces circonstances ont pour effet d'accentuer l'inquiétude des riverains quant aux nuisances sonores qui pourraient en résulter.**

En second lieu, l'étude prévisionnelle du trafic aérien permet d'obtenir une certitude raisonnable de l'évolution du trafic jusqu'en 2035 et même 2050. A l'inverse de ce que semble considérer le maître d'ouvrage, les prévisions résultant de l'étude d'Intraplan s'opposent aux prétendues incertitudes. En effet, cette étude prévisionnelle de l'évolution du trafic aérien d'ici à 2050 montre une augmentation continue du nombre de nouveaux passagers liés à la création du projet de nouvelle liaison ferroviaire. En 2035, l'amélioration de l'accès à l'EuroAirport permettrait 600 000 passagers supplémentaires, pour un total de 14,1 millions de passagers. En 2050, ce sont un million de nouveaux passagers aériens supplémentaires qui sont permis par le projet sur un total de 19,8 millions au total.



Source : Pièce H, p. 170 (Etude Intraplan, p.77).

		Trafic de passagers via l'EAP [en milliers]		
		Passagers supplémentaires avec la nouvelle gare EAP		
Régions		2027	2035	2050
DE	Dist. Lörrach	+3	+4	+6
	Ville de Fribourg (en Brisgau)	+0	+0	+0
	Brisgau-Haute Forêt-Noire	+0	+0	+0
	Arrdt d'Ortenau	+3	+3	+5
	Dist. Emmendingen	+0	+0	+0
	Dist. Waldshut	+2	+4	+6
	Est de la Forêt Noire	+1	+2	+2
	Dist. Constance	+4	+3	+5
CH	Canton de Bâle-Ville	+35	+47	+80
	Canton de Bâle-Campagne	+48	+68	+112
	Canton d'Argovie	+31	+43	+69
	Canton de Soleure	+12	+17	+27
	Canton de Berne	+44	+58	+93
	Canton du Jura	+5	+4	+7
	Canton de Neuchâtel	+3	+5	+8
	Canton de Fribourg	+5	+6	+10
	Région de Genfersee (VD, VS, GE)	+5	+9	+14
	Canton de Zurich	+23	+30	+39
	Canton de Schaffhausen	+1	+2	+2
	Suisse orientale (SG, AI, AR, TG, GR, GL)	+1	+1	+2
	Canton de Lucerne	+8	+11	+20
	Reste de la Suisse centrale (ZG, SZ, UR, OW, NW)	+4	+5	+7
	FR	Dépt. du Haut-Rhin	+66	+89
Dépt. du Bas-Rhin		+147	+189	+233
Dépt. de la Haute-Saône		+8	+10	+16
Dépt. du Doubs		+1	+1	+2
Dépt. de Belfort		+7	+9	+14
Dépt. des Vosges		+3	+4	+6
Total		+470	+623	+974

Tableau 6-5 : Prédiction du nombre de passagers directement liés à la réalisation de services

Source : Pièce H, p. 169 (Etude Intraplan, p.76).

Par ailleurs, exception faite de la pandémie de Covid-19, les chiffres des années 2017 (8 millions de passagers aériens), 2018 (8,6 millions) et 2019 (9 millions) tendent à démontrer l'exactitude de ces prévisions.

II.3.2. Ensuite, SNCF Réseau semble estimer que l'amélioration de l'accessibilité de l'EuroAirport engendre uniquement un report de passagers aériens. Autrement dit, l'hypothèse selon laquelle la liaison ferroviaire engendrerait de nouvelles mobilités est écartée.

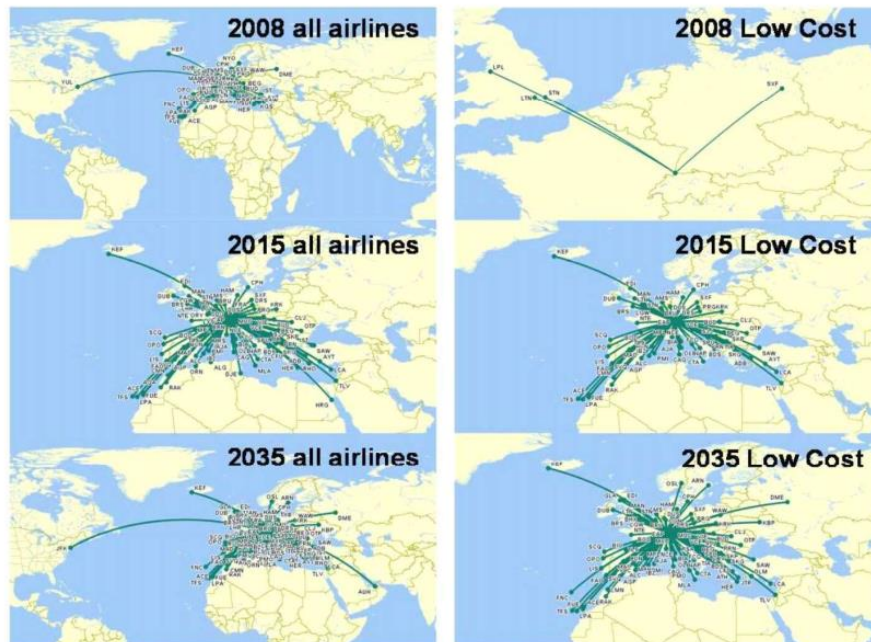
Cette mise à l'écart figure déjà dans l'étude d'impact, au chapitre 10. Aux termes du point 1.3. « Evolution du nombre de déplacements en lien avec l'Aéroport » de ce chapitre :

« 1.2.1. Les passagers aériens et les accompagnants

Avec le projet de liaison ferroviaire, un nombre plus important de passagers aériens (et donc de déplacements en lien avec l'EuroAirport) est attendu avec 0,5 million de passagers aériens supplémentaires par rapport à l'option de référence. Cette augmentation du nombre de passagers aériens s'explique par des reports depuis d'autres aéroports concurrents grâce à une accessibilité améliorée de l'EuroAirport. En revanche, le projet n'induit pas de trafic aérien dans le sens d'une nouvelle mobilité (en d'autres termes, il n'y a pas d'individus, réalisant un déplacement aérien en option de projet qui ne se serait pas déplacé en option de référence). Entre 2015 et 2027, la croissance globale du nombre de passagers aériens (et de leurs déplacements en lien avec l'EuroAirport) s'établit ainsi à 4.0% par an en option de projet »¹⁶.

¹⁶ Etude d'impact, pièce G du dossier d'enquête publique, chapitre 10, p.8.

Là encore, l'affirmation selon laquelle « *n'induit pas de trafic aérien dans le sens d'une nouvelle mobilité* » ne semble pas démontré, alors même que l'étude de la société Intraplan indique que l'offre aérienne de l'EuroAirport s'ouvre de plus en plus aux compagnies low-cost, lesquelles permettent à de plus en plus de personnes de voyager en avion :



Source : Prévission du trafic aérien - EuroAirport - Intraplan - Juin 2018 et pour 2008 and 2015 : OAG, Map graphics by gcmmap.com

Développement attendu des destinations desservies depuis l'EuroAirport

Par conséquent, plutôt que de se conformer aux recommandations de l'Autorité environnementale, la réponse du maître d'ouvrage ne reprend pas à son compte les données résultant de l'étude prévisionnelle de l'évolution du trafic aérien. Elle se contente d'indiquer que le nombre de passagers aériens se stabilisera en 2027, alors même que les prévisions font état d'une augmentation constante jusqu'en 2050.

II.2.4. Sur l'impact sur la biodiversité et la qualité des eaux

Le projet se situe dans une zone très sensible :

- Proximité immédiate (50 m) de deux sites Natura 2000 la ZPS vallée du Rhin Artzenheim à un Village Neuf et la Z SC secteur alluvial Rhin-Ried-Bruch Haut-Rhin,
- Il est à 500 m d'une Z PS forêt domaniale de la Harth,
- Il est à 500 m de la réserve naturelle nationale de la petite Camargue alsacienne,
- Il traverse une ZNIEFF de type 1 sablière Hardt Stocketen à Saint-Louis,
- Il intercepte plusieurs corridors écologiques identifiés dans le schéma régional de cohérence écologique et l'étude reconnaît un passage difficile pour la faune,
- L'autorité environnementale note des enjeux de **conservation fort** pour les habitats naturels de l'air d'étude : roselières, pelouses et prairies d'intérêt communautaire et milieux forestiers d'intérêt communautaire prioritaires dans le second cas,
- 4 espèces végétales protégées et inventoriées et 13 autres présentant un statut de rareté ou de menace,

- 59 espèces nicheuses d'avifaune ont été reconnues,
- Cette zone présente un intérêt important pour les amphibiens,
- Elle présente une diversité importante pour les insectes,
- 7 espèces de chiroptères ont été identifiées.

Or, comme le note l'Autorité environnementale la liste des espèces végétales patrimoniales ou protégées recensées ainsi que leur localisation doivent être clarifiées. Les zones humides ont été limitées à 2 hectares, chiffre manifestement insuffisant qui justifie une étude complémentaire.

Non seulement l'étude initiale est très insuffisante mais les mesures d'évitement de réduction et d'accompagnements le sont tout autant. Les impacts du projet sur les habitats naturels ont été considérés comme faibles alors qu'en réalité ils sont forts.

De plus, les impacts cumulés sur les continuités écologiques des différents projets n'ont pas été menés et les mesures de compensation ne sont pas précisées. Des pistes sont simplement mentionnées à l'étude écologique annexée au dossier.

Or, dans sa réponse aux critiques de l'autorité environnementale, le maître d'ouvrage se contente de renvoyer à la future autorisation environnementale.

Une fois encore, si l'autorisation environnementale qui devra viser à la fois une autorisation de loi sur l'eau et une dérogation espèces protégée ne pourra évidemment pas se contenter des « à peu près » de l'étude d'impact, il n'en demeure pas moins que le degré d'insuffisance de ce qui concerne la biodiversité et les ressources en eau ainsi que l'impact de la pollution sur les eaux est tel que le dossier doit être regardé comme irrégulier, insuffisant voire partiellement inexact. Il en va d'autant plus ainsi que l'autorité environnementale souligne que la preuve devrait apporter de l'absence de perte nette de biodiversité ce qui ne résulte à l'évidence aucunement du dossier dans l'état actuel de sa présentation

Et, la qualité du milieu est telle que le projet perd en réalité le peu d'intérêt général qu'il pouvait présenter.

En conclusion, la commission d'enquête ne peut pas donner un avis favorable à un tel projet dont la justification n'est pas établie puisque le report modal de la voiture sur le rail qui devrait être le cœur du projet est très limité. En revanche l'impact sur le bruit, l'impact négatif sur le bilan carbone, l'impact négatif sur la biodiversité et le régime des eaux font perdre au projet tout bilan positif.

Subsidiairement, s'agissant plus précisément de la question du bruit, l'étude d'impact et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage écartent trop rapidement les nuisances sonores supplémentaires issues des aéronefs résultant de l'amélioration de l'accès à l'EuroAirport et de l'augmentation du trafic aérien qui s'ensuit. Le caractère particulièrement flou des données concernant le trafic, les incohérences entre l'étude supplémentaire fournie par le maître d'ouvrage après l'avis de l'autorité environnementale et les affirmations de l'étude d'impact, mettent tout à fait en cause les affirmations péremptoires selon lesquelles les limites réglementaires seront respectées.

*

*

*

Je vous prie de croire, Madame la Présidente, en l'assurance de ma considération distinguée et bien dévouée.



Corinne LEPAGE