



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Rapport Duron - Liaison ferroviaire Euroairport-Plateforme Douanière Saint-Louis

Question orale n° 205

Texte de la question

M. Jean-Luc Reitzer attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les conclusions du « rapport Duron » concernant la liaison ferroviaire de l'Euroairport de Bâle-Mulhouse et la plateforme douanière de transport routier international de Saint-Louis. Alors que la région Grand Est et les cantons suisses de Bâle-ville, Bâle-campagne et Soleure ont signé un protocole favorable à la réalisation de la nouvelle liaison ferroviaire de l'Euroairport, le « rapport Duron » estime « qu'il n'y a pas, à ce stade, besoin de mobiliser des financements nationaux français dans le cadre de ce projet ». Alors que les amis suisses investissent 11,5 milliards de francs suisses d'ici 2035 et reconnaissent l'importance du développement de l'offre ferroviaire transfrontalière dans l'agglomération de Bâle, la France, elle, préconise d'attendre les conclusions de l'étude socio-économique prévue pour le 1er semestre 2018 pour « apprécier l'utilité pour la collectivité, de ce projet ». L'Euroairport, seul aéroport binational du monde, joue un rôle économique majeur avec ses 120 entreprises internationales. Ce raccordement ferroviaire renforcera encore davantage la compétitivité du site, sécurisera ses 6 400 emplois, améliorera l'accessibilité de l'aéroport et offrira une véritable alternative à l'usage de la voiture. Aussi, dans le même secteur, à Saint-Louis, se trouve la plus importante plateforme douanière de transport routier international de France puisqu'elle accueille quotidiennement près de 3 000 camions sur 400 places prévues. Il lui demande si les travaux d'aménagement de la plateforme douanière démarreront bien en 2018 comme s'y était engagé l'État et d'autre part si le Gouvernement compte suivre les recommandations du « rapport Duron » au sujet de cette liaison ferroviaire.

Texte de la réponse

LIAISON FERROVIAIRE DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE BÂLE-MULHOUSE

M. le président. La parole est à M. Jean-Luc Reitzer, pour exposer sa question, n° 205, relative à la liaison ferroviaire de l'aéroport international de Bâle-Mulhouse.

M. Jean-Luc Reitzer. Madame la secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, en l'absence de Mme la ministre chargée des transports, je vous soumetts ma question relative à la liaison ferroviaire de l'aéroport international de Bâle-Mulhouse, dit « Euroairport ».

Alors que la région Grand Est et les cantons suisses de Bâle-Ville, de Bâle-Campagne et de Soleure ont signé un protocole d'accord pour la réalisation de la nouvelle liaison ferroviaire de l'aéroport international de Bâle-Mulhouse-Fribourg, on peut lire dans le rapport Duron – « le fameux rapport Duron », allais-je dire – qu'il n'y a « pas, à ce stade, [...] un besoin de mobiliser des financements nationaux français dans le cadre de ce projet ». Alors que nos voisins suisses sont prêts à investir en reconnaissant l'importance du développement de l'offre ferroviaire transfrontalière, la France, quant à elle, préconise d'attendre les conclusions d'une énième étude socio-économique pour – je cite à nouveau le rapport – « apprécier l'utilité pour la collectivité de ce projet ».

Madame la secrétaire d'État, les bras m'en tombent ! En effet, cette liaison permettra de relier l'aéroport de Bâle-

Mulhouse au TGV Est, en direction de Strasbourg, mais également au TGV Rhin-Rhône, en direction de la Franche-Comté et de la Bourgogne. Dois-je rappeler ici – cela me semble hélas nécessaire – que l'Euroairport est le troisième aéroport suisse, le cinquième aéroport français, le seul aéroport binational du monde, et qu'il accueille quelque 120 entreprises, suscite près de 7 000 emplois directs et plus de 20 000 emplois indirects, et va atteindre cette année 8 millions de passagers ? Il n'est donc pas besoin, me semble-t-il, d'études supplémentaires pour acter cette réalité.

De surcroît, à quelques kilomètres de l'Euroairport se trouve la plus importante plateforme douanière de transport international routier, conçue en 1989 pour accueillir 400 camions ; or, elle en accueille près de 3 000 par jour, ce qui engendre, vous vous en doutez, des embouteillages considérables. Le réaménagement de cette plateforme a été inscrit au contrat de plan État-région 2015-2020 mais, là encore, nous nous demandons si l'État tiendra sa parole.

Madame la secrétaire d'État, pouvez-vous me confirmer, d'une part, que les travaux d'aménagement de cette plateforme TIR démarreront bien cette année, comme cela a été annoncé, et, d'autre part et surtout, que la plateforme sera réalisée dans les conditions techniques que nous souhaitons et que la France reconnaîtra aussi le caractère prioritaire – objet, je le rappelle, d'accords avec la Suisse – de la liaison ferroviaire de l'Euroairport ? Telles sont les questions qu'à travers vous, je me permets de poser à Mme la ministre chargée des transports.

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire.

Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire. Monsieur Reitzer, comme vous l'avez indiqué, l'aéroport de Bâle-Mulhouse est une infrastructure exemplaire, tant par sa gouvernance internationale que par la dynamique économique qu'il impulse dans la région Grand Est. Bien qu'il soit desservi par la route, avec des transports en commun performants, un projet de raccordement ferroviaire régional a été envisagé en 2010. À la suite des études d'opportunité menées en collaboration avec la région Grand Est, l'Allemagne et la Suisse, le gouvernement français a renouvelé son engagement en faveur de ce projet en proposant l'inscription de 5 millions d'euros dans l'actuel contrat de plan État-région, pour financer les études préalables à l'enquête d'utilité publique. Celles-ci se déroulent actuellement et permettront dans quelques mois de mieux apprécier l'utilité de ce projet pour la collectivité.

Parallèlement à ces études, un groupe de travail a été mis en place sous l'égide de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement – la DREAL – pour préparer les éléments devant figurer dans un futur accord international. Ce groupe de travail associe des représentants de la région et des autres collectivités concernées par le projet, SNCF Réseau et SNCF Mobilités, l'Euroairport, l'Office fédéral des transports suisse, le canton de Bâle, les chemins de fer fédéraux suisses et des acteurs allemands.

Par ailleurs, vous l'avez souligné, le Conseil d'orientation des infrastructures a récemment rendu ses propositions pour le financement des infrastructures de transport au cours des vingt prochaines années ; la participation financière de l'État français au projet de liaison ferroviaire de l'Euroairport ne figure que dans le scénario le plus ambitieux. À la suite de ce rapport, Mme la ministre chargée des transports a engagé une série de consultations avec l'ensemble des présidents de région, des grandes associations de collectivités et des usagers, afin de préparer le volet programmation du projet de loi d'orientation sur les mobilités, qui sera présenté prochainement au Parlement et dont vous aurez l'occasion de débattre.

Ces consultations permettront de tracer les perspectives du projet de liaison ferroviaire de l'Euroairport, en particulier quant à la participation de l'État et quant à son financement.

Concernant la plateforme douanière située à Saint-Louis sur l'autoroute A35, il s'agit bien d'une opération prioritaire pour l'État au vu des enjeux qu'elle revêt. Comme vous le savez, cette opération est inscrite au contrat de plan État-région 2015-2020, pour un montant global de 8 millions d'euros, et l'engagement financier de l'État, de la région Grand Est et du département du Haut-Rhin s'est concrétisé par une convention de financement le

22 mai 2017.

Toutefois, compte tenu du coût important de cette opération, un comité de pilotage sera prochainement organisé avec les collectivités territoriales intéressées. Par ailleurs, une rencontre est programmée le 27 mars avec la partie suisse afin d'examiner les conditions dans lesquelles cette dernière pourrait participer au financement de l'opération – puisqu'il est important qu'elle y participe. L'objectif reste bien sûr l'engagement du marché de travaux d'ici à la fin de l'année : cela reste notre ligne de mire. Dans ces conditions, les premiers travaux pourraient démarrer au printemps 2019, ce qui, j'en suis sûre, est de nature à vous satisfaire, monsieur le député.

M. le président. La parole est à M. Jean-Luc Reitzer.

M. Jean-Luc Reitzer. Je prends acte de la volonté du Gouvernement de régler le problème de la liaison ferroviaire, et puis vous assurer que toutes les parties prenantes – française, suisse et allemande, ainsi que les milieux économiques – y sont favorables. L'ensemble de ces partenaires se sont réunis hier à Mulhouse.

En ce qui concerne la plateforme TIR, les « mais » ne sont pas de mise, madame la secrétaire d'État : cette infrastructure, inscrite au contrat de plan, doit être réalisée. Les travaux doivent donc démarrer comme prévu, car les embouteillages qui se créent tous les jours sont considérables. S'il vous plaît, enlevez donc les « mais » de votre discours, et faites en sorte que les engagements de l'État soient tenus.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Luc Reitzer](#)

Circonscription : Haut-Rhin (3^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 205

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [20 mars 2018](#)

Réponse publiée le : 28 mars 2018, page 2122

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du [20 mars 2018](#)