



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

A 35

Question orale n° 1310

Texte de la question

M. Jean Ueberschlag appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les nuisances générées par un trafic incessant et grandissant de poids lourds à la frontière franco-suisse au passage de la ville de Saint-Louis. La ville de Saint-Louis se trouve au coeur des frontières de la France, de l'Allemagne et de la Suisse. La frontière franco-suisse est empruntée par de nombreux poids lourds venus de toute l'Europe et qui transitent par cette région. En neuf ans le flux du trafic a doublé, soit 1 800 à 2 000 véhicules par jour. Or, dans sa configuration et son fonctionnement actuels, le parking TIR (borne douanière n° 10), compte tenu de ce trafic, constitue un véritable goulet d'étranglement avec des bouchons à répétition sur l'A 35. Par ailleurs, depuis le 1er janvier 2001, les poids lourds 34 tonnes sont autorisés à entrer en Suisse et simultanément est intervenue la mise en oeuvre de l'acquittement de la redevance poids lourds qui provoque un ralentissement supplémentaire des véhicules au niveau de la borne douanière précitée. Le fonctionnement de la plate-forme douanière dite « borne 9/10 », mise en place en 1990, n'est plus adapté au trafic actuel, un aménagement sur le site de la borne n° 10 de couloirs pour camions en transit s'impose, ainsi que la présence de personnels de police et des douanes la nuit afin de faciliter à la fois le stationnement rationnel des véhicules et faciliter également le transit des véhicules n'ayant pas à se soumettre aux formalités de dédouanement. La gravité et l'urgence de la situation ont entraîné des mesures immédiates d'interdiction de circulation aux poids lourds (sauf desserte locale) afin d'éviter de mettre en péril la vie des citoyens de la ville de Saint-Louis, en particulier aux abords d'un lycée de 2 000 élèves. Cependant, cela ne règle pas le problème de l'engorgement au niveau de la plate-forme douanière. Aussi, il lui demande de mettre en oeuvre une coordination des actions des différents services concernés de l'Etat pour répondre à la gravité et à l'urgence des problèmes posés.

Texte de la réponse

M. le président. M. Jean Ueberschlag a présenté une question, n° 1310, ainsi rédigée:

«M. Jean Ueberschlag appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les nuisances générées par un trafic incessant et grandissant de poids lourds à la frontière franco-suisse au passage de la ville de Saint-Louis. La ville de Saint-Louis se trouve au coeur des frontières de la France, de l'Allemagne et de la Suisse. La frontière franco-suisse est empruntée par de nombreux poids lourds venus de toute l'Europe et qui transitent par cette région. En neuf ans le flux du trafic a doublé, soit 1 800 à 2 000 véhicules par jour. Or, dans sa configuration et son fonctionnement actuels, le parking TIR (borne douanière n° 10), compte tenu de ce trafic, constitue un véritable goulet d'étranglement avec des bouchons à répétition sur l'A 35. Par ailleurs, depuis le 1er janvier 2001, les poids lourds 34 tonnes sont autorisés à entrer en Suisse et simultanément est intervenue la mise en oeuvre de l'acquittement de la redevance poids lourds qui provoque un ralentissement supplémentaire des véhicules au niveau de la borne douanière précitée. Le fonctionnement de la plate-forme douanière dite «borne 9/10», mise en place en 1990, n'est plus adapté au trafic actuel, un aménagement sur le site de la borne n° 10 de couloirs pour camions en transit s'impose, ainsi que la présence de personnels de police et des douanes la nuit afin de faciliter à la fois le stationnement rationnel des véhicules et faciliter également le transit des véhicules n'ayant pas à se soumettre aux formalités de dédouanement. La

gravité et l'urgence de la situation ont entraîné des mesures immédiates d'interdiction de circulation aux poids lourds (sauf desserte locale) afin d'éviter de mettre en péril la vie des citoyens de la ville de Saint-Louis, en particulier aux abords d'un lycée de 2 000 élèves. Cependant, cela ne règle pas le problème de l'engorgement au niveau de la plate-forme douanière. Aussi lui demande-t-il de mettre en oeuvre une coordination des actions des différents services concernés de l'Etat pour répondre à la gravité et à l'urgence des problèmes posés.» La parole est à M. Jean Ueberschlag, pour exposer sa question.

M. Jean Ueberschlag. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, je voudrais d'abord vous remercier d'être personnellement présent pour répondre aux nombreuses sollicitations ou questions qui vous sont adressées. J'avais un peu peur, car la presse locale de ce matin faisait état d'une invitation à une inauguration, précisant que vous vous seriez décommandé par crainte de manifestations... Voyez comme les gens sont méchants !

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Effectivement !

M. Jean Ueberschlag. Nous sommes donc très heureux de pouvoir vous poser directement nos questions. La mienne concerne au premier chef la ville de Saint-Louis, située, vous le savez, à la jonction des trois frontières entre la France, l'Allemagne et la Suisse, et donc de la frontière de l'espace Schengen. La Suisse est une plaque tournante du trafic des poids lourds en Europe et la frontière franco-suisse à Saint-Louis voit passer plus de deux mille poids lourds par jour.

Or, du fait de sa configuration et de son fonctionnement actuel, le passage de la frontière, appelé aussi «borne 10», constitue un véritable goulot d'étranglement. Il s'ensuit des bouchons interminables sur l'autoroute A 35, qui vont jusqu'à empêcher tout accès. Le parking poids lourds est désorganisé, au point que les véhicules de secours eux-mêmes - pompiers et ambulances - ne peuvent arriver en cas de besoin.

Cette situation n'est malheureusement pas près de s'arranger. En effet, depuis le 1er janvier 2001, la Suisse vient d'ouvrir l'accès à son territoire aux poids lourds de 34 tonnes, ce qui a évidemment eu pour conséquence de provoquer un accroissement supplémentaire du trafic. En outre, cette ouverture s'est accompagnée de la perception par les autorités helvétiques d'une taxe de transit, d'où des formalités et un ralentissement supplémentaires. Rien n'a été modifié dans l'organisation de la borne 10 pour faire face à cette évolution.

Bonjour les dégâts !

Les chauffeurs de poids lourds en viennent de plus en plus souvent à quitter l'autoroute A 35, bien en amont du poste frontière, et à emprunter les petites routes départementales, traversant villes et villages pour se rapprocher de la frontière et pensant ainsi éviter les bouchons; autant dire que la situation est devenue critique. Pourtant, des solutions existent. Avec des représentants de l'Etat, des professionnels du transport et des élus locaux, une concertation a été engagée et des propositions ont été avancées, qui préconisent un accroissement de la présence de personnels de la police et de la douane ainsi qu'une organisation plus rationnelle du trafic à l'initiative des services de l'équipement. Malheureusement, rien n'a encore bougé à ce jour, rien n'a été fait. Faut-il attendre l'incident, quand on sait qu'à côté de la borne 10 se trouve une cité scolaire, avec lycée et collège, accueillant plus de 4 000 élèves ? Je me fais l'interprète de toute la population de cette région pour vous demander de faire enfin en sorte que les solutions préconisées soient mises en oeuvre. Ne rien faire, c'est à coup sûr aller à l'incident.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, croyez bien que je tenais à vous répondre ce matin, comme à tous les députés qui m'ont posé une question. C'est la raison de ma présence ici. Je dois également participer à la réunion interministérielle sur la sécurité intérieure qui va se tenir dans quelques instants sous la présidence de M. le Premier ministre.

Depuis juin 1997, le Gouvernement met en oeuvre une nouvelle politique des transports, dont les schémas de services soumis à l'examen des régions dressent les grandes orientations à long terme. D'ores et déjà, les décisions prises notamment dans le cadre des contrats de plan traduisent les premières évolutions.

Pour les transports interurbains de fret, priorité a été donnée à un rééquilibrage des trafics en faveur des modes alternatifs à la route, avec l'objectif d'un doublement du trafic ferroviaire de fret en dix ans. Dans ce cadre, une place plus importante doit être accordée au transport combiné et au ferroutage.

Hier encore, vous le savez sans doute, à l'occasion du sommet franco-italien auquel je participais avec le Président de la République et le Premier Ministre, ont été décidés des investissements très importants pour la création d'une liaison transalpine qui exigera le percement d'un tunnel de 52 kilomètres de long. Le but est d'acheminer le trafic voyageurs, mais aussi et surtout le trafic marchandises, par le biais de trains classiques

mais également par le ferroutage.

Mais, sans attendre la réalisation de ce nouvel itinéraire qui verra le jour à l'horizon 2015, nous entendons aménager la ligne «historique» qui passe par Modane afin de faire passer sa capacité de dix millions de tonnes à vingt millions de tonnes dans les dix ans,...

Mme Odette Grzegorzulka. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. ... ce qui exigera évidemment des travaux d'aménagement du tunnel ferroviaire existant, afin de permettre l'acheminement de tous les poids lourds en ferroutage. Le processus de passage des camions sur le rail sera enclenché dès 2002 et montera en puissance pour atteindre trente navettes ferroviaires par jour à l'horizon 2005-2006.

Je reviens au problème précis que vous évoquez. Jusqu'à une date récente, la Suisse interdisait en effet le passage des poids lourds de plus de vingt-huit tonnes. Après la signature d'un accord international entre l'Europe et la Suisse, celle-ci a, entre autres dispositions, accepté une évolution et permis le passage de camions d'un tonnage supérieur, moyennant le prélèvement d'une taxe.

Tous ces éléments ont évidemment eu des répercussions sur de nombreux itinéraires reliant l'Europe du Nord à l'Italie.

Les axes à vocation internationale bénéficieront des investissements engagés ou programmés. L'Etat contribuera à l'aménagement d'infrastructures ferroviaires périurbaines des grandes métropoles et des réseaux de villes, comme celui de Mulhouse-Bâle.

La situation de la plate-forme douanière de Saint-Louis, devenue un des points de passage importants du trafic routier lourd entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud, s'est sans doute dégradée depuis la fermeture du tunnel du Mont-Blanc. Elle devrait progressivement s'améliorer grâce à la nouvelle politique des transports de marchandises.

Cette plate-forme constitue l'interface entre le réseau autoroutier français et le réseau routier suisse. Les aménagements en cours sur l'itinéraire et le contournement de Bâle offriront dans quelques années des conditions nouvelles de circulation sur l'autoroute A 35. Son extension n'est toutefois pas envisageable en raison de l'urbanisation très dense du secteur; mes services étudient actuellement la possibilité d'en modifier l'organisation pour faciliter la circulation des véhicules de sécurité et de secours, car cet engorgement devient effectivement préoccupant.

Conscient des problèmes soulevés, je saisisrai les ministères de l'intérieur, de la défense, et de l'économie et des finances pour qu'une nouvelle réunion de travail ait lieu avec les élus concernés, la gendarmerie, la police, les douanes et l'équipement. Cela permettra de prendre toutes les mesures qu'exige la situation et de mettre en place une gestion du trafic répartissant mieux les poids lourds en provenance du Nord sur les différents itinéraires alternatifs à l'A 35.

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

M. Jean Ueberschlag. Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse. Je sais qu'il existe des solutions à long terme, comme la réorganisation du trafic au niveau européen ou le ferroutage; mais, pour l'instant, nous sommes confrontés à un problème local très aigu, et je vous remercie d'avoir pris l'engagement de faire en sorte que, très rapidement, je l'espère, les services de l'Etat s'accordent pour trouver une solution. C'est possible, pour peu qu'il y ait un minimum de volonté.

Je regrette pour ma part que le trafic de poids lourds soit devenu à ce point incontournable. Nous avons un projet qui aurait pu soulager le trafic sur les routes dans l'est de la France: le canal Rhin-Rhône.

Malheureusement, pour des raisons que j'ignore, votre gouvernement a décidé d'abandonner ce projet alors même qu'il était entièrement financé. Résultat: tout le trafic qui aurait pu emprunter la voie fluviale jusqu'au couloir rhodanien est obligé de continuer à emprunter la voie routière. Je crois qu'en l'occurrence, on aura manqué de prévoyance comme de raison.

M. Jean-Antoine Leonetti. A cause de Mme Voynet !

M. Jean Ueberschlag. Enfin, monsieur le ministre, je veux regretter publiquement que le contrat de plan Etat-région Alsace n'ait rien prévu pour cette plate-forme TIR ni d'ailleurs, plus généralement, pour l'autoroute du sud du département.

Mme Odette Grzegorzulka. Il faut en parler à Adrien Zeller !

Données clés

Auteur : [M. Jean Ueberschlag](#)

Circonscription : Haut-Rhin (4^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1310

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

[Date\(s\) clé\(e\)s](#)

Question publiée le : 29 janvier 2001, page 488

Réponse publiée le : 31 janvier 2001, page 867

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 29 janvier 2001