

## EUROAIRPORT

# Raccordement ferroviaire : « Une copie à revoir » pour certains experts suisses

**Le raccordement ferroviaire de l'EuroAirport (EAP) n'apporte pas de solution satisfaisante, pour un collectif suisse d'experts du rail. Ses membres souhaiteraient que davantage de lignes desservent la future gare, y compris des grandes lignes et pas que des RER ou trains régionaux.**

Ils sont une poignée. Mais ce sont des spécialistes. Souvent des anciens des CFF, à l'image de Hans-Peter Vetsch, chargé des concepts opérationnels. Aujourd'hui retraité, il s'intéresse toujours à la stratégie de développement du rail. Ou de Marc Eschenbacher, qui a travaillé comme planificateur d'offre des transports publics, mais officie aujourd'hui au sein d'une start-up, Otimon, société de conseil aux entreprises de trans-

port et de logistique, ainsi qu'aux autorités.

Ces experts ont ainsi produit articles et rapports sur le raccordement ferroviaire de l'EuroAirport - six kilomètres de ligne, pas plus. Et, pour eux, le compte n'y est pas. « Nous ne sommes pas fondamentalement contre. Mais il y a des choses qui ne vont pas. Si la Confédération doit contribuer financièrement, et c'est le cas, avec pour l'heure quelque 90 M€ sur les 320 M€, alors il faut aussi que l'ensemble des citoyens suisses puissent profiter de l'investissement. Parce que c'est l'argent de leurs impôts », indique Hans-Peter Vetsch. Et de rappeler que plus d'un passager de l'EAP sur deux vient de Suisse.

## Bâle, aéroport national pour la Suisse

Il va plus loin : « Bâle est classé aéroport de rang national pour la Suisse. Comme Zurich et Genève. S'il veut garder ce classement, il faut qu'on puisse y aller avec les transports publics. Mais avec davantage de trains régionaux que prévu. Et surtout aussi avec les grandes lignes, ce qui n'est pas le cas, en l'état ! »

Marc Eschenbacher, lui, a compulsé une masse de données disponibles... Et d'analyser : « On voit que la ligne 50 des bus est saturée. Parfois au point de gêner les correspondances au départ de la gare de Bâle. Or 30 % des passagers de cette ligne ne vont en fait pas à l'EuroAirport. Il faudrait donc la doubler. » Le plus simple et le plus efficace, serait pour lui une ligne directe pour l'aéroport, qui partirait par exemple d'Aeschensplatz, « où sont concen-

trés quelque 70 000 emplois ! »

Il insiste sur l'intermodalité nécessaire d'un aéroport. « Il y a peu d'aéroports qui ont une vraie connexion avec le réseau ferré... Francfort, Zurich, Amsterdam, Charles-de-Gaulle. Des aéroports forcément parmi les plus attractifs ! » Bâle n'y est pas - encore.

Le souci de ce raccordement plus complet, y compris avec les grandes lignes, intercités ou lignes à grande vitesse, « c'est que ce serait plus cher. Il faut que le système soit compatible avec le réseau suisse - comme c'est déjà le cas entre la gare Saint-Jean et Saint-Louis. » En France, les trains électriques roulent avec du courant alternatif à 25 000 V, en Suisse, à 15 000 seulement...

Il y aurait aussi des quais supplémentaires à construire. Cela serait donc aussi plus compliqué, techniquement... Deux sont prévus. « Mais si vraiment le Herzstück devait se faire, il y aura plus de trains, et il en faudrait donc deux en plus... Comme à Zurich ou Francfort, d'ailleurs. » Marc Eschenbacher souhaite donc que quatre quais soient planifiés. Cela permettrait aussi de prévoir deux quais pour le côté suisse - autre avantage, les Suisses, avec cette liaison directe, ne devraient plus franchir la frontière deux fois.

## Tout est encore possible

Mais n'est-il pas déjà trop tard, alors que la roue tourne, pour des modifications d'une telle ampleur ? « Non, veut croire Hans-Peter Vetsch. Tant que la première pelle mécanique n'a pas commencé son travail, il est



La NLF ou nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport est critiquée par certains experts. DR

temps de réfléchir. Et, s'il y a des erreurs de planification, parce que, par exemple, on s'est fixé sur une solution, de les corriger. » Et de demander aux autorités des deux pays de remettre le métier sur l'ouvrage.

Par ailleurs, les deux experts comprendraient très bien que le raccordement ne se fasse pas. « Avec, simplement, l'allongement de la ligne 3 du tram jusqu'à Bâle, et une deuxième ligne de bus, rapide et directe, on pourrait, à moindres frais, avancer. » C'est en fait « toute la chaîne intermodale qui doit fonctionner. Sans quoi on peut construire autant de gares qu'on veut, cela ne sert à rien ». Cela

vaudrait aussi pour le côté alsacien : pour permettre à plus de monde de prendre les futures lignes de S-Bahn, mais aussi les grandes lignes qui partiraient de

l'EAP vers la Suisse, il faudrait renforcer les lignes de bus qui desservent l'aéroport... Et sa future gare.

Jean-Christophe MEYER

## Un appel d'air ?

Permettre aux grandes lignes de rallier l'EuroAirport, n'est-ce pas un appel d'air, comme le craignent les défenseurs de l'environnement et les riverains, qui redoutent une augmentation du nombre de vols, et donc de la pollution et des nuisances sonores ? « Nous ne croyons pas que cela aura une grande influence sur le flux de passagers. Mais par contre, nombreux sont les Suisses qui prendraient le train plutôt que des routes saturées... » Certains vols seraient peut-être plus facilement détournés de Zurich, « mais uniquement à la marge », veulent croire Hans-Peter Vetsch et Marc Eschenbacher.

## Un financement à boucler, une échéance lointaine

Le point de vue de Saint-Louis agglomération, explique son président, Jean-Marc Deichtmann, « n'a pas varié d'un iota » depuis 2017. Il est simple : « Nous ne nous opposons pas à un raccordement ferroviaire de l'EuroAirport. Mais ne souhaitons pas contribuer à son financement. Parce qu'il n'apporte rien à notre population. » Étant lui-même voyageur, il explique : « Je peux comprendre que des Strasbourgeois ou des Suisses souhaitent le raccordement... Mais nous n'avons pas à payer ! »

Par ailleurs, il rappelle que « le financement n'est pas bouclé. Il a été arrêté avec un apport de 30 % de l'Union européenne. Or, pour des projets équivalents, cette dernière n'a jamais dépassé les 15 à 20 %. Sur les quelque 110 millions évoqués, il n'y

en aurait donc potentiellement qu'entre la moitié et les deux tiers qui pourraient être accordés - ce qui n'est pas encore le cas. C'est un réel souci ! »

Enfin, il rappelle que « si le raccordement est planifié pour l'horizon 2028, la SNCF évoque, quant à elle, une échéance plus lointaine. Elle indique que cela ne sera pas possible pour elle avant 2033-2034. » En même temps, relativise-t-il, « les premières évocations d'un raccordement ferroviaire datent de la fin des années soixante-dix. On n'est plus à quelques années près ! »

## L'avenir du Technoport

Au-delà du raccordement ferroviaire, qui est encore loin, donc, de se concrétiser, une des solutions com-



Cette année, indique Jean-Marc Deichtmann, l'EAP devrait dépasser les huit millions de passagers. Photo L'Alsace/Vincent VOGELIN

plémentaires proposées par les experts suisses que nous avons rencontrés, serait de prolonger la ligne 3 du

tram bâlois, de la gare de Saint-Louis jusqu'à l'aéroport. Une solution qui serait « de bon sens », pour Jean-

Marc Deichtmann. Et le président de Saint-Louis agglomération de constater : « Cela ne représenterait pas 10 % de l'investissement nécessaire au raccordement. » Au-delà du coût, se poserait aussi la question de la destination des terrains du Technoport, après l'abandon du projet Uni-bail. « Il faudra trouver une solution. Et dans un horizon proche, je parle de 5 à 10 ans : la réglementation n'arrête pas de se durcir. »

Enfin, améliorer l'intermodalité de l'EuroAirport lui semble une nécessité urgente, tant l'aéroport « a connu un développement important l'année dernière, qui se confirme cette année. D'après les derniers chiffres et en se projetant à la fin de l'année, nous devrions être largement au-delà des huit millions de passagers. »

J.-C. M.

LES VENDREDIS, SAMEDIS & DIMANCHES  
EN JUILLET ET AOÛT

**La terrasse du Bar & Restaurant  
BlotZ'Café animée**

avec nos chanteurs et musiciens 100% live.

PENSEZ À RÉSERVER VOTRE TABLE

777, Allée du Casino - 68730 Blotzheim, France  
+33(0) 389 705 777 www.casino-blotzheim.com

**CASINO BARRIÈRE BLOTZHEIM**

+18 | LES JEUX D'ARGENT ET DE HASARD PEUVENT ÊTRE DANGEREUX : PERTES D'ARGENT, CONFLITS FAMILIAUX, ADDICTION... RETROUVEZ NOS CONSEILS SUR JOUEURS-INFO-SERVICE FR (09 74 75 13 13 - APPEL NON SURTAXÉ)

**EN CE MOMENT À LA POMMERAIE**

Ouvert : du mardi au dimanche 9h - 19h

**AU MAGASIN : ABRICOTS - MYRTILLES  
CERISES - FRAMBOISES - LÉGUMES DE SAISON...**

Ouvert : du mardi au dimanche 9h - 18h

**EN LIBRE CUEILLETTE : MYRTILLES  
FRAMBOISES - GROSEILLES - CASSIS...**

**NOUVEAUTÉ : FOOD TRUCK DURANT TOUT L'ÉTÉ : TARTES  
FLAMBÉES, BOISSONS, GLACES. HOPLA TRUCK (CHAMBARD)**

**03 89 78 25 66**  
www.ferme-lapommeraiie.com

**ENTRE INGERSHEIM ET BENNWIHR**

Le vrai goût du fruit