

Service instructeur

N° 3e/91-06

TRANSPORTS SCOLAIRES

Service consulté
DCP

REÇU A LA PRÉFECTURE

- 6 JUIN 2006

**PROJET DE NAVETTE MULHOUSE-EUROAIRPORT
ENGAGEMENT DE MARCHÉ**

Résumé : L'Euroairport et la Communauté d'Agglomération de Mulhouse Sud Alsace sollicitent l'organisation d'une nouvelle navette Mulhouse - aéroport rendue nécessaire par le développement des lignes low-coast. Ce type de liaison relève de la compétence juridique du Conseil Général.
Une étude de faisabilité a été réalisée à cette fin sous maîtrise d'ouvrage départementale. Au vu des préconisations de cette étude, je vous propose l'engagement d'un marché public de transport. Mais la mise en oeuvre finale de ce marché est conditionnée par un partage de dépenses.

1 - Rappel de l'historique du dossier

Une précédente navette Mulhouse - aéroport a fonctionné de 2001 à 2005 sur la base d'un marché départemental. Le Département intervenait en qualité de support juridique mais la couverture d'exploitation était prise en charge par l'Euro-Airport (160 000 €uros en 2004). La fréquentation de cette navette était passée de 12 500 à 9 500 voyages par an, suivant ainsi l'évolution du trafic de Bâle- Mulhouse. L'EuroAirport n'a pas souhaité poursuivre le financement de cette navette qui a pris fin en 2005.

Une liaison Mulhouse - EuroAirport a été maintenue par adaptation de l'une de nos lignes régulières d'autocars.

Mais avec le développement des lignes low-coast (Easy Jet), l'EuroAirport et la CAMSA sollicitent la remise en oeuvre d'une navette spécifique. Les études économiques font en effet apparaître que le bassin de Mulhouse ne reçoit que 10 à 15% de la clientèle réceptive de Bâle-Mulhouse du fait d'une insuffisance de liaison.

2 - L'étude de faisabilité

Sur commande du Département, le cabinet EREA (Bordeaux) a procédé à une évaluation du potentiel de voyageurs captables par une navette Mulhouse – aéroport et étudié les modes possibles de desserte.

La mission portant sur une navette routière directe, EREA a proposé deux variantes :

- une version cadencée à niveau de service élevé (20 allers-retours)
- une version «adaptée» à 11 allers-retours calés sur les horaires d'avion.

Compte tenu des nombreux paramètres de coûts, de tarifs et de fréquentation intégrés par EREA, les prévisions de déficit se situent dans une fourchette très large :

	Mini	Maxi
Navette cadencée	420 000 €	840 000 €
Version adaptée	54 000 €	433 000 €

Selon EREA, il y aurait même perspective de rentabiliser la version adaptée en cas de forte fréquentation.

Le comité de pilotage de l'étude qui associait le Département, l'EuroAirport, la CAMSA, l'Association Départementale du Tourisme et la Chambre de Commerce de Mulhouse suggère de retenir la version adaptée sur la base d'un marché public de trois ans.

Les candidats devraient présenter un compte prévisionnel d'exploitation faisant apparaître le prix de revient du service, les recettes prévisionnelles et la participation demandée à la collectivité pour la couverture du déficit. Cette participation pourrait être dégressive.

Le tarif public de la navette serait fixé au cahier des charges conformément aux propositions du cabinet EREA (prix de billet plein tarif de 13,00 € l'aller simple).

Outre la navette directe, EREA a étudié une solution alternative constituée par une navette de rabattement vers la gare de Saint Louis. Mais cette solution est hors du champ de compétence du Département.

3 – La solution alternative : le rabattement en gare de Saint-Louis

Cette solution consisterait à assurer une navette entre l'aéroport et la gare de Saint-Louis, le train offrant ensuite une correspondance vers Mulhouse, Colmar et Strasbourg. Cette option a été jugée pertinente par EREA car elle offre un niveau de service élevé pour une dépense publique nettement inférieure. La tarification pourrait être réglée par un accord de commercialisation SNCF (délivrance d'un billet unique).

Elle présente l'inconvénient d'une rupture à Saint-Louis mais le temps de trajet global entre l'aéroport et Mulhouse serait équivalent voire inférieur à celui d'une navette routière directe.

Cependant cette liaison ne relève pas de la compétence du Conseil Général mais de celle de la Communauté de Communes des Trois Frontières (périmètre des transports urbains de Saint-Louis).

La Communauté a fait savoir qu'elle était prête à créer la navette mais sans participation financière de sa part. De son côté, la CAMSA a également exclu toute participation à cette solution.

- 6 JUIN 2006

Je vous propose donc la solution suivante :

- engagement d'un marché public d'une durée de trois ans pour une navette Mulhouse Euroairport selon la version adaptée préconisée par le cabinet d'étude ;
- saisine de la CAMSA et de l'EuroAirport en vue d'un partenariat avec partage des dépenses publiques à égalité.

Au vu des offres parvenues, la décision finale de mise en œuvre du marché n'interviendra qu'au vu de l'engagement pris par ces deux partenaires et sous réserve que les prévisions de l'étude ne soient pas dépassées.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.



Charles BUTTNER