

Quand trois frontières soudent un même destin...

La suprématie économique et industrielle est en Suisse mais l'agglomération bâloise veille à ce qu'Allemagne et France, d'où viennent ses travailleurs frontaliers, soient associées aux principaux projets de transports et de développement.



Frédéric Duvinage, directeur de l'EuroDistrict de Bâle

Le bâtiment de l'EuroDistrict trinational à Village Neuf se situe au cœur de son sujet, à mi-chemin entre Wielam-Rhein, en Allemagne et la frontière vers Bâle, en Suisse. Il a même été édifié au milieu d'un rond-point, pour la beauté du symbole.

L'une des fiertés de Frédéric Duvinage, docteur en géographie et son directeur, c'est d'aider à faire coopérer d'une façon harmonieuse les élus et services des trois pays qui œuvrent à la destinée de cette agglomération structurée par le Rhin et ses affluents. Son PIB est l'un des plus élevés au monde, 800 000 habitants y vivent, son taux de chômage n'était que de 3,3% en moyenne en avril 2014, moins encore dans le centre. Confortable bilan dont profite une majorité des 30 320 frontaliers alsaciens recrutés dans le nord-ouest de la Suisse tandis que 25 500 autres vont travailler en Allemagne. « Grâce à cela, 61% des électeurs de Bâle-Ville ont rejeté le 9 février l'initiative contre l'immigration de masse bien que la proportion d'étrangers s'y élève à 34,9% », se félicite-t-il. Son optimisme a pourtant été ébranlé quand il a découvert qu'à Bâle-Campagne, celle-ci avait été adoptée avec 50,6% des voix.

La refonte portuaire

Créé en 2007 en tant qu'association de droit local, doté d'une filiale suisse, IBA Basel 2020, l'EuroDistrict gère en particulier tous les dossiers de financement européen Interreg. C'est une structure légère de cinq personnes dont le budget n'est que de 325 000 € mais qui porte des projets dont les montants peuvent parfois se chiffrer en millions d'€ dans les secteurs des transports et de la mobilité, de l'énergie et de l'environnement, de l'éducation et de la culture. Comme partout en Alsace, on y prône l'enseignement du bilinguisme, ce sésame du lieu pour l'emploi.

L'un des défis bâlois de l'heure, au-delà du projet d'agglomération dédié au

développement des transports publics, c'est 3 Land. Cette refonte d'un site portuaire permettra de dégager des terrains pour y construire un quartier de bureaux et logements. Son périmètre impacte les trois pays mais, sans surprise, le canton suisse y a poussé ses pions en premier, fort de sa suprématie économique et industrielle et de ses opérateurs mondiaux de la chimie et de la pharmacie. Aux collectivités françaises et allemandes d'en faire fructifier leur part, avec leurs moyens. Il en faudrait plus pour altérer la confiance de Frédéric Duvinage. « La mission de l'EuroDistrict, c'est de gérer une coopération transfrontalière entre partenaires inégaux », sourit-il.

L'EuroAirport se développe, mais...

L'EuroAirport Bâle-Mulhouse, c'est un atout en termes économiques, d'emploi, notamment frontalier, d'aménagement du territoire. Mais c'est aussi l'un des dossiers les plus complexes qu'ont à gérer la France et la Confédération. Ce qui semblait évident après-guerre, créer un aéroport binational incluant une zone d'activité suisse en territoire français, n'est plus au goût du jour. Il a déjà fallu négocier un accord politique dans l'urgence entre gouvernements après qu'une plainte de salariés alsaciens licenciés par l'employeur helvétique eut amené la Cour de Cassation à rappeler que le droit du travail français s'appliquait sur tout le sol de la République, pratique helvétique ou pas. Et chacun sait que la solution imaginée, conforme à l'esprit des lois européennes, pourrait ne pas survivre à un autre examen sur le fond par la juridiction suprême.

Contentieux multiples

A l'épée de Damoclès juridique qui plane sur des milliers de travailleurs frontaliers s'ajoutent d'autres négociations, plus âpres encore, sur le statut fiscal de la fameuse enclave et de ses entreprises qui payent en Suisse des impôts qu'elles n'ont pas envie d'alourdir par des taxes françaises additionnelles. Bercy, qui avait annoncé

Bâle finance des parkings en Allemagne et en France

C'est un état d'esprit : afin de limiter au strict nécessaire la circulation automobile et le stationnement, Bâle-Ville a choisi de participer au financement d'infrastructures relais sur les territoires proches. En Suisse mais aussi en Allemagne et en France pour permettre aux frontaliers d'effectuer l'ultime étape de leurs trajets en empruntant des transports « doux et durables » tels que le vélo, le tram ou le train. Ainsi est né le Pendlerfonds. Cette cagnotte sera alimentée par une part des recettes des cartes de parking vendues aux pendulaires et aux visiteurs. Ses subventions iront en priorité à des projets de petite ou moyenne envergure dans le périmètre de l'agglomération avec un double critère d'attribution : un coût global de réalisation qui n'excède pas 2 millions CHF chacun et une aide du canton plafonnée à 50% de la facture. Au service Mobilité, on explique que

« ce modèle est unique en Suisse » et que les crédits alloués « dépendent de l'utilité pour Bâle des divers projets et non du principe territorial. » Après la réorganisation complète de la gestion du stationnement fin 2016, le Pendlerfonds récoltera 2 millions CHF chaque année. Côté alsacien, il est prévu qu'il soutienne la création de 740 places de parking à Saint-Louis, principale porte d'entrée des frontaliers français où, d'ici deux ans et demi, aura été prolongée la ligne 3 du tramway bâlois.

Mobilité pendulaire

Sans attendre, son comité de pilotage a accordé 240 000 CHF de subventions début 2014 à trois projets. La création de 46 places de stationnement et d'abris à vélos près des arrêts ferroviaires de Rheinweiler et Bad Bellingen (100 000 CHF) ; la construction d'un nouvel abri à vélos de 65 places à Eimeldingen d'ici 2015 (120 000 CHF) ;

l'aménagement d'un tronçon de piste cyclable à Weill-am-Rhein, qui améliorera la liaison en vélo vers Bâle mais aussi l'accès à la gare de Weill avec possibilité d'utiliser le S-Bahn et l'extension de la ligne 8 du tram (20 000 CHF). Certains Français transitent par ces itinéraires.

Les demandes de contributions financières pourront être déposées deux fois par an par les porteurs de projets publics et privés « favorisant une mobilité pendulaire respectueuse de l'environnement. » Outre les parcs relais, les parkings vélos ou de quartiers, le Pendlerfonds participera aux frais de démarrage des nouvelles offres de transports publics dédiées aux déplacements transfrontaliers quotidiens. Car une question n'est pas tranchée : les prix des billets des trams qui desserviront ces trois secteurs nationaux où les revenus des ménages ne sont guère comparables.

dès mai 2013 sa volonté d'y imposer le principe de territorialité, a pourtant adressé fin juillet à Bâle-Ville un courrier en forme d'ultimatum : au 1^{er} janvier 2015, leurs activités seront soumises à l'ensemble des taxations en vigueur dans l'Hexagone dont la TVA. A l'improbable issue de ce bras de fer diplomatique, compliqué par l'accumulation des contentieux fiscaux entre les deux nations, s'ajoute une autre menace, côté suisse : le président du Conseil d'Etat bâlois, Guy Morin, a fait savoir que le canton ne cofinancera la réalisation la desserte par rail de l'EuroAirport que s'il obtient la garantie que le statut quo sera préservé.

Chiffre d'affaires en hausse

Sans cette participation suisse, impossible d'en boucler le tour de table. Or relier l'aéroport au tram, aux TER régionaux et au-delà aux LGV Rhin-Rhône et Est s'avère plus qu'indispensable. Paradoxe, tandis qu'on se chamaille dans les chancelleries, l'EuroAirport va plutôt bien. En 2013, avec un chiffre d'affaires

de 109 M€ en hausse de 2,4 %, il a dégagé un résultat net de 21,3 M€, poursuivi son désendettement et maintenu ses investissements. Lors des quatre premiers mois de 2014, sa fréquentation s'est accrue de 6% avec 1,7 millions de passagers. Et dans le transport de fret haut-de-gamme, Emirates SkyCargo va y opérer à compter du 21 septembre un vol hebdomadaire vers Dubaï avec un Boeing 777F. Au début 2015, un nouveau terminal cargo neuf de 21 000m² complètera le dispositif. Au vu de l'enjeu social, difficile d'imaginer qu'un compromis ne soit pas trouvé afin de poursuivre l'aventure.



Emirates SkyCargo Boeing 777F.