



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Raccordement ferroviaire de l'aéroport de Bâle-Mulhouse

Question écrite n° 6205

Texte de la question

M. Éric Straumann attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le projet de raccordement ferroviaire de l'aéroport de Bâle-Mulhouse (« Nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport » / NLF EAP). Dans le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures, remis le 1er février 2018 le seul projet alsacien qui n'ait pas été intégralement rejeté par le Conseil d'orientation des infrastructures est le projet de raccordement ferroviaire de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, mais la participation de l'État à ce projet ne figure que dans le scénario 3, qui est le moins probable. Il en résulte la situation suivante pour l'Alsace : scénario 1 (48 Milliards d'euros) : 0 ; scénario 2 (60 Milliards d'euros) : 0 ; scénario 3 (80 Milliards d'euros), 50 M d'euros soit 0,063 % de l'enveloppe nationale. L'aéroport binational de Bâle-Mulhouse, dont le nom commercial est « EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg », est le fruit d'une coopération transfrontalière exemplaire. Avec près de 8 millions de passagers en 2017, l'EuroAirport est le 5ème aéroport de province, le 1er de la moitié nord de la France et le 3ème aéroport national suisse. Avec plus de 6 400 salariés sur le site, c'est aujourd'hui la première plateforme d'emploi du Haut-Rhin. L'aéroport de Bâle-Mulhouse est une infrastructure clé pour l'Alsace et les territoires voisins, la Franche-Comté mais aussi le nord-ouest de la Suisse et le pays de Bade. Sa zone de chalandise trinationale compte plus de 6 millions d'habitants à moins de 90 minutes en voiture. En page 94 le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures indique que l'EuroAirport « est desservi par la route avec des transports en commun performants. ». Cette affirmation est erronée. C'est pourquoi, en 2009, l'État a initié une étude préliminaire portant sur l'amélioration de la desserte terrestre de l'aéroport. Cette étude a examiné toutes les solutions techniques envisageables pour améliorer la desserte terrestre. Lors de sa séance du 5 décembre 2011, le Comité de pilotage trinationale, présidé par le préfet de région a choisi à l'unanimité la solution de desserte ferroviaire, avec une gare au contact direct de l'aérogare. Le projet NLF EAP consiste à créer une desserte ferroviaire directe de la plateforme aéroportuaire en créant 6 kilomètres de double voie électrifiée en dérivation de la ligne ferroviaire existante Strasbourg-Mulhouse-Bâle, avec une nouvelle halte ferroviaire au contact direct de l'aérogare. La convention de financement des études d'avant-projet a été signée le 12 avril 2016, avec un co-financement franco-suisse, et une participation du programme européen INTERREG V Rhin Supérieur au titre de la coopération transfrontalière franco-germano-suisse. Ces études seront terminées d'ici fin 2018, y compris l'étude socio-économique, qui permettra de mieux apprécier l'utilité pour la collectivité du projet NLF EAP. Il convient de rappeler que l'étude socio-économique incluse dans l'étude préliminaire de 2010-11 avait conclu à un haut niveau d'utilité socio-économique du projet, bien que le trafic passager alors envisagé à la mise en service n'était que de 5,8 millions de passagers, seuil déjà largement dépassé. Même si les travaux se dérouleront entièrement sur sol français, la Suisse s'engage de manière résolue dans le projet. Les cantons de Bâle-campagne, Bâle-ville et surtout la Confédération suisse prévoient d'engager d'importantes sommes dans la réalisation de cette infrastructure. Il serait de ce fait totalement incompréhensible et inacceptable pour les alsaciens que le projet de loi d'orientation des mobilités n'intègre pas le projet de raccordement ferroviaire de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse. Il lui demande quelle est la position du Gouvernement sur ce sujet.

Texte de la réponse

L'aéroport de Bâle Mulhouse est une infrastructure exemplaire par sa gouvernance internationale et par la dynamique économique qu'il crée pour la région Grand Est. Il est actuellement desservi par la route avec des transports en commun performants. Un projet de raccordement ferroviaire régional a été envisagé en 2010 visant la création de 6 kilomètres de double voie électrifiée en dérivation de la ligne ferroviaire existante entre Strasbourg, Mulhouse et Bâle, pour un coût estimé à 250 M€ aux conditions économiques de 2017. À la suite des études d'opportunité menées en collaboration avec la région Grand Est, l'Allemagne et la Suisse, le Gouvernement a renouvelé son engagement sur ce projet en proposant l'inscription de 5 M€ dans le contrat de plan État-région 2015-2020, afin de financer les études préalables à l'enquête d'utilité publique. Ces études sont actuellement en cours dans la perspective de la tenue d'une enquête publique à l'horizon 2020. Parallèlement à ces études, un groupe de travail a été mis en place, associant notamment l'État, la région Grand Est, les autorités fédérales suisses et le canton de Bâle, afin de préparer les éléments devant figurer dans un futur accord international. Par ailleurs, le Conseil d'orientation des infrastructures a rendu ses recommandations pour le financement des infrastructures de transport au cours des 20 prochaines années. Le Conseil n'a pas identifié à ce stade, a priori, un besoin de mobiliser des financements nationaux français dans le cadre de ce projet ; par précaution, un cofinancement a toutefois été inclus dans le scénario financier le plus ambitieux. Une étude socio-économique est actuellement conduite pour apprécier les gains de chacun des acteurs, à la fois en France, en Suisse et en Allemagne, liés à la réalisation de ce projet, ce qui pourrait préfigurer des clés de financement pour la réalisation ultérieure du projet. Les premiers résultats mettent en évidence que les gains permis par le projet bénéficieraient majoritairement aux usagers en lien avec la Suisse. Le Gouvernement a conscience de l'attachement des élus à ce projet transfrontalier, de même que celui des autorités suisses. Il va donc de soi que son avenir doit se décider entre les différents partenaires, au premier rang desquels la région Grand-Est et la Suisse. Ces échanges doivent permettre d'envisager la réalisation de cette infrastructure, très attendue localement, dans le cadre des contraintes financières de l'État.

Données clés

Auteur : [M. Éric Straumann](#)

Circonscription : Haut-Rhin (1^{re} circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 6205

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [6 mars 2018](#), page 1867

Réponse publiée au JO le : [1er mai 2018](#), page 3779