

DNA vom 27. März 2018

EUROAIRPORT

Unis pour le raccordement ferroviaire

Réagissant au rapport Duron qui ne l'estime pas prioritaire, les élus alsaciens se mobilisent pour expliquer l'intérêt majeur du projet de raccordement ferroviaire de l'aéroport Bâle-Mulhouse et convaincre l'État d'inscrire dans la loi sa participation - essentielle - au financement.

Dans un rapport remis le mois dernier sur les priorités à établir dans les investissements en matière de transports, le Conseil d'orientation des infrastructures présidé par Philippe Duron estime « qu'il n'y a pas, à ce stade, besoin de mobiliser des financements nationaux français » pour le raccordement ferroviaire de l'EuroAirport. Cette appréciation a fait l'effet d'un électrochoc sur le corps politique alsacien qui s'est en grande partie recomposé, hier à Mulhouse, pour relancer ce projet « majeur » qui se fait attendre depuis plus de deux décennies.

La « bienveillance » du gouvernement sollicitée

En tant que président de l'association EAP Express fondée en 2010 pour soutenir ce projet, le sénateur Jean-Marie Bockel a convoqué une réunion de mobilisation à laquelle ont participé de nombreux parlementaires de la région, le président du Grand Est, des représentants du conseil départemental du Haut-Rhin et des agglomérations mulhousienne et ludovicienne, mais aussi de Strasbourg, de Belfort et des cantons suisses de Bâle et du Jura.

Jean-Marie Bockel a évoqué « un moment charnière » entre le rapport Duron et le dépôt du projet de loi d'orientation des mobilités qui est censé s'en inspirer. Dès le 16 février, le prési-



Verra-t-on un jour les trains régionaux s'arrêter à une station « EuroAirport » ? PHOTO L'ALSACE

dent du Grand Est, Jean Rottner, et ses partenaires des cantons suisses de Bâle-Ville, Bâle-Campagne et Soleure ont écrit au Premier ministre afin de « solliciter la bienveillance » du gouvernement pour prévoir dans cette prochaine loi l'inscription d'un financement « ferme » de l'État français.

Une délégation devrait rencontrer la ministre des Transports début avril. Les parlementaires alsaciens s'engagent à déposer un amendement sur-mesure lors de l'examen du projet de loi, et à sensibiliser leurs collègues du reste de la France. Jean-Luc Reitzer constate « la méconnaissance », à Paris, de l'importance de l'EuroAirport et de sa vitalité économique.

« Mais l'impulsion décisive viendra de l'État », souligne

Eric Straumann. « Si la France ne suivait pas, il s'agirait d'une manifestation de mépris non seulement à l'égard de l'Alsace, mais aussi de la Suisse qui fait des efforts considérables dans la région frontalière », estime Jean-Luc Reitzer.

Un investissement de 250M€

La réserve du rapport Duron est d'autant plus mal venue que la Suisse a d'ores et déjà prévu d'inscrire sa participation financière dans un programme d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, qui sera examiné fin 2019 par le Parlement fédéral. Conseiller d'État du canton de Bâle-Ville, Hans-Peter Wessels relativise cependant le montant de cette participation, rappelant que si

l'EuroAirport est binational, son raccordement ferroviaire sera tout entier situé sur le seul territoire français (comme l'aéroport).

Le montant total de l'investissement est aujourd'hui estimé à 250M€. Selon Jean-Marie Bockel, l'État français pourrait prendre à sa charge 50 à 70M€. L'Union européenne devrait contribuer à hauteur de 20 %, soit 50M€. La région Grand Est et les collectivités alsaciennes seraient évidemment parties prenantes, mais se gardent de préciser les montants envisagés. Les partenaires allemands de l'aéroport pourraient également mettre la main au portefeuille... « Le dossier est financièrement réalisable », assure Jean-Marie Bockel qui ajoute que l'EuroAirport pourra lui aussi si nécessaire.

Dans le meilleur des cas, les travaux pourraient démarrer en 2021 pour une mise en service en 2027.

Selon Jean-Marie Bockel, le raccordement ferroviaire est un « standard » indispensable pour les aéroports internationaux. Le projet prévoit la création d'une ligne nouvelle d'environ 6km entre l'aéroport et la gare de Saint-Louis. Elle desservira directement l'aérogare et pourra être empruntée par tous les trains de voyageurs circulant entre Mulhouse et Bâle, jusqu'à six trains par heure et par sens. ■

OLIVIER BRÉGEARD