



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

politique des transports

Question orale n° 290

Texte de la question

M. Jean Ueberschlag attire l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer sur la situation de l'emploi en Alsace du Sud : handicaps dus à la non-attribution des créneaux libérés par Airlib au bénéfice de l'aéroport de Bâle-Mulhouse et à la persistance du différend opposant RFF et SNCF quant à la dévolution du patrimoine foncier. Sur le site de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, deuxième employeur du département du Haut-Rhin, plus de 1 000 licenciements sont en cours, suite à la baisse du trafic et aux difficultés de la compagnie Swiss. Il souhaite que ne soit pas oubliée la plate-forme de Bâle-Mulhouse dans l'attribution des 20 % de créneaux libérés par Airlib préemptés au titre de l'aménagement du territoire, le COHOR ayant fait ses choix sur des critères qu'il ignore. D'autre part, dans la ville de Saint-Louis, la SNCF possède beaucoup de terrains à même d'accueillir des activités économiques. Or la loi du 13 février 1997 portant création de RFF et le décret du 6 mai 1997 portant constitution du patrimoine initial de RFF n'ont pas suffisamment clarifié la définition des patrimoines revenant à chacun des deux établissements publics, ce qui soulève des difficultés quant à l'acquisition du terrain. Le différend entre RFF et SNCF, quant à la propriété de ces terrains, doit être soumis à la Commission nationale de répartition des actifs (CNRA), mais ce problème ne peut être réglé que par décision interministérielle. La décision devant intervenir avant le 26 juin 2003, il lui demande de faire le nécessaire pour que le bon sens l'emporte.

Texte de la réponse

CONSÉQUENCES SUR L'EMPLOI

DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LE HAUT-RHIN

M. le président. La parole est à M. Jean Ueberschlag, pour exposer sa question, n° 290, relative aux conséquences sur l'emploi de la politique des transports dans le Haut-Rhin.

M. Jean Ueberschlag. Monsieur le ministre de l'équipement et des transports, notre région, jusqu'à présent, avait été relativement épargnée, mais l'embellie est terminée et elle connaît, à son tour, des difficultés économiques.

Sur le site de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, deuxième employeur du département, plus de mille licenciements sont en cours à la suite de la baisse du trafic et des difficultés de la compagnie Swiss. C'est pourquoi nous aimerions que vous n'oubliez pas la plate-forme de Bâle-Mulhouse dans l'attribution des 20 % de créneaux libérés par Air Lib et préemptés par votre ministère au titre de l'aménagement du territoire. Nous nous sommes adressés au coordonnateur des horaires, le COHOR, pour savoir selon quels critères politico-économiques il ferait ses choix, mais nous n'avons pas obtenu de réponse.

Ma question a un deuxième objet : le différend entre RFF et la SNCF. Dans la ville de Saint-Louis, dont je suis le maire, la SNCF possédait beaucoup de terrains susceptibles d'accueillir des activités économiques. Or, vous le

savez, la loi du 13 février 1997, qui a créé Réseau ferré de France, et le décret du 6 mai 1997 portant constitution de son patrimoine initial n'ont pas suffisamment clarifié la définition des patrimoines qui reviennent à chacun des deux établissements publics. C'est ainsi que, depuis 1999 - je tiens à votre disposition une correspondance qui en témoigne -, nous essayons en vain d'acquérir des terrains pour y établir une zone d'équipement. Le différend entre RFF et la SNCF quant à la propriété de ces terrains doit être soumis, paraît-il, à une Commission nationale de répartition des actifs, la CNRA, mais on nous dit que ce problème ne peut être réglé que par une décision interministérielle, ce qui prend toujours de longs mois.

J'ai eu l'occasion de soumettre ce problème à M. Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports, lors de sa visite dans le département du Haut-Rhin. Assistaient à cet entretien M. Gallois et M. Duport. J'ai ensuite envoyé un courrier à M. Duport, le 18 novembre, mais il est resté sans réponse.

Monsieur le ministre, il y a urgence. Une vieille entreprise de Saint-Louis, entreprise étrangère comme beaucoup dans notre région, a besoin de s'agrandir et, pour cela, il lui faut deux hectares. Nous avons saisi les administrations, et notamment RFF, mais, depuis le mois de novembre, j'y insiste, nous n'avons toujours pas de réponse. Or la décision doit intervenir avant le 26 juin 2003. A défaut, cette entreprise ira s'installer en Allemagne.

Pouvez-vous faire le nécessaire pour que, enfin, le bon sens l'emporte et que l'emploi ne soit pas à nouveau pénalisé par des différends ou des querelles entre administrations ?

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.

M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Monsieur le député, nous ne laisserons pas tomber l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Si vous souffrez sur le plan économique, j'espère que c'est tout à fait provisoire, que la croissance sera de retour dans les semaines et les mois qui viennent, et que votre région, jusqu'à présent épargnée, en bénéficiera aussitôt.

Je déplore profondément, comme vous-même, le nombre important de licenciements en cours sur la plate-forme de Bâle-Mulhouse. Les difficultés de la compagnie Swiss en sont une des causes et, d'une manière plus large, l'exposition du transport aérien à une conjoncture mondiale particulièrement difficile. La guerre en Irak puis l'épidémie de pneumopathie en Asie l'ont gravement perturbé.

Mais la mesure que vous préconisez, qui consisterait à affecter à la desserte de Bâle-Mulhouse une partie des créneaux horaires rendus disponibles au départ de Paris-Orly à la suite de la défaillance d'Air Lib, ne peut malheureusement être mise en oeuvre. En effet, les critères qui ont prévalu pour la redistribution de ces créneaux ont été les suivants : permettre la reprise de liaisons précédemment effectuées par Air Lib et sur lesquelles cette compagnie était le seul transporteur ; rétablir un certain niveau de concurrence sur des liaisons où celle-ci avait disparu ; desservir les régions pour lesquelles le transport aérien présente un caractère primordial au regard de la cohésion nationale, c'est-à-dire les quatre départements d'outre-mer et la Corse. Le coordonnateur COHOR, dont je rappelle qu'il est indépendant - on croit souvent, à tort, qu'il suffit de solliciter le ministre pour qu'il lui donne des instructions alors que le COHOR décide en toute indépendance, ce qui fait sa force et justifie le respect dont il est l'objet dans toute la Communauté européenne -, n'a pas attribué de créneaux horaires pour la desserte de Mulhouse au départ d'Orly. D'ailleurs, seule la compagnie EasyJet avait déposé une demande, tout en précisant que cette liaison ne faisait pas partie de ses priorités.

En outre, dans le cadre du droit communautaire, pour affecter des créneaux horaires réservés sur une liaison aérienne donnée, des obligations de service public peuvent être imposées en cas de carence ou d'insuffisance manifeste de l'offre de service aérien. Force est de constater que cette condition n'était pas remplie en l'occurrence car il existe d'ores et déjà une offre adaptée entre Mulhouse et Paris.

Soyez assuré, monsieur le député, que le Gouvernement est très attentif aux répercussions de la crise du transport aérien sur l'emploi et que nous entendons agir en concertation avec les élus et les collectivités territoriales pour nous efforcer de limiter ces répercussions.

Par ailleurs, s'agissant des difficultés auxquelles s'est heurté le projet de zone d'équipement de la ville de Saint-Louis, sachez que j'ai demandé à la SNCF et à RFF d'examiner au plus vite les modalités d'un aboutissement rapide de cette affaire. En cas d'accord sur la propriété du terrain - bien que la discussion soit vive, j'ai bon espoir qu'ils y parviennent - rien ne s'opposera à la vente. Dans le cas contraire, ils devront porter leur désaccord devant la Commission nationale de répartition des actifs, et je m'engage à ce que la décision intervenant après l'avis de cette commission soit prise dans les délais les plus brefs.

Ce cas est regrettable. Il illustre une situation inacceptable sur laquelle j'avais déjà été alerté par des élus : six ans après la loi du 13 février 1997 portant création de Réseau ferré de France, le problème de la répartition des actifs ferroviaires entre RFF et la SNCF n'est pas encore définitivement réglé. J'ai donc décidé de confier à un conseiller d'Etat le soin de proposer une interprétation des termes de la loi et de son décret d'application. Ses conclusions viendront compléter les principes déjà dégagés par la Commission nationale de répartition des actifs dans les affaires portées devant elle.

Il n'est pas acceptable que des projets des collectivités territoriales soient entravés par des différends opposant deux établissements publics de l'Etat. Je veillerai personnellement à y mettre fin.

M. le président. La parole est à M. Jean Ueberschlag.

M. Jean Ueberschlag. Je vous remercie, monsieur le ministre, de mettre bon ordre à ces querelles de boutiquiers,...

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. C'est exactement cela !

M. Jean Ueberschlag... car le temps passe et nous sommes pris à la gorge. Pour ma part, je suis prêt à consigner la somme nécessaire, correspondant à l'estimation des domaines, pourvu que soit RFF, soit la SNCF nous donne l'autorisation d'utiliser les terrains pour y installer l'entreprise en question.

Dans une brochure publiée il y a quelques jours, Réseau ferré de France indique qu'il est le plus grand propriétaire foncier de France, avec un patrimoine de 108 000 hectares répartis sur 11 000 communes, ce qui donne une idée de l'enjeu de cette querelle. A raison d'une moyenne de 30 000 francs l'are ou de 300 francs le mètre carré, cela fait quelque 300 milliards qui dorment et qui seraient bien mieux utilisés à des activités économiques. Encore une fois, je vous remercie, monsieur le ministre, d'y mettre bon ordre.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Monsieur le député, vous avez raison. J'ai d'ailleurs déjà écrit à ce propos à RFF, à la SNCF ainsi qu'à mes collègues de la défense et de l'éducation nationale pour leur demander de faire un repérage aussi fin que possible de toutes les réserves foncières dont dispose l'Etat. Il serait en effet souhaitable, dans une période de crise du foncier pour la construction de logements, d'engager une politique de cession de ces terrains qui sont souvent situés en centre-ville, à proximité, ou dans des sites stratégiques pour les agglomérations. En accroissant l'offre foncière, on permettrait la réalisation d'un plus grand nombre de logements.

Il est indispensable de mener une action volontariste en matière de cessions foncières.

Données clés

Auteur : [M. Jean Ueberschlag](#)

Circonscription : Haut-Rhin (4^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 290

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : transports et mer

Ministère attributaire : transports et mer

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 28 avril 2003, page 3247

Réponse publiée le : 30 avril 2003, page 3187

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 28 avril 2003