

70 ans d'un statut unique au monde

Il y a 70 ans, le 4 juillet 1949, le conseil fédéral suisse et le gouvernement français signaient une convention qui donna naissance à un aéroport au statut international demeuré unique au monde. Et qui continue de susciter des refus et des incompréhensions, tant il est complexe.

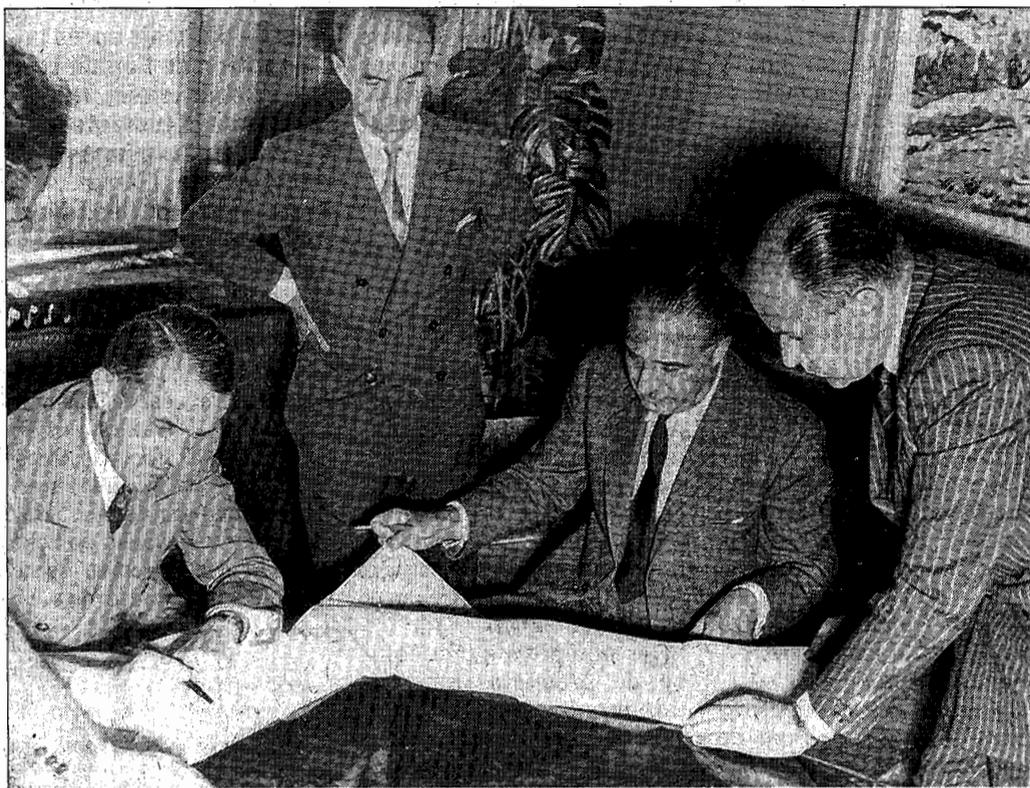
Le 8 mai 1946, au lendemain de la guerre, l'aéroport de Bâle-Mulhouse est inauguré à Blotzheim après deux mois de travaux et une décennie de réflexions et de négociations entre la France et la Suisse, laquelle est alors confrontée à une forte croissance de son activité aérienne. De fait, en 1946, l'aéroport a vu défileur 13 000 passagers. En 2018, ils étaient 8,6 millions. Et la progression ne semble pas près de s'infléchir...

L'EuroAirport n'est ni français, ni suisse

Pendant ce même laps de temps, l'aéroport de Bâle-Mulhouse, rebaptisé EuroAirport en 1987, n'a cessé de faire office d'ovni dans le paysage aéroportuaire mondial. Et pour cause : les négociations franco-suisse entamées en 1946 ont abouti à la signature, le 4 juillet 1949, d'une convention qui confère à cet aéroport un statut inédit, aujourd'hui encore. L'EuroAirport est en effet un cas unique au monde d'aéroport binational géré et organisé de façon transfrontalière, avec la forme juridique d'un établissement public de droit international ayant son siège en France. Autre infrastructure frontalière, l'aéroport de Genève-Cointrin n'est par exemple pas binational. L'EuroAirport, quant à lui, n'est ni français, ni suisse, il est franco-suisse, et peut être utilisé par les deux pays comme un aéroport national. Il concilie la souveraineté de la France (il n'y a pas eu cession de territoire entre cette dernière et la Suisse) et un droit d'usage plus ou moins étendu qui a été reconnu à la Suisse. Son statut international garantit des institutions parfaitement binationales. Ainsi, les nationalités du président et du vice-président du conseil d'administration de cet établissement public doivent être différentes, de même que celles du président et du directeur, celles du directeur et du directeur-adjoint, etc.

L'aéroport reste sur territoire français

La notion de souveraineté concerne tout un faisceau de compétences territoriales. En 1946, la France a choisi d'en octroyer une partie à la Suisse. Ainsi cette dernière assure les contrôles aux frontières, quand la France se réserve les droits de haute police, y compris en zone suisse. De même, la France conserve la souveraineté aérienne. La réglementation française s'applique pour les bâtiments de l'ensemble de l'EuroAirport. Ainsi que sur les voies : la route douanière qui relie la Suisse à l'aéroport reste donc en territoire français. L'ensemble de la plateforme aéroportuaire de Blotzheim est séparé par un entrelacement de démarcations isolant les espaces nationaux qui ne communiquent que par des sas de postes-frontières, ce qui en rend ne serait-ce que la compréhension hautement complexe. De même, le terminal est divisé en secteurs



La signature de la Convention de 1949 par les autorités suisses et françaises. DR

français, suisse, international, zones publiques ou réservées, etc...

Des incompréhensions et des malentendus

Cet exercice collectif et complexe de la compétence territoriale, qui rend la gestion de l'aéroport et de ses satellites si particulière, induit quelques fragilités et suscite incompréhensions et malentendus depuis la genèse de l'aéroport. Ainsi à la fin des années 40, celui-ci a éprouvé des difficultés à faire reconnaître son statut par des administrations françaises qui estimaient devoir le soumettre au droit commun français. De même en 2014, lorsque le gouvernement français, qui exploitait une incerti-

tude fiscale et juridique du statut de l'EuroAirport, a envisagé d'appliquer la fiscalité française sur la zone suisse de l'EuroAirport, où les entreprises suisses sont réputées relever du droit commercial suisse (avec une TVA nettement plus avantageuse). Enfin en octobre 2018, le refus de la compagnie EasyJet d'embarquer deux jeunes Alsaciennes au départ de Nice parce qu'elles n'avaient pas d'autorisation de sortie du territoire illustre d'autres crispations liées au statut des vols (internationaux ou domestiques) au départ du même aéroport.

Malgré ces grains de sable, le statut binational de l'EuroAirport n'a jamais été remis en question. Au reste, s'il fallait dénoncer la con-

vention de 1949, la France devrait rembourser les infrastructures financées par la Suisse depuis 70 ans...

Jean-François OTT

Un autre cas de coopération unique au monde existe à quelques kilomètres de l'EuroAirport : il s'agit de l'ISL, l'Institut de recherches franco-allemand de Saint-Louis, qui est également le fruit d'une collaboration transfrontalière inédite, qui plus est dans le domaine de la recherche militaire. A voir l'exposition « Des avions et des hommes : destination EuroAirport », au cinquième étage de l'EuroAirport (sous le business center), du 4 juillet au 15 août, aux heures d'ouverture de l'EuroAirport. Entrée libre et gratuite.

Moins de files d'attente cet été ?

La direction de l'aéroport vient d'annoncer des renforts et une réorganisation pour tenter de réduire les files d'attente, devenues problématiques avec l'essor de la fréquentation et des contrôles.

Après des années 2000 en dents de scie - en raison des attentats du 11 septembre 2001, puis de la crise de 2008 -, le trafic passagers à l'EuroAirport n'a fait que progresser depuis 2010, passant rapidement les caps des 5 (2011), 6 (2014), 7 (2015) et 8 millions (2018). Celui des 9 millions devrait être franchi dès cette année.

En moyenne, quelque 25 000 voyageurs passent désormais chaque jour par l'EuroAirport, et près de 35 000 pendant les vacances d'été. Ces deux prochains mois, la direction attend même près de 10 % de passagers supplémentaires par rapport à l'année dernière.

31 personnes de plus pour les contrôles aux frontières

Il est donc loin le temps où l'on prenait l'avion à Bâle quasiment comme on prenait le train, en arrivant moins d'une heure avant le décollage, sans trop s'inquiéter des files d'attente.

À l'arrivée des vols, le contrôle des passeports, renforcé par le gouvernement français après les attentats de 2015, a également généré de longues attentes, en particulier pendant la période des vacances estivales, « notamment parce que le nombre de policiers aux frontières français



En moyenne, près de 35 000 voyageurs passent chaque jour par l'EuroAirport pendant les vacances d'été.

Photo L'Alsace/Vincent VOEGLIN

pouvant effectuer les contrôles était limité dans toute la France, et donc également à l'EuroAirport », souligne la direction.

Conscient de ces inconvénients croissants, l'aéroport a décidé de réagir, annonçant plusieurs mesures pour cet été. Le nombre de policiers aux frontières a ainsi été augmenté de 31 personnes : 27 mises à disposition par la police aux frontières (Paf) française, quatre par le corps suisse des gardes-frontières (CGFR). « Lors des essais effectués pendant les week-ends de l'Ascension et de la Pentecôte, avec plus de 3000 passagers chacun, les longues files d'attente ont été en grande partie évitées et les temps d'attente de plus de quinze minutes ont été très rares », assure la direction. Cet été, la mise en place de nouvelles cabines doit rendre le contrôle des passeports « plus efficace et donc plus rapide ».

L'EuroAirport a par ailleurs « optimisé » le guidage des voyageurs, « pour éviter autant que possible les embouteillages ». Quatre « superviseurs » collaboreront désormais avec plusieurs employés temporaires. « Si des bouchons au contrôle des passeports sont à prévoir, les passagers pourront attendre dans les zones d'attente spécialement aménagées ». L'objectif étant « d'améliorer le confort ». Les systèmes d'information aux voyageurs et à leurs proches venus les attendre ont été modernisés. Au total, ces améliorations représenteraient un investissement de plus d'un million d'euros.

Pour l'an prochain, la direction prévoit la mise en service de cinq sas automatisés pour le contrôle d'identité, à l'arrivée et au départ, afin de « réduire encore la charge de travail des policiers et de rendre les contrôles aux frontières globalement plus efficaces ».