



Communiqué de presse
Strasbourg, le 08 avril 2025

**Déclaration d'utilité publique de la liaison ferroviaire de l'Euroairport :
le tribunal laisse un délai de douze mois à l'Etat pour régulariser le projet en
raison d'une inexactitude sur la superficie réelle des zones humides
impactées**

Les sociétés SNCF Réseau et EuroAirport sont les maîtres d'ouvrage d'un projet consistant en la création d'une nouvelle liaison ferroviaire, d'une longueur de 6 km, permettant de desservir directement l'aéroport de Bâle-Mulhouse-Fribourg par dérivation de la ligne Strasbourg-Mulhouse-Bâle. Par un arrêté du 14 mars 2022, le préfet du Haut-Rhin a déclaré d'utilité publique ce projet, situé sur le territoire des communes de Bartenheim, Blotzheim, Héisingue et Saint-Louis.

Deux associations, l'une de protection de la nature, l'autre de défense des intérêts des populations riveraines de l'aéroport, et une commune, située en Suisse en périphérie de l'agglomération bâloise, ont formé des recours contre cet arrêté préfectoral portant déclaration d'utilité publique.

Le tribunal n'a pas remis en cause le caractère d'utilité publique du projet, constatant que la nécessité d'améliorer l'accès à l'aéroport répondait à une finalité d'intérêt général et n'emportait pas de conséquences économiques, environnementales et sociales excessives.

Il a en revanche estimé que l'étude d'impact était erronée, en ce qui concerne la détermination des zones humides concernées par le projet. Cette insuffisance de l'étude d'impact est susceptible d'avoir des conséquences sur d'autres aspects du projet, notamment l'évaluation des enjeux des milieux naturels (sites Natura 2000, trames verte et bleue, défrichements), le bilan environnemental et les mesures compensatoires devant être mises en œuvre.

Par un jugement du 7 avril 2025, le tribunal a donc sursis à statuer et laissé à l'Etat un délai de douze mois pour régulariser la déclaration d'utilité publique du projet par le dépôt d'un arrêté préfectoral modificatif, impliquant, le cas échéant, la réalisation de nouvelles études et d'une enquête publique.

Un appel est possible devant la cour administrative d'appel de Nancy dans un délai de deux mois.

Contacts presse :

Claire ANDRES-KUHN : 03.88.21.23.26 / communication.ta-strasbourg@juradm.fr

Laetitia KALT : 03.88.21.23.50 / communication.ta-strasbourg@juradm.fr

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE STRASBOURG**

N° 2206151

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ALSACE NATURE
ASSOCIATION DE DEFENSE DES
RIVERAINS DE L'AÉROPORT BÂLE-
MULHOUSE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

Le tribunal administratif de Strasbourg

M. B
Rapporteur

(4^{ème} chambre)

M. A
Rapporteur public

Audience du 6 mars 2025
Décision du 7 avril 2025

C

Vu la procédure suivante :

Par une requête enregistrée le 19 septembre 2022, l'association Alsace Nature et l'association de Défense des Riverains de l'Aéroport Bâle-Mulhouse, représentées par Me Zind, demandent au tribunal :

- 1) d'annuler l'arrêté du 14 mars 2022 par lequel le préfet du Haut-Rhin a déclaré d'utilité publique le projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport sur le territoire de Bartenheim, Blotzheim, Héisingue et Saint-Louis ;
- 2) de mettre à la charge de l'Etat une somme de 3 000 euros à verser à l'association Alsace Nature au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative, ainsi qu'une somme de 3 000 euros, au même titre, à l'association de Défense des Riverains de l'Aéroport Bâle-Mulhouse.

Elles soutiennent que :

Sur les insuffisances de l'étude d'impact :

- l'étude d'impact est insuffisante en ce qui concerne la pollution de l'air, les incidences sur le climat et la vulnérabilité au changement climatique : il n'est pas tenu compte des émissions liées à la production d'électricité et au freinage ; il n'y a pas d'indications chiffrées du report modal de la voiture vers le train ; il n'est pas

tenu compte de l'augmentation du trafic aérien induite par le projet ; le calcul des émissions en tonne de CO₂ est erroné ;

- l'étude d'impact est insuffisante en ce qui concerne les nuisances sonores : le cumul des nuisances sonores des différents projets n'est pas pris en compte et l'estimation de l'augmentation du trafic aérien est sous-estimée ;
- l'étude d'impact est insuffisante en ce qui concerne les impacts sur les milieux naturels et la biodiversité :
 - le diagnostic écologique est insuffisant : la présentation des résultats omet les résultats de 2013 ; la biodiversité ordinaire n'est pas prise en compte ; les habitats d'espèces protégées ne sont pas analysés ; les mesures de compensation auraient dû être détaillées dès le stade de l'étude d'impact ;
 - l'évaluation des enjeux des milieux naturels est insuffisante, notamment en ce qui concerne les sites Natura 2000 ;
 - l'étude des zones humides est incomplète et a été réalisée sur la base d'une réglementation caduque ;
 - concernant les sites Natura 2000, l'argumentaire est très peu développé ;
 - l'étude d'impact est évasive en ce qui concerne les trames vertes et bleues ;
 - les enjeux liés aux boisements sont sous-évalués ; les impacts sur la faune et la flore ne sont pas évalués ; les mesures de compensation ne sont pas proposées ;
 - l'évaluation des impacts reste peu détaillée ;
 - les effets cumulés sont insuffisamment analysés ;
 - le bilan environnemental et les mesures compensatoires sont insuffisants ; ces mesures ne sont pas pertinentes, la biodiversité ordinaire n'est pas prise en compte et les mesures compensatoires doivent être précisées dès le stade de l'étude d'impact, sans attendre celui de l'autorisation environnementale ; les mesures de compensation agricole ne sont pas suffisantes ;

Sur le caractère d'utilité publique :

- les maîtres d'ouvrage ont procédé à un fractionnement illégal du projet ;
- les effets du projet sur le report modal sont surestimés ; les effets à long terme, au-delà de 2027, ne sont pas précisés ; l'absence alléguée d'augmentation induite du trafic aérien n'est pas justifiée ; les données relatives aux accompagnants sont erronées ;
- le dossier devrait être réactualisé pour prendre en compte les bouleversements liés à la crise sanitaire ;
- l'intérêt du projet n'est pas démontré.

Par un mémoire en défense, enregistré le 7 février 2023, le préfet du Haut-Rhin conclut au rejet de la requête.

Il soutient que les moyens soulevés ne sont pas fondés.

Par un mémoire en défense, enregistré le 13 juin 2023, la société SNCF Réseau, représentée par Me Chetrit, conclut au rejet de la requête et demande de mettre à la charge solidaire des associations requérantes une somme de 5 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que les moyens soulevés ne sont pas fondés.

Par un mémoire en défense, l'aéroport Bâle-Mulhouse-Fribourg, représenté par Me Grange, conclut au rejet de la requête et demande de mettre à la charge des associations requérantes une somme de 5 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Il soutient que les moyens soulevés ne sont pas fondés.

Par un courrier du 24 février 2025, le tribunal a informé les parties qu'il était susceptible de prononcer un sursis à statuer et d'accorder au préfet du Haut-Rhin un délai de six mois pour régulariser l'insuffisance de l'étude d'impact concernant la superficie des zones humides.

Par un mémoire enregistré le 4 mars 2025, la société SNCF Réseau a présenté des observations et sollicité un délai de 12 mois.

Par un mémoire enregistré le 4 mars 2025, l'aéroport Bâle-Mulhouse-Fribourg a présenté des observations et sollicité un délai de 12 mois.

Vu les autres pièces du dossier.

Vu :

- le code de l'environnement ;
- le code de justice administrative.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendus au cours de l'audience publique :

- le rapport de M.B,
- les conclusions de M. A, rapporteur public,
- les observations de Me Zind, pour les associations requérantes, de Me Chetrit, pour la société SNCF Réseau, de Me Grange, pour l'aéroport Bâle-Mulhouse-Fribourg, et de MM. R et S, pour le préfet du Haut-Rhin.

Considérant ce qui suit :

1. Les sociétés SNCF Réseau et EuroAirport sont les maîtres d'ouvrage d'un projet consistant dans la création d'une nouvelle liaison ferroviaire, d'une longueur de 6 km, permettant de desservir directement l'aéroport de Bâle-Mulhouse-Fribourg par dérivation de la ligne Strasbourg-Mulhouse-Bâle. Par un arrêté du 14 mars 2022, le préfet du Haut-Rhin a déclaré d'utilité publique le projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport sur le territoire des communes de Bartenheim, Blotzheim, Hémingue et Saint-Louis. L'association Alsace Nature et l'association de Défense des Riverains de l'Aéroport Bâle-Mulhouse en demandent l'annulation.

Sur les conclusions à fin d'annulation :

En ce qui concerne l'étude d'impact :

2. Aux termes de l'article L. 122-1 du code de l'environnement : « *III.- L'évaluation environnementale est un processus constitué de l'élaboration, par le maître d'ouvrage, d'un rapport d'évaluation des incidences sur l'environnement, dénommé ci-après " étude d'impact ", de la réalisation des consultations prévues à la présente section, ainsi que de l'examen, par*

l'autorité compétente pour autoriser le projet, de l'ensemble des informations présentées dans l'étude d'impact et reçues dans le cadre des consultations effectuées et du maître d'ouvrage ». Aux termes de l'article R. 122-5 du même code : « *Le contenu de l'étude d'impact est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine ».*

S'agissant de la pollution de l'air et de l'impact climatique :

3. En premier lieu, les associations requérantes soutiennent que le chapitre 5 de l'étude d'impact mentionne à tort que la nouvelle liaison ferroviaire ne sera pas source d'émissions de gaz à effet de serre ou de polluants. Elles font notamment valoir que la pollution liée à la production d'électricité et au freinage des trains n'a pas été prise en compte. Toutefois, il ressort des pièces du dossier que le point III.5 du chapitre 10 de l'étude d'impact « *chapitre spécifique aux infrastructures de transport* » procède au bilan des émissions de gaz à effet de serre de l'opération, tant en phase travaux qu'en phase exploitation et, dans le calcul de ce bilan, retient qu'un TER émet 711 gCO₂/train.km, estimation qui n'est pas en elle-même contestée. La pollution liée à la circulation des trains et au fonctionnement de la nouvelle station a dès lors été prise en compte. En ce qui concerne les émissions spécifiquement liées au freinage, les maîtres d'ouvrage ont indiqué qu'aucun élément chiffré n'était, pour le moment, possible, une telle estimation dépendant du type de matériel roulant utilisé, lequel n'est pas encore défini. Dans ces conditions, compte tenu de l'avancement du projet, l'absence d'éléments chiffrés sur ce point ne s'analyse pas comme une lacune. Par suite, l'insuffisance alléguée n'est pas établie.

4. En deuxième lieu, si les associations requérantes soutiennent que l'effet sur la qualité de l'air du report modal de la voiture vers le train n'est pas chiffré, toutefois, le point III.6.2 du chapitre 10 de l'étude d'impact évalue les potentielles émissions évitées par le projet de nouvelle liaison ferroviaire du fait du report des voitures particulières et des bus sur le train. L'insuffisance ainsi alléguée n'est pas établie.

5. En troisième lieu, les associations requérantes soutiennent que l'étude d'impact indique à tort que la réduction de l'impact carbone serait de 78 300 tonnes de CO₂ en faisant valoir que ce chiffre n'a pas tenu compte des 51 500 tonnes de CO₂ émises pendant les travaux. Il ressort toutefois des pièces du dossier que le chiffre de 78 300 tonnes de CO₂ correspond uniquement à la baisse attendue d'émissions de gaz à effet de serre en phase exploitation, et que le bilan global de l'opération, déduction faite des émissions en phase travaux, s'établit à – 27 300 tonnes de CO₂ sur une durée de 50 ans, ainsi qu'il ressort du point 4.24 du mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale du 22 janvier 2020. L'insuffisance alléguée n'est dès lors pas établie.

S'agissant des nuisances sonores :

6. En premier lieu, les associations requérantes soutiennent que les études relatives aux nuisances sonores n'ont pas tenu compte du cumul des augmentations des nuisances sonores induites par le projet de construction du pôle d'activité « Euro3lys » et par l'augmentation du trafic aérien. Il ressort toutefois des pièces du dossier qu'en réponse à l'avis de l'autorité environnementale, les maîtres d'ouvrage ont complété l'étude d'impact en faisant réaliser une étude acoustique spécifique multi-exposition, portant sur le cumul des émergences acoustiques liées aux différents projets du secteur. Par suite, l'insuffisance alléguée n'est pas établie.

7. En deuxième lieu, les associations requérantes soutiennent que l'augmentation du nombre de passagers aériens induite par le projet de nouvelle liaison ferroviaire a été sous-estimée, sans assortir cette contestation d'aucun élément circonstancié. L'insuffisance alléguée n'est pas établie.

S'agissant des milieux naturels et de la biodiversité :

Quant au diagnostic écologique :

8. En premier lieu, les associations requérantes soutiennent que le diagnostic écologique, réalisé de 2013 à 2017, souffre d'une méthodologie insuffisante et biaisée, en faisant valoir que le nombre d'observations effectuées en 2017, et sur lesquelles s'est fondée l'étude d'impact, était moindre qu'en 2013. Il ressort toutefois des pièces du dossier et notamment du point II « étude faune flore », réalisée par le bureau BIOTOPE, du chapitre 13 de l'étude d'impact (aux pp. 191 et suivantes de ce document) que, pour pallier le biais résultant d'une pression d'observation effectivement moindre en 2017 qu'en 2013, les espèces observées en 2013 et non retrouvées en 2017 ont été considérées comme étant toujours présentes en 2017. Par ailleurs, en ce qui concerne le cas particulier du cuivré des marais, il ne ressort pas des pièces du dossier que ce type de papillon aurait été observé en 2013 comme en 2017, ainsi qu'il ressort des mentions du point V.4.4 de l'étude BIOTOPE précitée (p. 73 de l'étude).

9. En deuxième lieu, les associations requérantes soutiennent que les cartes de répartition des espèces remarquables sont entachées d'un défaut de présentation au motif que ces cartes ne précisent pas si les espèces observées, qui y figurent, sont celles observées en 2013 et 2017, ou seulement celles observées en 2017. Toutefois, à supposer même avérée cette imprécision, et alors même que les requérantes ne précisent pas quelle carte, en particulier, serait en cause, ces cartes doivent être lues en complément des descriptions et tableaux de recension figurant notamment aux annexes 6 à 8 du chapitre 13 « annexes » de l'étude d'impact, qui prennent en compte les observations réalisées en 2013. Dans ces conditions, l'insuffisance alléguée n'est pas établie.

10. En troisième lieu, les associations requérantes soutiennent que l'étude d'impact s'est limitée à analyser les effets du projet sur les espèces protégées, sans prendre en compte les effets sur la biodiversité ordinaire. Toutefois, les requérantes, en se limitant à évoquer « *de nombreuses espèces communes* » qui n'auraient pas été prises en compte, n'apportent pas les précisions nécessaires permettant d'apprécier l'insuffisance alléguée. Par ailleurs, il ressort des pièces du dossier et notamment des tableaux des annexes 5 et 6 du chapitre 13 de l'étude d'impact que le diagnostic écologique a, également, répertorié un grand nombre d'espèces communes classées « LC » (*Least Concern*, correspondant aux espèces ordinaires et abondantes), lesquelles n'ont dès lors pas été omises du diagnostic. Par suite, l'insuffisance évoquée n'est pas établie.

11. En quatrième lieu, les associations requérantes soutiennent que les habitats des espèces protégées sont insuffisamment analysés, en faisant valoir que l'étude d'impact ne contient pas de cartes localisant les sites de reproduction, les surfaces de ces habitats, et les axes de déplacement. Toutefois, à supposer même que les habitats des espèces protégées n'aient pas été cartographiés (les cartographies d'habitats réalisées par le bureau BIOTOPE, dont se prévaut en défense la société SNCF Réseau, répertorient tous les types d'habitats de la zone d'étude sans porter spécifiquement sur les habitats des espèces protégées), il ressort des pièces du dossier que les habitats des espèces protégées ont été pris en compte, ainsi qu'il ressort, notamment, du point II.7 « milieu naturel » du chapitre 5 de l'étude d'impact « analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures », où sont détaillés les types d'effets sur les habitats des espèces affectées par le projet, ainsi que les mesures « éviter-réduire-compenser » (ERC) par catégories

d'espèces, mesures qui intègrent les atteintes portées à leurs habitats. Concernant, en particulier, le cas de la rainette verte, du crapaud calamite, du lézard des souches, du lézard vivipare et du lézard des murailles, il ressort des mentions du point II.7.2 du chapitre 5 de l'étude d'impact (aux pp. 39 à 41 de ce document) que des mesures de restauration, évitement et de réduction ont été définies pour limiter les impacts du projet sur ces populations. Dans ces conditions, l'insuffisance alléguée n'est pas établie.

Quant aux zones humides :

12. Aux termes de l'article L. 211-1 du code de l'environnement, dans sa rédaction issue de l'article 23 de la loi n° 2019-773 du 24 juillet 2019 : « *On entend par zone humide les terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire, ou dont la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année* ». En l'espèce, il est constant que pour procéder au calcul de la superficie des zones humides, les maîtres d'ouvrage ont, à tort, fait une application cumulative des critères « habitats » et « sols », alors que ces critères sont alternatifs. L'étude d'impact est dès lors entachée d'inexactitude sur ce point.

13. En défense, le préfet du Haut-Rhin fait valoir que la délimitation finale des zones humides sera complétée dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale grâce à des études complémentaires. Toutefois, compte tenu de l'intérêt écologique particulier qui s'attache aux zones humides, et de la nécessité qui en découle de prévoir des mesures adaptées, celles-ci doivent être appréhendées dès le stade de l'étude d'impact prévue dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique. Les études complémentaires invoquées en défense n'ayant pas été réalisées, celles-ci ne sont pas susceptibles de régulariser l'inexactitude mentionnée au point précédent. Le moyen ainsi soulevé en défense doit être écarté.

14. La société SNCF Réseau fait par ailleurs valoir que, dès lors que les associations requérantes sont en mesure de déterminer, à partir des pièces du dossier, l'étendue réelle des zones humides, l'étude d'impact ne peut être regardée comme étant insuffisante. Toutefois, elle se borne à se prévaloir de l'estimation réalisée par les associations requérantes, sans expliquer la manière dont peut être évaluée la superficie réelle des zones humides à partir des données du dossier. Dans ces conditions, la seule circonstance que les associations requérantes aient, au soutien de leur moyen, proposé une estimation de la superficie réelle des zones humides, ne permet pas de régulariser l'inexactitude mentionnée au point 13.

15. Dans ces conditions, l'insuffisance de l'étude d'impact en ce qui concerne la superficie des zones humides est établie.

En ce qui concerne les conséquences de l'irrégularité liée au calcul de la superficie des zones humides :

16. Si le juge administratif, saisi de conclusions dirigées contre un arrêté déclarant un projet d'utilité publique estime, après avoir constaté que les autres moyens ne sont pas fondés, qu'une illégalité entachant l'élaboration ou la modification de cet acte est susceptible d'être régularisée, il peut, après avoir invité les parties à présenter leurs observations, surseoir à statuer jusqu'à l'expiration du délai qu'il fixe pour cette régularisation. Si la régularisation intervient dans le délai fixé, elle est notifiée au juge, qui statue après avoir invité les parties à présenter leurs observations.

17. L'irrégularité mentionnée aux points 12 à 15 est susceptible d'être régularisée par la production d'une étude complémentaire qui déterminera, conformément aux dispositions de

l'article L. 211-1 du code de l'environnement, la superficie des zones humides impactées par le projet de nouvelle liaison ferroviaire, et définira, le cas échéant, les mesures requises par cet impact. Après réalisation de cette étude et consultation du public sur les éléments nouveaux versés au dossier, le préfet du Haut-Rhin produira, dans un délai de 12 mois à compter de la notification du présent jugement, un arrêté modificatif relatif au caractère d'utilité publique du projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport sur le territoire des communes de Bartenheim, Blotzheim, Hémingue et Saint-Louis.

18. Enfin, dès lors que la modification de la superficie des zones humides est susceptible d'avoir des conséquences sur d'autres aspects du projet, les moyens tirés de l'insuffisante évaluation des enjeux des milieux naturels en ce qui concerne les sites Natura 2000, les trames verte et bleue et les défrichements, des effets cumulés des projets sur les milieux naturels, de l'insuffisance du bilan environnemental et des mesures compensatoires, et de l'utilité publique du projet, doivent être réservés jusqu'en fin d'instance.

19. Il résulte de tout ce qui précède qu'il y a lieu de surseoir à statuer sur la requête de l'association Alsace Nature et de l'association de Défense des Riverains de l'Aéroport Bâle-Mulhouse jusqu'à l'expiration du délai mentionné au point 17 afin de permettre cette régularisation.

D E C I D E :

Article 1 : Il est sursis à statuer sur les conclusions de la requête de l'association Alsace Nature et de l'association de Défense des Riverains de l'Aéroport Bâle-Mulhouse, jusqu'à l'expiration d'un délai de douze mois, courant à compter de la notification du présent jugement, impartie à l'Etat pour produire devant le tribunal un arrêté modificatif suivant les modalités indiquées à l'article 17 du présent jugement.

Article 2 : Tous droits et moyens des parties sur lesquels il n'est pas expressément statué par le présent jugement sont réservés jusqu'en fin d'instance.

Article 3 : Le présent jugement sera notifié à l'association Alsace Nature, à l'association de Défense des Riverains de l'Aéroport Bâle-Mulhouse, à la société SNCF Réseau, à l'Aéroport de Bâle-Mulhouse et au préfet du Haut-Rhin.

Délibéré après l'audience du 6 mars 2025, à laquelle siégeaient :

M.S, président,
M. B, premier conseiller,
Mme J, première conseillère.

Rendu public par mise à disposition au greffe le 7 avril 2025.

Le rapporteur,

Le président,

B

S

La greffière,

P

La République mande et ordonne au préfet du Haut-Rhin, en ce qui le concerne ou à tous commissaires de justice à ce requis en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution de la présente décision.

Pour expédition conforme,
La greffière,

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE STRASBOURG**

dh

N° 2203304

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

COMMUNE D'ALLSCHWIL

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

M. B
Rapporteur

Le tribunal administratif de Strasbourg

(4^{ème} chambre)

M. A
Rapporteur public

Audience du 6 mars 2025
Décision du 7 avril 2025

C

Vu la procédure suivante :

Par une requête enregistrée le 18 mai 2022, des mémoires enregistrés les 13 mars 2023, 23 octobre 2023, un mémoire récapitulatif enregistré le 22 novembre 2023, et un mémoire enregistré le 19 janvier 2024, la commune d'Allschwil, représentée par Me Lepage, demande au tribunal :

- 1) d'annuler l'arrêté du 14 mars 2022 par lequel le préfet du Haut-Rhin a déclaré d'utilité publique le projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport sur le territoire de Bartenheim, Blotzheim, Héisingue et Saint-Louis ;
- 2) de mettre à la charge de l'Etat et de SNCF Réseau, à chacun, le versement d'une somme de 5 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- elle a intérêt pour agir ;
- Sur l'enquête publique :
- les dispositions de l'article R. 123-11 du code de l'environnement ont été méconnues, dès lors que l'avis d'enquête publique n'a pas été affiché sur son territoire ;
- aucune règle ne limite l'affichage aux communes françaises ;
- cet affichage est obligatoire en application de l'article R. 122-10 du code de l'environnement ;
- le dossier d'enquête publique est trop complexe ;

- Sur l'étude d'impact :
- le scénario de référence est affecté d'insuffisances ;
- la description des solutions de substitution est insuffisante ;
- le dossier ne traite qu'imparfaitement la question des nuisances sonores ;
- les impacts sur le climat et la qualité de l'air n'ont pas été suffisamment pris en compte, notamment au regard des dispositions de l'article L. 100-4 du code de l'énergie ;
- les impacts du projet sur la faune n'a pas été suffisamment pris en compte ;
- les sites Natura 2000 ont été insuffisamment pris en compte : les sites allemands ont été omis et les espèces des sites Natura 2000 n'ont pas été intégralement répertoriés, en méconnaissance de la jurisprudence de la Cour de justice de l'union européenne ;
- le coût total du projet est insuffisamment précisé ; l'inflation ne peut expliquer les différences entre les montants figurant au dossier ;
- les effets externes du projet sur l'environnement et le climat ne sont pas suffisamment pris en compte ;
- Sur l'utilité publique du projet :
- il n'est pas établi que le projet de nouvelle liaison ferroviaire constituait la meilleure option, alors que d'autres projets étaient moins coûteux et plus respectueux de l'environnement ;
- l'intérêt du projet en termes de report du trafic routier est surestimé ;
- l'intérêt en termes d'attractivité est surestimé ;
- le projet présente des inconvénients excessifs : les conditions de financement ne sont pas précisées ; la rentabilité économique n'est pas établie et le projet repose sur une surestimation du trafic aérien ; il porte une atteinte excessive à l'environnement et à la santé humaine ;
- il est entaché d'erreur manifeste d'appréciation au regard de l'article L. 100-4 du code de l'énergie.

Par un mémoire en défense, enregistré le 22 novembre 2022, le préfet du Haut-Rhin conclut au rejet de la requête.

Il soutient que :

- la commune n'a pas intérêt pour agir ;
- les moyens soulevés ne sont pas fondés.

Par des mémoires en défense, enregistrés les 17 mai 2023 et 27 novembre 2023 et 14 décembre 2023, la société SNCF Réseau, représentée par Me Chetrit, conclut au rejet de la requête et à ce qu'une somme de 5 000 euros soit mise à la charge de la commune d'Allschwil au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- la commune n'a pas intérêt pour agir ;
- les moyens soulevés ne sont pas fondés.

Par des mémoires en défense, enregistrés les 1^{er} juin 2023 et 13 décembre 2023, l'aéroport Bâle-Mulhouse-Fribourg, représenté par Me Grange, conclut au rejet de la requête et à ce qu'une somme de 5 000 euros soit mise à la charge de la commune d'Allschwil au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Il soutient que :

- la commune n'a pas intérêt pour agir ;
- les moyens soulevés ne sont pas fondés.

Les parties ont été informées, par un courrier du 23 octobre 2023, que l'affaire était susceptible d'être appelée lors d'une audience se tenant au cours du premier semestre de l'année 2024 et qu'une clôture d'instruction était susceptible d'intervenir à compter du 28 novembre 2023, sur le fondement de l'article R. 611-11-1 du code de justice administrative.

La clôture d'instruction a été prononcée, avec effet immédiat, par une ordonnance du 19 janvier 2024.

Un mémoire, présenté pour la commune de Allschwil, a été enregistré le 19 janvier 2024 postérieurement à l'ordonnance précitée et n'a pas été communiqué.

Vu les autres pièces du dossier.

Vu :

- le code de l'environnement ;
- le code des transports ;
- le code de l'énergie ;
- le code de justice administrative.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendus au cours de l'audience publique :

- le rapport de M.B,
- les conclusions de M. A, rapporteur public,
- les observations de Me Begel, avocat de la commune d'Allschwil, de Me Chetrit avocat de la société SNCF Réseau, de Me Grange, avocat de l'EuroAirport et MM. R et S représentant le préfet du Haut-Rhin.

Considérant ce qui suit :

1. Les sociétés SNCF Réseau et EuroAirport sont les maîtres d'ouvrage d'un projet consistant dans la création d'une nouvelle liaison ferroviaire, d'une longueur de 6 km, permettant de desservir directement l'aéroport de Bâle-Mulhouse-Fribourg par dérivation de la ligne Strasbourg-Mulhouse-Bâle. Par un arrêté du 14 mars 2022, le préfet du Haut-Rhin a déclaré d'utilité publique le projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport sur le territoire des communes de Bartenheim, Blotzheim, Héisingue et Saint-Louis. La commune d'Allschwil en demande l'annulation.

Sur les conclusions à fin d'annulation :

En ce qui concerne le déroulement de l'enquête publique :

2. En premier lieu, aux termes de l'article R. 123-11 du code de l'environnement :
« III. - L'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête désigne le ou les lieux où cet avis doit être publié par voie d'affiches et, éventuellement, par tout autre procédé. / Pour les projets, sont au minimum désignées toutes les mairies des communes sur le territoire desquelles se situe le projet ainsi que celles dont le territoire est susceptible d'être affecté par le projet ». La

commune d'Allschwil soutient que l'avis de l'enquête publique qui s'est déroulée du 11 octobre au 9 novembre 2021 n'a pas été affiché sur son territoire ni sur celui d'aucune des communes du canton de Bâle-Campagne, en méconnaissance de ces dispositions. Toutefois, la commune d'Allschwil se situant en Suisse, le préfet du Haut-Rhin n'était dès lors pas compétent pour organiser un affichage sur le territoire d'un Etat étranger, les « communes » mentionnées par les dispositions précitées étant, nécessairement, les communes françaises. Le moyen doit être écarté.

3. En deuxième lieu, aux termes de l'article R. 122-10 du code de l'environnement : *« I. - Lorsqu'elle constate qu'un projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement d'un autre Etat, membre de l'Union européenne ou partie à la Convention du 25 février 1991 sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière signée à Espoo, ou lorsqu'elle est saisie par l'Etat susceptible d'être affecté par le projet, l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution du projet lui notifie sans délai l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique et lui transmet un exemplaire du dossier d'enquête. Le résumé non technique de l'étude d'impact mentionné au 1° du II l'article R. 122-5 et l'indication de la façon dont l'enquête publique s'insère dans la procédure administrative sont traduits, si nécessaire, dans une langue de l'Etat intéressé, les frais de traduction étant à la charge du pétitionnaire ou du maître d'ouvrage. La notification de l'arrêté d'ouverture d'enquête fixe également le délai dont disposent les autorités de cet Etat pour manifester leur intention de participer à l'enquête publique. L'enquête publique ne peut commencer avant l'expiration de ce délai »*. À supposer que la commune d'Allschwil, qui fait valoir que la consultation des collectivités étrangères est une obligation, ait entendu invoquer la méconnaissance de ces dispositions, il ressort toutefois des pièces du dossier que, par un courrier du 23 septembre 2021 adressé aux autorités du canton de Bâle-Campagne, le préfet du Haut-Rhin leur a transmis le dossier d'enquête publique du projet de nouvelle liaison ferroviaire et a sollicité leur avis sur le projet. Dans ces conditions, le moyen doit être écarté.

4. En troisième lieu, la commune d'Allschwil soutient que le dossier d'enquête publique était trop volumineux et complexe, notamment en raison de l'étude d'impact. Toutefois, si le rapport d'enquête publique a effectivement mentionné que le dossier était « *difficilement abordable* », il n'est cependant pas établi que l'étude d'impact, qui comprenait un résumé non technique, aurait été trop complexe par rapport aux enjeux de l'opération en cause, ou qu'elle aurait été inintelligible pour un public normalement averti. Le moyen doit être écarté.

En ce qui concerne l'étude d'impact :

S'agissant du scénario de référence :

5. Aux termes de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact contient : *« 3° Une description des aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement, dénommée "scénario de référence", et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport au scénario de référence peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles »*.

6. En premier lieu, si la commune d'Allschwil soutient que le chapitre 4 de l'étude d'impact « analyse de l'état initial de l'environnement » ne contient aucun élément relatif à l'évolution probable des trafics routiers en l'absence de mise en œuvre du projet de nouvelle liaison ferroviaire, il ressort toutefois des pièces du dossier que les maîtres d'ouvrage ont apporté des précisions sur ce point dans leurs mémoires en réponse à l'avis de l'autorité environnementale, au point 4.17.1.3 de ce mémoire. Le moyen doit être écarté.

7. En deuxième lieu, la commune d'Allschwil soutient que les maîtres d'ouvrage ont omis de prendre en compte les effets des autres projets dans le secteur pour apprécier l'évolution du trafic, il ressort toutefois des pièces du dossier, et notamment du mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage (au point 4.16), que le scénario de référence de l'évolution du trafic routier intégrait les projets du secteur de l'EuroAirport. Le moyen doit être écarté.

S'agissant des solutions de substitution :

8. Aux termes de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact propose : « 7° Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ». En l'espèce, le chapitre 3 de l'étude d'impact, intitulé « Esquisses des principales solutions envisagées », procède à la comparaison de neuf solutions.

9. En premier lieu, la commune d'Allschwil soutient que les variantes auraient dû être analysées de manière plus approfondie, notamment sous l'angle de l'incidence sur l'environnement et la santé. Elle ne conteste cependant pas la réponse des maîtres d'ouvrage aux observations de l'autorité environnementale, qui ont estimé, au point 5.1 de leur mémoire en réponse, que « l'ensemble des options s'inscrivant dans une même aire d'étude, la discrimination par les critères environnementaux reste faible ». Dans ces conditions, l'étude d'impact n'appelait pas, à peine d'insuffisance, de développements complémentaires. Il ressort par ailleurs des pièces du dossier que les impacts environnementaux des différentes solutions envisagées ont été pris en compte en ce qui concerne la phase travaux, au point IV.2 du chapitre 3 de l'étude d'impact. Dans ces conditions, l'insuffisance alléguée n'est pas établie.

10. En deuxième lieu, la commune d'Allschwil soutient que d'autres variantes de tracé auraient dû être analysées. En l'espèce, si l'étude d'impact a mentionné 16 variantes de tracé ferroviaire, sans les analyser, il ressort toutefois des pièces du dossier que ces variantes correspondent à l'historique des projets imaginés entre 1971 et 2001, dont la mise en œuvre, dès lors, n'a jamais été réellement envisagée. L'étude d'impact indique également qu'en raison des contraintes locales, aucun autre tracé pour la nouvelle liaison ferroviaire n'a été envisagé. Ces éléments ne sont pas sérieusement contestés par la commune d'Allschwil. Par suite, l'insuffisance alléguée n'est pas établie.

11. En troisième lieu, la commune d'Allschwil soutient que la comparaison des impacts environnementaux des différentes solutions envisagées pour le franchissement de la zone Technoport (constituée par une ancienne gravière et le cours d'eau du Liesbach) a été insuffisante. L'analyse multi-critères du franchissement du cours d'eau du Liesbach a été toutefois précisée au point 5.3 du mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage, qui indique que des critères environnementaux (« milieu naturel », « compatibilité avec Liesbach et corridor écologique ») ont été pris en compte. Les représentations de l'ouvrage d'art envisagé pour franchir ce cours d'eau, à partir de photos-montages, sont suffisamment représentatives. Dans ces conditions, l'insuffisance alléguée n'est pas établie.

S'agissant des nuisances sonores :

12. La commune soutient que la question des pics sonores générés par les trains par l'augmentation du trafic aérien n'est pas traitée par l'étude d'impact, qui s'est limitée à une estimation du bruit moyenné. Elle fait également valoir que des postes de nuisance ont été insuffisamment évalués, notamment le trafic routier, et que les effets cumulés du bruit avec d'autres projets n'ont pas été pris en compte.

13. La commune d'Allschwil se limite toutefois à reprendre les observations émises par l'autorité environnementale dans son avis du 22 janvier 2020, à la suite duquel les maîtres d'ouvrage ont diligenté une nouvelle étude acoustique, réalisée le 12 mai 2021 par le bureau d'études ACOUPHEN, qui a procédé aux études complémentaires portant sur les problématiques soulevées par la commune d'Allschwil, qui n'en conteste pas les conclusions. Par suite, l'insuffisance alléguée n'est pas établie.

S'agissant des impacts sur le climat et la qualité de l'air :

14. Aux termes de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact propose « 4° Une description des facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet : (...) c) De l'émission de polluants (...) ; f) Des incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique ; ».

15. En premier lieu, si la commune d'Allschwil soutient qu'il n'a pas été tenu compte des émissions de gaz à effet de serre en phase exploitation, le moyen manque en fait dès lors que l'étude d'impact propose une telle estimation au point III.6.2 du chapitre 10 « chapitre spécifique aux infrastructures de transport » de l'étude d'impact.

16. En deuxième lieu, la commune d'Allschwil soutient que les conséquences du projet de nouvelle liaison ferroviaire sur l'augmentation du trafic aérien sont sous-estimées. Elle n'apporte toutefois aucun élément circonstancié susceptible de remettre en cause les analyses de l'étude d'impact produites en réponse à l'avis de l'autorité environnementale, et qui mettent en évidence une décorrélation entre l'augmentation du nombre de passagers (estimée, en l'espèce et du fait de la nouvelle liaison, à plus 500 000 passagers par an) et l'augmentation du trafic aérien, compte tenu, notamment, des politiques des compagnies aériennes. L'étude indique par ailleurs qu'un volume de 500 000 passagers par an correspond, en toute hypothèse, à une moyenne de 1,4 avion supplémentaire par jour, ce qui permet, en toute hypothèse, de faire regarder comme négligeable l'augmentation de la pollution aérienne induite par le projet. Dans ces conditions, l'insuffisance alléguée n'est pas établie.

17. En troisième lieu, la commune d'Allschwil soutient qu'il n'a pas été tenu compte des émissions de particules lors du freinage des trains. En réponse à une observation de l'autorité environnementale sur ce point, les maîtres d'ouvrage ont indiqué qu'aucun élément chiffré n'était, pour le moment, possible, une telle estimation dépendant du type de matériel roulant utilisé, lequel n'est pas encore défini. Dans ces conditions, compte tenu de l'état d'avancement du projet, l'absence d'éléments chiffrés sur ce point ne s'analyse pas comme une lacune. L'insuffisance alléguée n'est ainsi pas établie.

18. En quatrième lieu, si la commune soutient que le bilan carbone du projet n'aurait pas pris en compte les émissions de CO₂ émises en phase travaux, le moyen manque en fait dès lors qu'aux termes du point 4.24 du mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage, la synthèse des émissions totales générées par le projet a été évaluée, sur une durée de 50 ans, à 65 000 tonnes supplémentaires de CO₂, dont 51 500 tonnes en phases travaux.

19. En cinquième lieu, la commune soutient que le projet serait en « *contradiction totale* » avec les objectifs climatiques de la France et que le temps de retour sur investissement carbone, estimé par les maîtres d'ouvrage à 2059, est trop long par rapport à la nécessité de l'urgence climatique. Toutefois, ces considérations se rapportent à l'appréciation de l'utilité du projet, et ne mettent en cause aucune insuffisance de l'étude d'impact. Le moyen doit être écarté comme inopérant.

S'agissant des impacts sur la faune et la flore :

20. En premier lieu, la commune d'Allschwil soutient que les risques de destruction et de dégradations seront nombreux, qu'ils ont été sous-estimés, et que les mesures « éviter-réduire-compenser » sont insuffisantes. Elle s'en tient toutefois à cette contestation très générale, qui n'apporte aucune remise en cause sérieuse de chapitre 5 de l'étude d'impact qui expose l'ensemble des mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les impacts sur le milieu naturel.

21. En deuxième lieu, si la commune soutient que les impacts cumulés sur la faune et la flore avec le projet Euro3Lys n'ont pas été étudiés, le moyen manque en fait, ainsi qu'il ressort du chapitre 6 de l'étude d'impact consacré aux effets cumulés et qui n'a pas omis cette problématique.

S'agissant des sites Natura 2000 :

22. Il ressort des pièces du dossier que l'étude d'impact a recensé huit sites Natura 2000 dans la zone d'influence, estimée à 25 km, du projet de nouvelle liaison ferroviaire, et qu'elle a estimé que trois d'entre elles devaient faire l'objet d'études approfondies.

23. En premier lieu, si la commune soutient que l'étude d'impact a omis de prendre en compte le site Natura 2000 DE8211401 situé en Allemagne, à moins de 3 km du projet, il ressort des pièces du dossier que les maîtres d'ouvrage ont complété l'étude relative aux sites Natura 2000 par la prise en compte des sites allemands, recensés au point 6 de leur mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale, qui avait souligné cette lacune. L'insuffisance alléguée n'est pas établie.

24. En deuxième lieu, la commune requérante soutient que les conséquences du projet sur les sites Natura 2000 situés en Allemagne n'ont pas été étudiées. Toutefois, l'étude d'impact a indiqué qu'en l'absence de continuité hydraulique entre le projet de nouvelle liaison ferroviaire et lesdits sites, et compte tenu de l'obstacle naturel constitué par le Rhin, ces sites n'étaient pas impactés par le projet. Si la commune soutient qu'il y aura « nécessairement » des conséquences, elle se limite à cette allégation générale, qui n'établit aucune insuffisance de la part de l'étude d'impact.

25. En troisième lieu, la commune d'Allschwil, qui se prévaut de la décision de la Cour de justice de l'union européenne C-461/17 du 7 novembre 2018, soutient que l'étude d'impact n'a pas procédé au recensement de la totalité des espèces répertoriées sur les trois sites Natura 2000 étudiés par le bureau BIOTOPE, en méconnaissance, par suite, des principes posés par cette jurisprudence. Toutefois, aux termes mêmes de la décision précitée, il y a lieu de procéder à une évaluation appropriée des incidences d'un plan ou d'un projet sur un site protégé lorsqu'il existe une probabilité que ce plan ou ce projet affecte de manière significative ce site. Or, en l'espèce, l'étude d'impact conclut à l'absence d'incidence significative sur les espèces et les habitats des sites Natura 2000 les plus proches du projet, qui ne sont pas situés dans l'emprise des travaux. La commune d'Allschwil n'établit pas le caractère erroné de telles conclusions. Par suite, en l'absence d'impact significatif avéré, l'absence de recensement exhaustif de la totalité des espèces présentes sur les sites Natura 2000 en cause n'entache pas l'étude d'impact d'insuffisance.

S'agissant de l'évaluation socio-économique :

26. En premier lieu, la commune d'Allschwil soutient que le coût global de l'opération n'a pas été suffisamment défini. Elle observe ainsi qu'aux termes de la pièce F de l'étude d'impact « appréciation sommaire des dépenses », les investissements nécessaires au projet ont été évalués à 266 millions d'euros HT, mais que le financement du projet, dans le même

document, a été chiffré à 338 millions d'euros, et que l'arrêté contesté du 14 mars 2022 mentionne un coût total de 346 millions d'euros. En défense, SNCF Réseau soutient que le montant de 266 millions d'euros, exprimé en euros courants, correspond aux conditions économiques de 2017, et que le montant de 338 millions d'euros correspond, en euros courant, au coût total du projet à la date d'achèvement du projet, en 2030, l'inflation étant ainsi appréciée non sur 5 ans, mais sur 13 ans. Ces éléments ne sont pas sérieusement contestés et si la commune soutient que la date de 2030 correspond non pas à l'achèvement des travaux, mais à sa mise en service, il ressort toutefois des pièces du dossier et notamment de planning général des travaux dont elle-même se prévaut que celui-ci indique un achèvement des travaux en 2030, contemporain de la mise en service. Il n'est pas non plus contesté que la somme de 346 millions d'euros correspond au coût complet du projet, la différence entre les montants de 338 et 346 millions d'euros résultant de dépenses déjà engagées. L'insuffisance alléguée n'est dès lors pas établie.

27. En deuxième lieu, si la commune soutient que le matériel roulant n'a pas été pris en compte dans l'estimation des coûts, il ressort toutefois des pièces du dossier que l'acquisition de deux rames de train a été évaluée à 19,4 millions d'euros, au terme du point II.2 de l'appréciation sommaire des dépenses. Le moyen doit être écarté.

28. En troisième lieu, la commune d'Allschwil soutient que le coût des 65 000 tonnes de CO₂ émises par le projet n'a pas été pris en compte alors que le coût social d'une tonne de CO₂ est *a minima* de 51 dollars. En l'espèce, il ressort des pièces du dossier que les 65 000 tonnes en cause correspondent à la totalité des émissions émises par le projet en 2078 (soit 51 500 de tonnes en phase travaux + 500 tonnes émises annuellement à compter de 2028). Ce chiffre brut doit toutefois être mis en regard des bénéfices attendus du fait du report modal de la voiture vers le train, soit un bénéfice de 78 300 tonnes de CO₂ évitées, de sorte qu'à horizon 2078, le bénéfice net attendu est de 13 300 tonnes de CO₂. Il y a par ailleurs lieu de tenir compte de la circonstance que l'essentiel des émissions sont dues à la phase travaux. Dans ces conditions, il n'est pas établi que le défaut de prise en compte du coût social des émissions émises par le projet caractériserait une insuffisance de l'étude d'impact. Le moyen doit être écarté.

En ce qui concerne le caractère d'utilité publique :

29. Une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et, éventuellement, les inconvénients d'ordre social ou l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente.

30. Pour déclarer d'utilité publique le projet de nouvelle liaison ferroviaire, le préfet du Haut-Rhin a estimé que ce projet répondait à la nécessité d'améliorer l'accès à l'aéroport, l'accès actuel, exclusivement par voie routière et autoroutière, étant saturé. Il a également estimé que le report modal, de la voie routière vers la voie ferrée, des voyageurs et des salariés de l'aéroport, constituait le principal objectif de la nouvelle liaison ferroviaire.

S'agissant des avantages du projet :

31. La commune d'Allschwil soutient que les avantages du scénario retenu de nouvelle liaison ferroviaire sont « *très largement exagérés* ».

32. En premier lieu, la commune fait valoir que le gain de temps de parcours n'est que de quelques minutes par rapport à d'autres scénarios envisagés tels que le métro léger ou le système tracté par câble. Elle fait également valoir que d'autres scénarios étaient d'un coût significativement moins élevé, telle que l'amélioration de l'existant, évaluée à 2 millions

d'euros, ou que d'autres scénarios portaient une atteinte moindre à l'environnement. Toutefois, en se limitant à procéder à des comparaisons item par item, la commune d'Allschwil n'établit pas que le scénario de nouvelle liaison ferroviaire n'était pas, une fois pris en compte l'ensemble des facteurs pertinents, le scénario comparativement le plus avantageux. Le moyen doit être écarté.

33. En deuxième lieu, la commune d'Allschwil soutient que l'intérêt du projet de nouvelle liaison ferroviaire a été surestimé en termes de report attendu du trafic routier vers le train, au motif qu'il n'a pas été tenu compte des projets en cours dans le secteur de l'EuroAirport. Toutefois, ainsi qu'il a été dit au point 7, l'analyse de l'évolution du trafic routier a intégré ces projets et la commune d'Allschwil n'apporte aucun élément circonstancié de nature à remettre en cause les estimations de l'étude d'impact. Le moyen doit être écarté.

34. En troisième lieu, la commune soutient que l'évolution du trafic routier a été étudiée en fonction du développement de la demande aérienne en 2018, soit avant la crise sanitaire, qui a remis en cause ces prévisions et entraîné une baisse durable du trafic aérien. Toutefois, en se limitant à se prévaloir d'un article de presse générale, elle n'établit pas que l'estimation de l'augmentation du trafic aérien de l'EuroAirport, fixée à 2.1% par an pour la période 2015-2035, serait irréaliste.

35. En quatrième lieu, si la commune soutient que l'intérêt du projet au regard de la diminution espérée du trafic routier n'est pas avéré, elle se borne à cette assertion sommaire.

36. En cinquième lieu, si la commune soutient que le scénario de référence de l'évolution du trafic routier n'aurait pas tenu compte de l'effet cumulé des projets cumulés, le moyen manque en fait, ainsi qu'il a été dit au point 7.

37. En sixième lieu, la commune conteste l'effet attendu de report, grâce à la nouvelle liaison ferroviaire, d'autres aéroports vers l'EuroAirport, sans apporter aucun élément circonstancié.

38. En septième lieu, si la commune remet en cause l'incohérence du coût du projet, elle n'apporte pas d'éléments nouveaux et le moyen doit être écarté pour les mêmes motifs qu'au point 2-.

S'agissant des inconvénients excessifs :

39. En premier lieu, aux termes de l'article 1511-4 du code des transports : « (...) le dossier de l'évaluation est joint au dossier de l'enquête publique à laquelle est soumis le projet (...) ». Aux termes de l'article R. 1511-4 du même code : « L'évaluation des grands projets d'infrastructures comporte : / 1° Une analyse des conditions et des coûts de construction, d'entretien, d'exploitation et de renouvellement de l'infrastructure projetée ; / 2° Une analyse des conditions de financement et, chaque fois que cela est possible, une estimation du taux de rentabilité financière (...) ». La commune d'Allschwil soutient que les conditions de financement et de répartition des dépenses ont été sommairement exposées dans l'appréciation sommaire des dépenses de l'étude d'impact. Toutefois, un tel moyen, relatif à la régularité de l'étude d'impact et à la complétude du dossier soumis à enquête publique, est sans incidence sur le caractère d'utilité publique du projet de nouvelle liaison ferroviaire. Le moyen doit être écarté comme inopérant.

40. En deuxième lieu, si la commune d'Allschwil soutient que la rentabilité du projet ne serait pas assurée, elle n'apporte aucun élément circonstancié de nature à remettre en cause l'analyse socio-économique de l'étude d'impact, qui a estimé à 1,3 la valeur actualisée nette socioéconomique (VAN SE) du projet.

41. En troisième lieu, les moyens tirés de l'atteinte excessive à l'environnement et à la santé humaine ne reposent que sur des éléments à caractère généraux et doivent, par conséquent, être écartés.

42. En quatrième lieu, aux termes de l'article L. 100-4 du code de l'énergie : « *I.-Pour répondre à l'urgence écologique et climatique, la politique énergétique nationale a pour objectifs : / 1° De réduire les émissions de gaz à effet de serre de 40 % entre 1990 et 2030 et d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 en divisant les émissions de gaz à effet de serre par un facteur supérieur à six entre 1990 et 2050* ». La commune d'Allschwil soutient que l'arrêté contesté est entaché d'erreur manifeste d'appréciation au regard de ces dispositions. Toutefois, il n'appartient pas au juge administratif de contrôler la compatibilité d'un projet individuel aux objectifs généraux énoncés à cet article et la circonstance qu'un projet serait générateur d'émissions de gaz à effet de serre n'est pas en soi de nature à en empêcher la réalisation. En ce qui concerne le bilan du projet en termes d'émissions de gaz à effet de serre, seul à prendre en compte pour en apprécier l'utilité publique, il ressort des pièces du dossier que, ainsi qu'il a déjà été dit, l'essentiel des émissions sont dues à la phase travaux, que les économies annuelles de CO₂, du fait du report modal, sont estimées à environ 2 860 tonnes par an, et qu'à horizon 2078, ce qui n'est pas une durée anormalement longue au regard de la nature de ce type d'infrastructure, le bilan carbone estimé à une baisse de 13 300 tonnes de CO₂. La commune d'Allschwil, qui se limite pour l'essentiel à contester ces valeurs sans se prévaloir d'aucune contre-étude particulière, n'en établit dès lors pas le caractère inexact. Dans ces conditions, le moyen doit être écarté.

43. Il résulte de tout ce qui précède, sans qu'il soit besoin de statuer sur la fin de non-recevoir tirée du défaut d'intérêt à agir de la commune d'Allschwil, que les conclusions présentées par la commune d'Allschwil à fin d'annulation doivent être rejetées.

Sur les frais d'instance :

44. Dans les circonstances de l'espèce, il y a lieu de mettre à la charge de la commune d'Allschwil le versement d'une somme de 1 500 euros à payer, à chacun d'entre eux, à la SNCF Réseau et à l'aéroport Bâle-Mulhouse-Fribourg au titre des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative. En revanche, ces dispositions font obstacle à ce qu'il soit mis à la charge de l'Etat et de SNCF Réseau, qui ne sont pas la partie perdante, le versement d'une somme de 5 000 euros.

DE C I D E :

Article 1 : La requête de la commune d'Allschwil est rejetée.

Article 2 : La commune d'Allschwil versera une somme de 1 500 (mille cinq cents) euros à SNCF Réseau au titre des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative, ainsi qu'une somme de 1 500 (mille cinq cents) euros, au titre des mêmes dispositions, à l'aéroport Bâle-Mulhouse-Fribourg.

Article 3 : Le présent jugement sera notifié à la commune d'Allschwil, à SNCF Réseau, à l'aéroport Bâle-Mulhouse-Fribourg et au ministre de la transition écologique, de la biodiversité, de la forêt, de la mer et de la pêche. Copie en sera adressée au préfet du Haut-Rhin.

Délibéré après l'audience du 6 mars 2025, à laquelle siégeaient :

M.S, président,
M. B, premier conseiller,
Mme J, première conseillère.

Rendu public par mise à disposition au greffe le 7 avril 2025.

Le rapporteur,

Le président,

B

S

La greffière,

P

La République mande et ordonne au ministre de la transition écologique, de la biodiversité, de la forêt, de la mer et de la pêche, en ce qui le concerne ou à tous commissaires de justice à ce requis en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution de la présente décision.

Pour expédition conforme,
La greffière,