

Association des Usagers des Transports du Sud-Alsace
132, rue de Belfort
68200 Mulhouse
contactautsa@gmail.com



Fédération Nationale des Usagers des Transports – Grand-Est
47 Rue d'Adelshoffen
67300 Schiltigheim, France
afnaut.grandest@gmail.com

LA VOIX DES USAGERS

Aux membres de la commission d'enquête publique – Nouvelle liaison ferroviaire Euroairport

Vous trouverez ci-après les observations de la FNAUT Grand-Est et de l'Association des Usagers des Transports (AUT) du Sud-Alsace relatives au projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'Euroairport Mulhouse-Fribourg-Bâle (EAP).

Nous souhaitons d'emblée rappeler que la vocation de nos associations est de défendre les transports publics, d'en souhaiter le développement et d'être les porte-voix des usagers de ces modes de déplacement.

Ces objectifs ne doivent cependant pas occulter l'impérieuse nécessité d'un usage raisonné et optimal des deniers publics afin que les investissements importants réalisés aient un impact réel sur l'utilisation des transports collectifs et engendrent des reports modaux significatifs.

L'AUT Sud Alsace a analysé le contexte dans lequel se situe le projet de nouvelle desserte ferroviaire de l'Euroairport : le résultat est plus que mitigé. Il s'agit d'un projet de 6 kilomètres de ligne en ferroviaire « lourd », c'est-à-dire avec une électrification standard, en voie double et avec création d'une « halte » ferroviaire (et non d'une gare) au niveau du terminal de l'EAP. Ce projet est estimé à 338 millions d'euros (à titre de comparaison cela représente 1/3 du coût du projet de phase 2 de la LGV Rhin-Rhône).

L'évaluation socio-économique est basée sur des chiffres dépassés

Toutes les prévisions du trafic du dossier d'enquête publique se basent sur la référence de l'année 2017.

Il en résulte que :

- Les prévisions d'évolutions du trafic aérien ont été faites avant la crise sanitaire

- Les mesures de voyageurs voyageant en transports publics et les prévisions d'évolution de celles-ci ont été faites aussi avant la crise sanitaire.

Ainsi, l'effondrement de la croissance du secteur aérien, la désaffection des transports en commun, le changement de comportement induit par la crise sanitaire, les incidences fortes du transport aérien sur la crise climatique n'ont pas du tout été pris en compte !

Ainsi, les 5.5 Millions de voyageurs attendus en 2027 à la halte ferroviaire de l'EAP relèvent aujourd'hui de l'utopie. Or, tous les bénéfices et les retours sur investissement ont été calculés à partir de prévisions qui sont aujourd'hui faussées !

Ce projet part d'une croissance continue du trafic aérien de 3.5 % par an. Cette prévision ne tient pas compte de paramètres tel que :

- Le développement récent des trains de nuit
- Le changement de comportement des usagers

Les reports modaux envisagés par l'évaluation socio-économique sont surévalués

- Le cas des employés : Les employés sur site représentent en 2017 10 % des déplacements vers et depuis l'EAP. 17 % des employés prennent les transports en commun (10 % pour ceux en provenance de France). L'objectif annoncé est de faire passer ce chiffre à 29 % quelle que soit leur origine géographique. Les moyens mis en œuvre pour atteindre cette hausse vertigineuse du report modal ne sont pas développés. Pour que cet objectif soit réaliste il faut supposer que :

- 1/3 des employés habitent près d'une gare.
- 1/3 des employés travaillent à proximité immédiate de l'aérogare.

L'évaluation socio-économique ne contient aucune de ces données. Ces chiffres de report modal sont ainsi très présomptueux et ne sont basés sur aucune étude du lieu d'habitation, ni du comportement de ces salariés.

En effet, la plupart des employés ne travaillent pas sur le lieu même de l'aérogare. Il n'existe dans le dossier d'étude d'impact, aucun plan d'acheminement des employés vers leur lieu de travail depuis la halte ferroviaire (cheminement piétonnier de qualité, mise à disposition de vélos dans un parking sécurisé, navettes ...).

- Le cas des accompagnants : l'évaluation socio-économique précise que les accompagnants (des passagers aériens) constituent un gros flux de déplacements (12 % du total en 2017). Ces accompagnants font le trajet en voiture individuelle pour éviter au passager qui va prendre son avion de laisser sa voiture en gare et de payer le parking sur une longue durée. Dans les prévisions de trafic, l'évaluation socio-économique part du principe que ces accompagnants, continueront de venir et feront un aller et retour en train vers l'aérogare. Si les passagers prennent le train, ils n'ont plus besoin d'accompagnants ! Ce calcul est irréaliste.

Au total, les estimations relatives au report modal route/rail, nous paraissent particulièrement optimistes.

Le report modal des usagers de Franche-Comté ne se fera pas vers le train

On peut ajouter à cela que l'agglomération Belfort Montbéliard, grand utilisateur de l'EuroAirport, ne tirera aucun avantage de cette nouvelle desserte puisque les TGV Paris-Bâle n'y feront pas escale. Aujourd'hui, du reste, aucune relation ferroviaire directe existe entre ce bassin de vie d'une population de 250,000 habitants et l'EuroAirport, puisque les TGV ne s'arrêtent pas à la gare de St Louis d'où part la navette routière vers l'aéroport.

La gare de Saint-Louis la Chaussée : un abandon sans compensation

La gare de Saint-Louis la Chaussée a accueilli en 2019 64 300 voyageurs (Data SNCF). C'est une gare d'intérêt local qui permet aux habitants de ce quartier excentré de Saint-Louis d'aller travailler à Bâle, mais aussi à Mulhouse, aux jeunes d'aller au lycée, en faculté ou vers leur lieu d'apprentissage.

A aucun moment n'est prévue une mesure de compensation pour ces 64300 voyageurs !

La rupture de charge pour ces voyageurs les contraindra à marcher 500 mètres, ou bien à prendre un bus, ce qui amènera une partie de ces voyageurs à prendre leur voiture. A noter que le projet mentionne l'amélioration des échangeurs de Bartenheim et de Saint Louis, ce qui sera un attrait supplémentaire pour la voiture.

Aucun report modal significatif des personnes venant d'Allemagne

Comme le dossier l'a montré, 25 % des personnes se déplaçant vers ou depuis l'EAP viennent d'Allemagne. Le projet actuel ne permet aucun report modal positif de ces personnes vers le train. Un trajet des trains régionaux de Freiburg vers l'EAP en passant par Mulhouse pourrait au-moins être mis à l'étude. Cela permettrait aussi aux habitants des communes de la plaine du Rhin de se reporter sur le train pour se rendre à l'Euroairport, voir à Bâle. Un tel cheminement rendrait la ligne encore plus attractive et permettrait ainsi d'en augmenter la fréquence.

Non prise en compte des effets négatifs induits localement par ce projet sur les riverains et les émissions de gaz à effet de serre :

L'évaluation socio-économique explique que ce projet augmentera l'attractivité de l'Euroairport et générera ainsi une hausse de trafic aérien de 450 000 passagers en 2028. Le dossier d'enquête publique ne prend pas du tout ce supplément en compte dans l'étude d'impact acoustique et en gaz à effet de serre du projet. Le dossier s'attache à analyser les économies induites par le report modal. Mais comme nous venons de l'expliquer, le calcul de ces économies est à remettre en doute car le report modal tel que calculé est illusoire et la base de calcul ne prend pas en compte les effets de la sécurité sanitaire dans le secteur aérien et celui des transports publics.

Des risques de suppression de l'arrêt de certains trains à St-Louis ville

De plus, le risque de voir l'arrêt de Saint-Louis ville - ou même d'une autre gare - supprimé au profit d'une optimisation du TER 200 est également un sujet préoccupant. En effet, seulement 2 kilomètres séparent la future halte

ferroviaire de l'Euroairport de la gare de St-Louis. A partir de la gare de Saint-Louis jusqu'à Bâle, des problèmes de régulation de trafic risquent de se poser car un doublement du trafic est à prévoir sur ce tronçon. Pour gérer ces problèmes, la suppression de l'arrêt en gare de Saint-Louis pourrait devenir une solution. Ce qui serait inacceptable pour une gare qui a accueilli presque 1,4 mio de voyageurs en 2019.

Conclusion

L'AUT Sud Alsace est défavorable à ce projet en l'état pour les raisons suivantes :

- Perspective de trafic illusoire au vu de la conjoncture actuelle, et une surestimation hasardeuse du trafic attendu
- Coût démesuré pour des bénéfices illusoires (car basés sur des chiffres surestimés)
- Pas de plan pour encourager le report modal des employés
- Abandon sans compensation de la gare de Saint-Louis-la-Chaussée qui poussera un à report modal au profit de la voiture
- Urgence régionale à utiliser les fonds publics dédiés au train à des projets à l'utilité territoriale, sociale et environnementale avérée (liaison Guebwiller-Bollwiller, tram-train vers Kruth, liaison ferroviaire efficace entre les bassins de populations de Mulhouse et de Belfort etc. ...). En effet, notre territoire est très en retard, comparé à nos voisins de Suisse et d'Allemagne, sur le développement des transports du quotidien.
- Ce projet va servir à délester du trafic aérien de Genève et de Zürich vers l'EAP et engendrer des nuisances sur le territoire local.

Pour conclure, l'AUT Sud Alsace et la FNAUT Grand-Est sont évidemment favorables au report modal vers le ferroviaire, et donc à une liaison optimisée visant à desservir l'EAP.

L'AUT Sud Alsace et la FNAUT Grand-Est font donc une contre-proposition :

- abandonner le projet actuel de liaison ferroviaire vers l'EAP ;
- concentrer les efforts sur la prolongation de la ligne de tram qui desservira l'EAP à terme depuis la gare de Saint-Louis ville ;
- investir massivement sur le nœud ferroviaire de Saint-Louis, avec une optimisation de la gare, un agrandissement de celle-ci qui pourrait prendre en compte le nouveau S-Bahn (Tireno) de Bâle, mais également l'augmentation des trafics TGV et fret.

Fait à Mulhouse le 05.11.2021