
Ministère de l'Europe
et des affaires étrangères

Projet de loi
autorisant l'approbation de l'accord relatif à la restructuration de la plate-forme douanière
de Saint-Louis - Bâle sur l'autoroute A35, en France entre le Gouvernement
de la République française et le Conseil fédéral suisse

NOR : EAEJ2217538L/Bleue-1

ETUDE D'IMPACT

I. Situation de référence

La France et la Suisse entretiennent une relation bilatérale étroite¹, en particulier en raison de leur proximité géographique (les deux pays partagent une frontière longue de 570 km), et des nombreux échanges qui font vivre au quotidien ce bassin de vie partagé. La coopération transfrontalière est donc très intense, avec notamment près de 200 000 frontaliers français qui se rendent chaque jour en Suisse pour y travailler.

La plate-forme douanière de Saint-Louis - Bâle est située à l'est de l'autoroute A35 (dans le département du Haut-Rhin, appartenant depuis le 1^{er} janvier 2021 au territoire de la Collectivité européenne d'Alsace, en région Grand Est), sur l'itinéraire Mulhouse-Bâle. L'autoroute A35 commence au poste frontière franco-suisse de Saint-Louis dans le prolongement de l'autoroute suisse A3 puis dessert les villes françaises de Mulhouse, Colmar, Sélestat, Obernai, Strasbourg et enfin la ville allemande de Lauterbourg, à proximité de laquelle elle se connecte à la B9 allemande.

La plate-forme douanière est dédiée au trafic des poids lourds et permet la réalisation des formalités douanières telles que le dédouanement et la perception de la redevance poids lourds liée aux prestations mise en place par la Suisse en 2001. Son accès se fait par une bretelle et une sortie dédiées. La ville de Bâle est l'unique porte d'entrée au nord de la Suisse pour le trafic de marchandises, essentiellement en provenance des grands ports sur la Manche et la Mer du Nord (Rotterdam, Anvers, le Havre par exemple). Ceci implique des flux intenses, principalement en rive droite du Rhin mais également en rive gauche, nécessitant des infrastructures adaptées pour accueillir ces trafics.

¹ La France est le cinquième partenaire commercial de la Suisse. La Suisse était en 2018 le deuxième investisseur ultime en France avec un stock de 82,3 milliards d'euros, derrière les États-Unis. Quelque 1100 entreprises suisses emploient 265 000 personnes en France, alors qu'on dénombre en Suisse 1 500 entreprises françaises pour 71 000 emplois. La coopération transfrontalière est riche avec plusieurs institutions telles que l'Arc jurassien, le Comité régional franco-genevois, la Commission inter-gouvernementale Rhin supérieur, par exemple, qui la font vivre au quotidien. Dans le domaine de la santé, un accord-cadre de coopération sanitaire transfrontalière est entré en vigueur en 2019, ce qui a permis une coopération plus fluide lors de la crise sanitaire.

L'infrastructure actuelle n'est plus à même de répondre aux flux grandissants de poids lourds : conçue en 1990 pour 400 poids lourds par jour, la plate-forme en accueille désormais 3 000 par jour en moyenne. Cet accroissement est lié, entre autres, à l'augmentation de la limite du tonnage des camions autorisés en Suisse (qui est passée de 28 à 34 tonnes en 2001 et à 40 tonnes en 2005) et à la mise en place de la redevance poids lourds liée aux prestations qui oblige tous véhicules de plus de 3,5t transitant par la Suisse à emprunter l'une des plates-formes douanières pour s'en acquitter. Il est également lié au report d'une partie du trafic de transit de l'autoroute A5 allemande, soumise à une taxe poids lourd depuis 2005 (LKW Maut), sur le réseau alsacien, parallèle et gratuit. L'engorgement des parkings de la plate-forme qui en résulte entraîne un dysfonctionnement des circulations sur la plate-forme, caractérisé par un stationnement anarchique des poids lourds sur les voies de circulation de la plate-forme et même des remontées de files de poids lourds sur l'A35 dans le sens France-Suisse qui peuvent perturber le fonctionnement de l'A35 et être source d'accidents.

Dans ce contexte, il a été décidé de restructurer la plate-forme douanière, qui ne répondait plus de manière satisfaisante aux besoins quotidiens.

II. Historique des négociations

Dès 2008, sous l'égide de la préfecture du Haut-Rhin, les services de l'État ont acté le lancement d'études en vue d'une restructuration de la plate-forme douanière, autour des objectifs de sécurisation des queues de bouchons et d'information des usagers. La direction régionale de l'équipement a ensuite piloté avec la direction interdépartementale des routes les études et plans d'actions préalables, qui ont abouti à l'inscription d'une opération « Aménagement de la plate-forme de Saint Louis », au programme de Modernisation des Itinéraires (PDMI) 2009 – 2014 de la région Alsace.

Diagnostiquant les dysfonctionnements de la plate-forme douanière ayant pour origine sa vétusté, sa sous-capacité et la restriction de circulation des poids-lourds en Suisse la nuit, il a été décidé d'organiser les circulations et flux de poids lourds, d'optimiser le stationnement et de réaménager l'accès depuis l'A35.

Le scénario final de réaménagement de la plate-forme douanière de Saint-Louis a été validé en comité de pilotage en 2014.

Du fait du caractère transfrontalier du projet, l'État a sollicité une participation au financement auprès de la Confédération suisse *via* l'Office fédéral des routes (OFROU)² fin 2014, selon le même principe que pour la plate-forme douanière germano-suisse de Weil-am-Rhein sur l'autoroute A5, cofinancée à part égale par chacune des deux parties.

La partie suisse, représentée par l'OFROU, s'est engagée par courrier daté du 26 novembre 2018 à participer financièrement à l'opération de restructuration de la plate-forme douanière à hauteur de 50%.

Cependant, la forme juridique nécessaire pour contractualiser cet engagement a longtemps été en discussion. En août 2019, l'OFROU indiquait qu'un accord intergouvernemental serait nécessaire, incluant une clause de réciprocité sur le financement (obligeant la France à payer 50% de potentiels futurs travaux). Il s'est avéré que des travaux supplémentaires n'étaient pas nécessaires. Par conséquent, l'OFROU a confirmé par courrier du 6 juillet 2020, la possibilité de renoncer à la clause de réciprocité initialement souhaitée.

Sur cette base, le ministère en charge des transports français a approuvé l'opération le 13 juillet 2020. L'approbation du projet d'accord par le Conseil fédéral suisse est intervenue le 18 décembre 2020 et la signature de l'accord par les ambassadeurs a eu lieu le 31 mars 2021, à l'occasion de la visite du ministre de l'économie, des finances et de la relance à Berne.

² L'Office fédéral des routes (OFROU) est l'autorité suisse compétente pour l'infrastructure routière et le trafic individuel. Il est chapeauté par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

III. Objectifs de l'accord

L'accord a pour objet la restructuration de la plate-forme douanière de Saint-Louis - Bâle sur l'autoroute française A35 qui vise à fluidifier le trafic international de l'autoroute A35 entre la ville française de Saint-Louis et la ville suisse de Bâle.

Il a notamment pour objectif de réduire le temps d'attente des poids lourds avant la douane, en optimisant le passage de la frontière franco-suisse pour tous les types de véhicules et, indirectement, en améliorant la qualité de l'air du secteur par la limitation des émanations polluantes des véhicules à l'arrêt. Cette restructuration vise également à améliorer la sécurité routière sur la plate-forme et sur ses voies d'accès, notamment grâce à la fluidification du trafic et à la rénovation des infrastructures.

L'accord vise, enfin, à définir le périmètre et le montant des travaux qui seront cofinancés à parité entre la France et la Suisse.

IV. Conséquences estimées de la mise en œuvre de l'accord

Cet accord emporte des conséquences dans les domaines financier, économique, social, environnemental et juridique.

1. Conséquences financières

L'aménagement des plates-formes douanières du sud Alsace (Saint-Louis sur A35 et Ottmarsheim sur A36) est inscrit au contrat de plan État Région (CPER) Alsace 2015-2020³, pour un montant de 8 millions d'euros répartis à parité entre l'État et les collectivités territoriales. Cet engagement s'est concrétisé le 22 mai 2017 avec la signature d'une convention de financement entre le préfet de la région Grand Est, le président du conseil régional Grand Est et le président du conseil départemental du Haut-Rhin. Les travaux concernant l'ancienne plate-forme douanière d'Ottmarsheim ont été entièrement réalisés pour un montant de 895 000 euros.

L'État a approuvé par décision ministérielle du 13 juillet 2020 l'avant-projet de l'opération de restructuration de la plate-forme douanière de Saint-Louis - Bâle pour un coût de 10,33 millions d'euros toutes taxes comprises (TTC) dont 9,81 millions d'euros TTC au titre du CPER et 0,52 million d'euros hors CPER (réparation de l'ouvrage de franchissement de l'A35).

Sur les 9,81 millions d'euros TTC inclus dans le CPER, il a été convenu que les études déjà réalisées pour un montant de 0,76 million d'euros ainsi que les travaux déjà réalisés de renforcement de la bande d'arrêt d'urgence (BAU) sur la section courante et d'élargissement à deux voies de la bretelle de sortie de l'A35 vers la plate-forme douanière, jusqu'à l'ouvrage de franchissement de l'A35 (montant de 2,04 millions d'euros) restaient à la charge exclusive de la France.

Les travaux constituant l'assiette d'un co-financement franco-suisse représentent donc un coût de 7,1 millions d'euros.

L'accord vise à garantir le financement par l'État fédéral de Suisse à hauteur de 50 % de cette partie de l'opération soit, en incluant une marge supplémentaire de 10 % sur l'estimation du coût des travaux, une participation maximale de 3 858 250 euros TTC (1,10 x 3 507 500 euros).

Cet accord permet ainsi d'assurer la poursuite et l'achèvement de l'opération sans remettre en cause les plafonds de dépenses des différents cofinanceurs français inscrits au contrat de plan État région.

³ [Contrat de plan Etat-Région 2015-2020, entre l'Etat et la région Alsace.](#)

Coûts au titre du CPER 2015-2020 (M€ TTC)	Coût total à terminaison (M€ TTC)	Part France (50 % Etat ; 25 % Région ; 25 % CD68)	Part Suisse
PFD Ottmarsheim	0,95	0,95	0
PFD St Louis	9,81	6,30	3,51
Total	10,76	7,25	3,51

La participation du Conseil fédéral Suisse sera versée à l'État Français au 30 avril de chaque année en fonction de l'avancement du chantier, sur la base des dépenses réelles TTC constatées par le maître d'ouvrage des travaux au cours de l'année civile échue, suivant la décomposition fonctionnelle figurant à l'article 4 du présent accord.

Pour les dépenses réalisées à compter du 1^{er} janvier 2021, l'État reversera ensuite au cours de l'année où il la perçoit, cette participation en euros hors taxes à la Collectivité Européenne d'Alsace qui a repris depuis le 1^{er} janvier 2021 la maîtrise d'ouvrage de cette opération, dans les conditions prévues par le III de l'article 9 de la loi n° 2019-816 du 2 août 2019⁴.

2. Conséquences sociales

L'opération de restructuration de la plate-forme douanière de Saint-Louis - Bâle vise à limiter les perturbations rencontrées sur l'A35 du fait du flux grandissant de poids-lourds, aujourd'hui 7,5 fois supérieur à celui d'origine, pour lequel l'infrastructure n'est plus adaptée. En effet, entre la conception de la plateforme en 1990 et aujourd'hui, le flux est passé de 400 poids-lourds à 3 000 par jour en moyenne.

L'optimisation du fonctionnement de la plate-forme douanière permettra une meilleure organisation des flux de poids-lourds contribuant ainsi à améliorer le fonctionnement du transport routier de marchandises ainsi que les conditions de travail des transporteurs routiers.

D'une part, l'amélioration de l'accueil pour les poids lourds en dédouanement sera permise par l'augmentation de la capacité de stationnement de ces derniers de près de 50%.

D'autre part, les camions sans dédouanement bénéficieront d'un passage de la frontière facilité, grâce aux aménagements permettant une gestion des flux différenciée avec les autres poids lourds.

Elle contribuera par ailleurs à améliorer la sécurité routière sur l'autoroute A35 en évitant le stationnement sur la bande d'arrêt d'urgence et les accidents des poids-lourds qui doivent accéder à la plate-forme douanière.

3. Conséquences environnementales

L'opération de restructuration de la plate-forme de Saint-Louis - Bâle devrait contribuer à améliorer la qualité environnementale de l'infrastructure notamment grâce à des mesures spécifiques pour les transports de matières dangereuses (3 emplacements de stationnements spécialement réservés) et la dépollution d'une partie des terrains.

⁴ [Loi n° 2019-816 du 2 août 2019](#) relative aux compétences de la Collectivité européenne d'Alsace.

4. Conséquences juridiques

- Articulation avec les accords ou conventions internationales existantes

Le présent accord s'inscrit dans la continuité des accords ou arrangements antérieurs concernant la plate-forme douanière de Saint-Louis - Bâle :

- l'Accord entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse relatif au raccordement de l'autoroute A35 à la route nationale N2 entre Bâle et Saint-Louis signé le 13 juillet 2004⁵;
- l'Accord sous forme d'échange de notes entre le gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse relatif à la création d'un bureau à contrôles nationaux juxtaposés à Saint-Louis/Bâle, signé les 11 et 28 septembre 1989⁶;
- l'Arrangement franco-suisse relatif aux indemnités dues pour l'utilisation de bureaux de route à contrôles nationaux juxtaposés du 9 novembre 1981;
- l'Arrangement complémentaire franco-suisse relatif aux indemnités dues pour l'utilisation de bureaux de route à contrôles nationaux juxtaposés (financement des plates-formes routières) du 10 novembre 1981;
- l'Arrangement franco-suisse relatif à l'entretien et à l'exploitation des infrastructures de la plate-forme douanière de Saint Louis - Bâle sur l'autoroute française A35 du 20 juillet 1989.

- Articulation avec le droit interne

La mise en œuvre de l'accord ne suppose pas de modifications dans le droit interne ; elle ne nécessite pas non plus de textes d'application. L'article 7 de l'accord prévoit ainsi que les prestations et travaux sont soumis aux prescriptions légales et réglementaires en vigueur en France au moment de leur exécution.

V. **État des signatures et ratifications**

L'accord a été signé à Berne le 31 mars 2021 par l'Ambassadeur de France en Suisse, Frédéric Journès (côté français) et Jürg Röthlisberger, directeur de l'OFROU (côté suisse). La Suisse a finalisé ses procédures internes nécessaires à l'entrée en vigueur de l'accord, ce qu'elle a notifié à la France par voie diplomatique le 26 avril 2021.

⁵ [Décret n° 2007-6 du 2 janvier 2007](#) portant publication de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse relatif au raccordement de l'autoroute A 35 à la route nationale N 2 entre Bâle et Saint-Louis, signé à Berne le 13 juillet 2004.

⁶ [Décret n° 90-25 du 3 janvier 1990](#) portant publication de l'accord sous forme d'échange de notes entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse relatif à la création d'un bureau à contrôles nationaux juxtaposés à Saint-Louis/Bâle, signé à Paris les 11 et 28 septembre 1989.