



15ème législature

Question N° : 5783	De M. Bruno Fuchs (Mouvement Démocrate et apparentés - Haut-Rhin)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > Liaison ferroviaire de l'aéroport de Bâle-Mulhouse	Analyse > Liaison ferroviaire de l'aéroport de Bâle-Mulhouse.
Question publiée au JO le : 20/02/2018 Réponse publiée au JO le : 19/06/2018 page : 5402		

Texte de la question

M. Bruno Fuchs attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le déploiement de la liaison ferroviaire de l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Seul aéroport binational au monde, situé sur le territoire national, au carrefour de la France, de la Suisse et de l'Allemagne, l'aéroport de Bâle-Mulhouse fait partie des plateformes dont la croissance du trafic passagers est la plus forte parmi les aéroports de province avec une hausse de 95 % sur 2000-2016 à comparer à 50 % pour l'ensemble des aéroports de province. C'est également le troisième aéroport national de Suisse. Cette infrastructure est un atout majeur pour la France en matière de développement économique dans ce territoire situé au cœur de l'Europe. C'est l'un des plus gros employeurs de cette région trinationale et le symbole d'une coopération transfrontalière réussie. À l'heure actuelle, il est uniquement desservi par la route. Le projet de liaison ferroviaire vise à créer une desserte ferroviaire directe de la plate-forme aéroportuaire en créant 6 kilomètres de double voie électrifiée en dérivation de la ligne ferroviaire existante Strasbourg-Mulhouse-Bâle. Cette véritable amélioration de la desserte de l'aéroport de Bâle-Mulhouse est portée par un large soutien politique franco-germano-suisse. Ce projet est soutenu par la région Grand-Est et le canton de Bâle qui ont en décembre 2017 signé un protocole favorable à son avancement. Néanmoins, le rapport du 1er février 2018 du Conseil d'orientation des infrastructures n'a pas considéré ce projet comme prioritaire et n'a pas identifié un besoin de mobiliser des financements nationaux français alors que jusqu'à présent, ce projet était porté par la France et la Suisse. Le gouvernement de la confédération helvétique participe par ailleurs à hauteur de 38,1% aux coûts de la phase d'avant-projet sommaire. De surcroît, les cantons suisses de Bâle-Ville et Bâle-Campagne ainsi que la Confédération suisse prévoient d'engager d'importantes sommes dans la réalisation de cette nouvelle infrastructure. Par conséquent, les annonces contenues dans le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures inquiètent légitimement les autorités suisses. De l'avis unanime des élus de la région, dans le moment où la centrale nucléaire de Fessenheim va fermer dans les années à venir et où la volonté du Président de la République est de faire de ce territoire une vitrine d'une reconversion industrielle exemplaire, il est nécessaire que toutes les conditions d'attractivité, notamment en matière de transport, soient réunies afin que cette reconversion soit réussie. Aussi, il souhaite savoir quels moyens elle compte mettre en œuvre afin que cette liaison ferroviaire de l'aéroport de Bâle-Mulhouse soit réalisée conformément aux engagements de la France vis-à-vis de ses voisins suisses.

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. 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. Parallèlement à la conduite de 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. Les études d'avant-projet sommaires (APS) sont en cours, dans la perspective de la tenue d'une enquête publique à l'horizon 2020, et les premiers éléments socio-économiques du projet font état de perspectives de trafic très positives et d'une rentabilité financière élevée du projet. 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.