Zeitschrift: Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française

Herausgeber: Le messager suisse

Band: - (1998)

Heft: 115

Artikel: Un aéroport pour deux

Autor: Boyon, Jérôme

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-847700

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

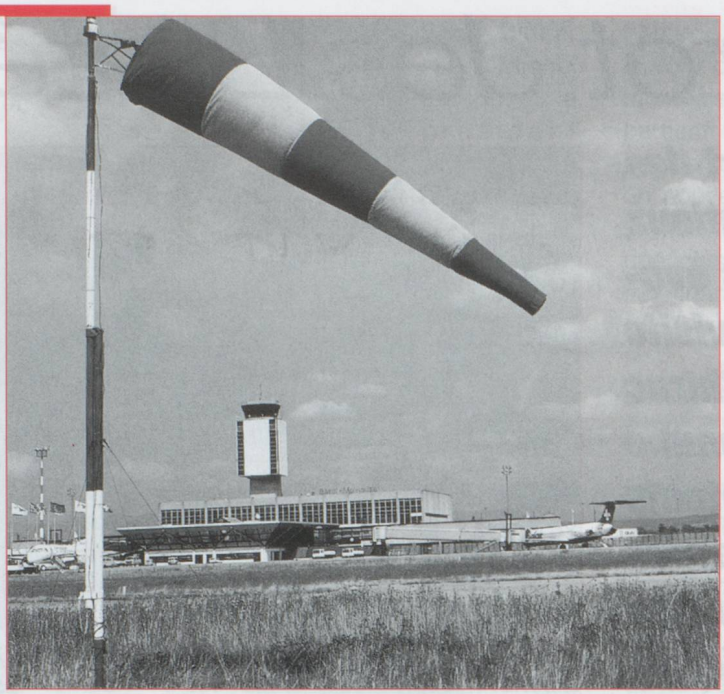
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 03.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



Un aéroport pour deux

Un pied en France, l'autre en Suisse, l'Euroairport de Bâle-Mulhouse reste un cas unique au monde et un exemple binational à suivre, en marge de Schengen. Démonstration au sol.

Jérôme Boyon

Fleuron de la coopération transfrontalière suisse, l'Euroairport de Bâle-Mulhouse se devait de figurer au menu des discussions Chirac-Cotti. Situé à cinq minutes de Bâle et à vingt minutes de Mulhouse en voiture, il est l'exemple le plus poussé au monde de la binationalité appliquée au transport aérien. Le passager tout frais débarqué à Bâle-Mulhouse ne tarde pas à voir double : guichets, bars, banques, kiosques, tout est multiplié par deux, l'essentiel étant les deux zones douanières voisines. C'est là qu'il faut choisir son camp. Une fois débarqué côté suisse, il suffit d'emprunter une route douanière pour arriver à Bâle. Une route où la maréchaussée française et les douaniers suisses font bon ménage. L'Europairport a fêté dans l'allégresse ses 50 ans en 1996. Il avait vu le jour dans l'euphorie de l'après-guerre. Comme Bâle ne pouvait l'héberger faute de place, Français et Suisses s'étaient mis d'accord pour se partager les tâches : la France apporterait les terrains, la Suisse se chargerait du financement. L'addition a été plus vite partagée que prévu. Avec le recul, le choix de la Suisse n'apparaît pas le plus évident : «*Un aéroport franco-allemand, surtout dans la perspective de l'euro, aurait été plus simple à réaliser. Mais être une tête de pont entre la zone Schengen et la zone non-Schengen est un atout énorme aujourd'hui*», explique Anne Laszlo, chargée des relations publiques de l'Euroairport.

Schengen or not Schengen

La binationalité remonte en flèche jusqu'à la direction : huit Suisses et huit Français au conseil d'administration, plus deux observateurs allemands. Et autant de symétrie que possible dans les fonctions de direction. Ce qui ne simplifie pas les procédures : «*Ça alourdit tout,* continue Mme Laszlo. *Il faut vérifier les points de droit à chaque fois que l'on prend une décision. Nos juristes ont de quoi faire*». En matière de sécurité et de premiers secours, c'est la loi du sol qui prime, avec toujours une participation suisse : «*Vigipirate s'applique des deux côtés. En cas de gros pépin sur l'aéroport, tous les secours sont sous la responsabilité du préfet du département du Haut-Rhin. Une partie des hospitalisations d'urgence se fait naturellement à Bâle*». L'Euroairport commence à se sentir un peu à l'étroit. Construit pour 1,8 million de passagers, il devrait passer la barre des 3 millions cette année. De là un programme de travaux d'extension prévu pour janvier 1999. Des travaux d'un montant de 1,5 milliard de francs français jusqu'à 2004 qui seront financés à parité entre les deux pays. De quoi donner un nouveau coup de fouet à la fréquentation, où l'équilibre est tout aussi respecté : 40% de Suisses, 40% de Français et 20% d'Allemands. Des trois compagnies basées, le Suisse Crossair se taille la part du lion : 50% des mouvements et 1/3 des passagers. Mais les grandes - Air France, Swissair, Lufthansa... - ont aussi droit de cité à Mulhouse. Bâle-Mulhouse passe pour être un cas d'école et les observateurs étrangers y défilent pour prendre des notes : « *Nous avons eu la visite de techniciens du Proche-Orient - Palestiniens, Jordaniens, Israéliens, policiers des douanes ou constructeurs d'aéroports. Vu leur configuration territoriale, il n'est pas étonnant qu'ils soient intéressés par un exemple vivant d'aéroport multinational*». Aéroport régional européen, Bâle-Mulhouse joue la carte de sa taille moyenne tout en s'ouvrant de plus en plus aux longs courriers : une liaison directe régulière six fois par semaine sera inaugurée cet hiver avec New York, qui s'ajoute aux charters déjà existants. Sur la France, l'Euroairport tisse sa toile, desservant les principales villes françaises : Paris, Lyon, Marseille, Lille, Bordeaux, Toulouse, Caen, Rennes, Clermont-Ferrand, Nice... Un dernier conseil : si vous retournez au pays, en débarquant à Mulhouse, suivez bien la croix blanche sur fond rouge.