



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité

Paris, le 2 septembre 2024

Autorité environnementale

Nos réf. : AE/24/793

Vos réf. : F-044-24-C-0175

Affaire suivie par : Caroll Gardet

Tél. : 01 40 81 25 52

Objet : Projet EMT d'évolution modulaire du terminal de l'aéroport de Bâle-Mulhouse

Monsieur,

Vous avez saisi l'Autorité environnementale (Ae) de l'IGEDD pour un examen au cas par cas du projet d'évolution modulaire du terminal (« EMT ») de l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

La notion de projet est définie par la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, modifiée par la directive 2014/52/UE du 16 avril 2014, dite « projet ». Le projet est constitué de plusieurs opérations qui présentent un lien fonctionnel entre elles.

L'[avis de cadrage n° 17-82 rendu le 20 décembre 2017](#), relatif à l'aménagement d'Euro3Lys dans le Haut-Rhin, a analysé la consistance et le contenu du projet (périmètre) qu'il convenait d'étudier dans le cadre de son évaluation environnementale, en examinant notamment les différentes opérations du secteur de l'aéroport Bâle-Mulhouse. Il indiquait alors qu'« à ce stade et au vu des informations fournies aux rapporteurs, ces opérations [différentes opérations prévues au sein de l'emprise aéroportuaire] ne possèdent pas de lien fonctionnel avec le projet Euro3Lys [...] ».

L'[avis n° 2019-98 sur la nouvelle ligne ferroviaire EuroAirport, rendu le 22 janvier 2020](#), relatif à l'aménagement d'une nouvelle ligne ferroviaire de 6 km de long permettant de desservir directement l'aéroport accessible seulement par voie routière, dont l'EuroAirport est co-maître d'ouvrage, vous recommandait « de préciser la stratégie de développement de l'aéroport et d'en tirer les éventuelles conséquences sur le périmètre et le contenu de l'étude d'impact ».

Le dossier de cas par cas « EMT » ne porte que sur l'opération « Landside » de l'aéroport alors que « la zone côté piste [« Airside »] pourra également être modernisée par la réalisation d'un ou plusieurs modules » qui ne sont pas pris en compte, au motif qu'ils ne sont « pas encore décidés à ce stade ». L'opération « Airside » comprend des extensions pour : « Système bagages », « Go-to-gate », « Gates Nord », « Gates Sud », « Y Pointes » et « Y Partie centrale ».

L'article L. 122-1-III du code de l'environnement dispose que « lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur



Autorité environnementale

l'environnement soient évaluées dans leur globalité ». Même si le dossier indique qu'« il n'est pas question de réaliser la totalité [des opérations précitées] », elles font bien partie du même projet.

Les surfaces de ces opérations n'étant pas précisées, le maître d'ouvrage devra s'assurer que l'ensemble du projet ainsi déterminé n'est pas soumis à évaluation environnementale systématique en application de la rubrique 39 du tableau annexe à l'article R. 122-2 du code précité.

Par ailleurs, ces opérations s'avèrent intrinsèquement liées à l'aménagement de la « Nouvelle Liaison Ferroviaire » : les plans du dossier montrent en particulier que le nouveau hall « Landside » constituera l'accès direct à la future gare. En ce qui concerne cette opération ferroviaire, le dossier de cas par cas précise : « portée par SNCF Réseau, son échéance de mise en œuvre n'est pas définie à ce jour et ne dépend pas de l'EuroAirport ». Cet argument n'est pas recevable en vertu de l'article L. 122-1-III du code de l'environnement. Il n'apparaît pas non plus cohérent avec le fait que l'EuroAirport est co-bénéficiaire, avec SNCF Réseau, de l'arrêté de déclaration d'utilité publique du projet, signé par le préfet du Haut-Rhin le 14 mars 2022.

Comme indiqué dans les avis précités, il vous appartient d'étudier les liens fonctionnels entre les différentes parties du projet, notamment entre l'extension « Landside » et la nouvelle ligne ferroviaire, mais aussi entre les opérations « Landside » et « Airside » pour vérifier si ces opérations sur le terminal nécessitent l'actualisation de l'étude d'impact de la nouvelle ligne ferroviaire portant sur le projet d'ensemble constitué de cette dernière et des opérations aéroportuaires.

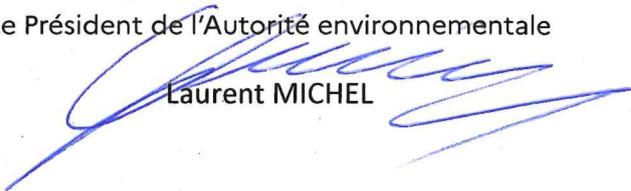
Enfin, l'Ae attire votre attention sur des points particuliers de l'étude qu'il convient que vous poursuiviez :

- l'analyse des variantes pourra comparer l'option d'extension des surfaces de l'aéroport avec celle de création d'un nouveau terminal. En effet, selon le guide technique « Capacité des aérogares passagers » de la DGAC, « l'expérience montre que généralement, la surface globale d'un terminal augmente de façon exponentielle en fonction du flux de passager qu'il peut traiter » par rapport à la conception de terminaux séparés ;
- la gestion et la capacité de stationnement sur le site de l'aéroport et alentours comme facteur de développement de l'usage des transports en commun. Les ratios d'utilisation des transports en commun, côté français, présentés dans le dossier, sont très sensiblement inférieurs aux ratio suisse et allemand. Le dimensionnement du stationnement avant et après réalisation de la nouvelle liaison ferroviaire devrait être mis plus précisément en relation avec le report modal attendu du projet.

En conclusion, ces analyses qu'il vous appartient de poursuivre et de documenter, doivent en particulier permettre de définir un périmètre cohérent du projet d'ensemble.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de ma considération distinguée.

Le Président de l'Autorité environnementale


Laurent MICHEL