

BÂLE

Esther Keller : « L'unité de la région est très importante »

Le canton de Bâle-Ville s'est doté d'un gouvernement renouvelé en début d'année : quatre de ses membres, sur sept, sont des nouveaux venus. Parmi eux, Esther Keller est la première femme de son parti, les Vert'Libéraux, à être élue à un exécutif cantonal en Suisse. Elle est en charge des Travaux publics et des Transports. Entretien.

Esther Keller, vous êtes conseillère d'État du canton de Bâle-Ville. Vous êtes la première femme de votre parti à être élue à un exécutif cantonal. Pouvez-vous nous rappeler les circonstances de votre élection ?

Les élections ont eu lieu l'an passé. En pleine pandémie. Et nous ne pouvions connaître les effets de cette dernière sur le comportement des électeurs. Deux écoles s'opposaient : ceux qui pensaient qu'il fallait laisser en place des gens expérimentés. Et ceux qui croyaient qu'à une situation nouvelle, il fallait du sang neuf. À l'arrivée, sur les sept membres du gouvernement bâlois, il y a quatre nouveaux.

Dont vous faites partie. Quelles ont été les conséquences pour la politique bâloise ?

Je dirais que c'est légèrement différent entre le gouvernement et le parlement. Pour les membres du gouvernement, c'est un vote plus personnel, et pas d'abord pour un parti. Quant au parlement, il y a trois enseignements essentiels : il est aujourd'hui plus vert, plus féminin et plus au centre.

« Tout ne va pas sans régulation »

Justement, votre parti, les Vert'Libéraux, n'a pas vraiment d'équivalent en France. Pouvez-vous expliquer votre positionnement sur l'échiquier politique ?

Les Vert'Libéraux sont un parti du centre. Je dirais que nous avons la volonté de ne pas simplement interdire, mais plutôt d'orienter, de présenter des faits, par exemple les vrais coûts environnementaux de telle ou telle politique. Nous souhaitons concilier économie, environnement et société. Je crois que c'est possible : on le voit dans le privé, où beaucoup de sociétés ont amorcé un virage vers l'environnement. Cela dit, nous avons aussi conscience que tout ne va pas sans régulation.

Comment se sont passés les premiers mois depuis votre installation au gouvernement début 2021 ? Comment vous positionnez-vous, dans un gouvernement qui comprend trois personnalités socialistes et trois issues des partis bourgeois ?

Ce n'est pas comme si j'arrivais dans un gouvernement figé. Comme nous sommes quatre nouveaux venus, je dirais que c'est très ouvert. J'ai été très bien accueillie par mes



Esther Keller est la ministre bâloise qui a en charge les dossiers liés aux infrastructures, notamment de transports, c'est-à-dire ceux qui ont l'impact le plus immédiat et le plus évident sur la vie transfrontalière. Photo L'Alsace/Guy GREDER

pairs, tout comme au sein de mon administration. D'un point de vue politique, il y a une unanimité, par exemple pour la protection du climat, ou des points plus conflictuels, comme la politique du logement. Les discussions sont intenses. Il y a une réelle pénurie à Bâle, et l'immobilier est déjà très cher. La question est : que fait-on pour que cela change ?

Parlons un peu de vous. Vous nous disiez être novice en politique. Comment en êtes-vous arrivée à vous engager ?

J'ai étudié la philosophie, la philologie allemande mais surtout l'histoire. Je me suis donc intéressée au passé, pour répondre à la question « d'où venons-nous ? ». Et puis j'ai travaillé comme journaliste. Un journaliste se confronte à ce qui se passe aujourd'hui. J'ai ensuite été chargée de communication pour Novartis, puis comme indépendante... Avec le temps, j'ai eu envie d'interroger l'avenir. C'est ce que permet la politique. Je voulais faire. Notre difficulté, cela reste les différentes réglementations. Et toute l'importance de l'Eurodistrict trinationnel de Bâle, c'est de pouvoir régler ces questions. La pandémie a d'ailleurs amené une prise de conscience plus aigüe : nous formons un espace de vie commun. Nous dépendons les uns des autres, ce que nos capitales ne comprennent pas toujours.

Quel est votre rapport à l'Alsace ?

Professionnellement, je n'ai jamais été en Alsace. Pour moi, c'est une région à parcourir le temps d'un week-end, à vélo, pour en découvrir les paysages, la Petite Camargue, Colmar, Strasbourg. Ce qui me plaît, c'est que dans un espace très restreint, on est déjà ailleurs. La signalétique, les maisons, la langue...

Vous parlez d'une langue qui change. L'alsacien est-il la langue commune de nos

ains. Mais les Alsaciens sont en passe de le perdre. Est-ce un problème pour communiquer au sein de la région trinationnelle ? Et quel serait la solution ?

Côté suisse en tout cas, le français garde une grande valeur. Il est présent dans les instances trinationnelles, tout comme au conseil d'administration de l'EuroAirport dont je suis membre. Il faut donc que nous, Bâlois, pratiquions le français. Je le parle, d'ailleurs ! Mais je tiens fermement au dialecte [cette interview s'est déroulée entièrement en Baselditsch et en alsacien, N.D.L.R.].

Vous êtes directrice du département des Travaux publics et des Transports. Vous avez le champ de compétences qui vous amène à avoir le plus de contacts avec vos voisins bâlois et alsaciens. Comment voyez-vous ce travail ?

Il est primordial. En matière d'infrastructures, la planification ne s'arrête pas à la frontière. Notre difficulté, cela reste les différentes réglementations. Et toute l'importance de l'Eurodistrict trinationnel de Bâle, c'est de pouvoir régler ces questions. La pandémie a d'ailleurs amené une prise de conscience plus aigüe : nous formons un espace de vie commun. Nous dépendons les uns des autres, ce que nos capitales ne comprennent pas toujours.

« Un dialogue constant est nécessaire »

La partie française a parfois l'impression de ne pas être assez considérée par son voisin bâlois. On l'a vu avec

les incidents sur la ligne 3 du tram, par exemple, et la décision bâloise unilatérale de couper la ligne. Qu'en pensez-vous ?

Les membres du gouvernement bâlois sont élus par le peuple de Bâle pour défendre ses intérêts. Mais l'unité de la région est très importante. Nous avons conscience que c'est du donnant-donnant, on ne peut pas édicter des règles de façon unilatérale. Les instances trinationnelles sont le cadre idéal pour régler les soucis. Un dialogue constant est nécessaire.

Parlons tram. Votre département a présenté le programme de développement du tram pour 2030. Des liaisons plus directes, cinq lignes au lieu de sept dans le centre-ville, désenclavement des zones en cours d'urbanisation... L'extension de la ligne 8 à Weil est évoquée, pas la ligne 3 à Saint-Louis. Qu'en savez-vous ?

Le tramway, à Bâle, c'est une tradition forte. Et nous sommes heureux qu'il se développe. Le programme que nous avons annoncé ne couvre que les neuf prochaines années. Il y a d'autres projets à plus long terme ! Quant à l'extension du tram 3 à Saint-Louis, son financement sera assuré par la partie française, nous n'avons donc pas la main sur ce dossier et je n'en connais pas les derniers développements.

Qu'en est-il de ce réseau de RER trinationnel (S-Bahn) ambitieux que projette Bâle ?

C'est un projet pour l'avenir. Dans les années à venir, toutes les lignes ferroviaires reliant Bâle à la région seront modernisées. Si nous poursuivons le

développement de la région à ce rythme, le volume des passagers pourrait augmenter fortement. Adapter les infrastructures, c'est donc primordial. Y compris pour le monde économique. C'est là que le raccordement ferroviaire de l'aéroport est précieux. En la matière, ce sont les États qui sont à la manœuvre, avec une décision importante qui devrait tomber cet été.

Les Alsaciens ont l'impression qu'ils ne sont plus les bienvenus en voiture. Qu'en sera-t-il à l'avenir ?

L'an passé, nous avons eu une votation sur les mobilités douces. Nous devons donc prendre des mesures. Cela ne vaut pas que pour les Alsaciens, mais pour tout le monde ! Par exemple, quelqu'un qui vient seul au volant de son SUV en ville doit pouvoir payer davantage. Les évolutions technologiques nous aideront. C'est ainsi que Bâle est candidate pour un projet pilote, le « mobility pricing », voulu par la Confédération. En français : tarification de la mobilité. Il s'agit de mieux utiliser les capacités routières et ferroviaires existantes et de réduire les pics d'affluence, grâce à la numérisation. Un projet passionnant pour les prochaines années. Ce qu'il faudra, c'est une mobilité adaptée à chaque occasion. Mais notez que 50 % des Bâlois n'ont déjà plus de voiture...

L'avenir de l'EuroAirport

Vous êtes membre du conseil d'administration de l'EuroAirport qui traverse la plus grande crise de son existence, conséquence de la pandémie. Comment voyez-vous son avenir ?

Il ne faut pas perdre de vue que le règlementation, en Suisse, devrait évoluer : il y a une votation importante ce 13 juin sur la loi fédérale, sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre, qui entraînera une augmentation du prix des billets [via une taxe qui représentera entre 30 et 120 CHF par billet, N.D.L.R.]. Nous venons comment les compagnies réagissent... Mais il faudra de nombreuses années pour retrouver le volume de passagers d'avant la crise. Et une politique des volumes à tout prix n'est pas forcément à adopter.

Les emplois de l'EuroAirport sont-ils menacés ?

À ce jour, il n'y a pas encore de conséquences en termes d'emplois. En France, comme en Suisse, les gouvernements ont mis en place des mesures de chômage partiel. Mais il est difficile de faire des pronostics...

Les Alsaciens ont souvent l'impression d'être les seuls à subir les nuisances sonores de l'EuroAirport. Que pouvez-vous leur dire ?

Vous savez qu'il y a des progrès, il n'y aura plus de départs programmés après 23 h. Je pense qu'il faudra aller plus loin, parce que même entre 22 h et 23 h, c'est un horaire difficile. Nous en sommes conscients. Par ailleurs, il faut être optimistes : nous espérons que l'évolution des technologies pourra nous aider, tant pour le bruit que pour les émissions de gaz à effet de serre.

Bâle, vous l'avez dit, souffre d'un manque de logements. Quelques grands programmes sont en projet. Pouvez-vous nous parler de certains d'entre eux, notamment ceux près de la frontière ?

Le projet de nouveau quartier du Lysbüchel est bien avancé. La construction des premiers nouveaux bâtiments sera lancée en 2024. Il y aura une piste cyclable qui viendra de Saint-Louis, à développer avec nos voisins. Côté Petit-Bâle, je peux encore vous citer Klybeckplus, un nouveau quartier qui pourra accueillir jusqu'à 10 000 personnes qui y vivront, travailleront... Nous le développerons en concertation non seulement avec les riverains mais aussi avec l'ensemble de la population, et en lien avec le 3Land, ce futur quartier entre Huningue, Weil et Bâle.

Pour conclure, quelles sont les priorités de votre mandat ?

En ce qui concerne la coopération transfrontalière, je souhaite que nous progressions en montrant la voie aux citoyens, par la sensibilisation. Il s'agit de montrer comment nous pouvons partager l'espace public dans notre agglomération. C'est important parce que Bâle va encore grandir.

Propos recueillis par Jean-Christophe MEYER

Toute l'info tous les jours chez vous...

Abonnez-vous !



Rendez-vous sur lalsace.fr rubrique « Abonnez-vous » et découvrez toutes nos offres