

Zeitschrift:	Revue économique franco-suisse
Herausgeber:	Chambre de commerce suisse en France
Band:	61 (1981)
Heft:	3
Artikel:	L'Aéroport de Bâle-Mulhouse : un exemple de collaboration franco-suisse
Autor:	Gros, Jacques-Henri
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-886584

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: 19.02.2026

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

L'Aéroport de Bâle-Mulhouse : un exemple de collaboration franco-suisse

Pour l'année 1980 l'Aéroport international de Bâle-Mulhouse a enregistré un trafic de 980 000 passagers, 19 260 tonnes de fret et 3 180 tonnes de poste. Bien que ces résultats soient très légèrement en recul sur ceux de l'année 1979 qui avait été une année de forte augmentation du trafic, ils soulignent cependant l'importante place qu'occupe cet aéroport intercontinental dans le contexte économique de sa zone d'influence qui couvre l'Est de la France, le Nord-Ouest de la Suisse et le Sud-Ouest de l'Allemagne.

Le carrefour européen qui se développe dans la région de Mulhouse ouvre d'ailleurs de sérieuses perspectives d'extension à cette zone d'influence. Depuis la fin de l'été 1980, l'autoroute A 35 desservant l'aéroport du côté français est reliée directement à l'axe autoroutier Hambourg-Francfort-Mulhouse-Marseille qui traverse le Rhin à quelques kilomètres de l'aérodrome. Tandis que prennent corps les projets de prolongement de l'autoroute A 35 vers le Nord en direction de Colmar et vers le Sud en direction de Bâle et du réseau autoroutier suisse, la desserte ferroviaire de l'aéroport est d'ores et déjà à l'étude.

Pour répondre à sa vocation, l'Aéroport est doté de moyens efficaces :

- sa piste principale prolongée à 3 900 m permet le décollage à pleine charge de gros porteurs pour les plus longues distances permises par leur rayon d'action;
- la modernisation des moyens de contrôle de la navigation aérienne et de sécurité au sol garantit les opérations aériennes par tous les temps;
- l'aérogare, inaugurée en 1970, a été conçue pour accueillir près de trois millions de passagers par an;
- la capacité de ses halles de fret vient d'être portée de 4 000 à plus de 9 000 m², auxquels s'ajoutent un entrepôt sous douane de plus de 3 600 m² et un hangar frigorifique

de 3 200 m² destiné à la manutention de produits périssables.

Une réalisation binationale unique au monde

La réalisation de l'ensemble de ces équipements est le fruit d'une coopération franco-suisse étroite et constante au fil des ans. L'Aéroport de Bâle-Mulhouse constitue, en effet, un établissement public binational régi par une convention internationale.

Cette originalité trouve en fait sa source dans des impératifs d'ordre géographique qui ont imposé le choix du site alsacien, le relief du côté suisse et la proximité immédiate des frontières politiques n'ayant pas permis, dès l'origine, d'aménager une plate-forme aérienne importante en territoire suisse.

Aussi est-ce dès le 8 mai 1946 qu'un aérodrome provisoire était inauguré sur le territoire français tandis que se poursuivaient les négociations qui devaient aboutir à la signature, le 4 juillet 1949, de la « convention franco-suisse relative à la construction et à l'exploitation de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse à Blotzheim », entrée en vigueur le 25 novembre 1950.

La convention de 1949 et ses annexes fixent le statut juridique de l'Aéroport, son organisation administrative et matérielle, ainsi que les conditions de son fonctionnement.

En ce qui concerne son *statut juridique*, l'Aéroport dispose de la personnalité morale de droit public et de l'autonomie financière. Sa compétence recouvre la réalisation et l'entretien de l'infrastructure et des superstructures, ainsi que la gestion des installations. Par contre, la responsabilité des services chargés du contrôle de la circulation aérienne, des télécommunications, de la météorologie, incombe au Gouvernement français.

Quant aux *droits de trafic*, ils sont accordés par chacun des deux Gouvernements français et suisse pour le trafic en provenance ou à destination de son territoire respectif.

Sur le plan de son organisation administrative, l'Aéroport de Bâle-Mulhouse est administré par un Conseil d'Administration de 16 membres, dont la moitié est de nationalité suisse et la moitié de nationalité française. Le Conseil choisit parmi ses membres un président et un vice-président, obligatoirement de nationalité différente, et désigne le directeur de l'Aéroport, assisté d'un directeur-adjoint. Les statuts (annexés à la convention) spécifient que le directeur ne doit pas avoir la même nationalité que le président et que le directeur-adjoint est d'une nationalité différente de celle du directeur. Enfin, le commandant de l'aéroport, chargé de la di-

Photo : Aérogare vue de l'Ouest ; on voit, au fond, les premières collines de la Forêt Noire en Allemagne.



De nombreux facteurs donnent à l'Aéroport de bonnes chances de développement.

En dehors du terrain lui-même particulièrement favorable à la construction de telles infrastructures, les espaces disponibles tout à l'entour permettent d'envisager des possibilités multiples d'extension et d'implantations industrielles ou commerciales.

L'environnement économique de l'Aéroport peut être qualifié d'exceptionnel : un tissu industriel diversifié et orienté – autant dire par tradition – vers le commerce extérieur, des activités tertiaires liées à l'industrie et agissant au niveau international, le tout dans le sillage de firmes importantes engagées dans la nouvelle division internationale du travail et le redéploiement des activités.

Est-il besoin de rappeler que l'Alsace occupe le premier rang des régions françaises pour la valeur des exportations rapportée au nombre d'habitants, que plusieurs firmes haut-rhinoises des plus importantes – qui viennent souvent en tête de leur branche d'activité – ont obtenu ces dernières années des Oscars à l'exportation, mais aussi que nombre de petites et moyennes entreprises de la région ont déjà une grande expérience des échanges internationaux ? Quant à la Franche-Comté, qui vient en 2^e position des régions françaises pour la valeur des exportations par rapport au nombre d'habitants, sa volonté d'accroître son agressivité sur les marchés extérieurs n'est plus à démontrer.

Bâle, enfin, joue depuis des siècles un rôle éminent dans la circulation marchande non seulement en Suisse, mais en Europe et dans le monde. Or, si dans cette fonction de plaque tournante, Bâle s'appuyait jusqu'ici surtout sur le rail et l'eau, les transports routiers et aériens y prennent désormais une importance accrue.

L'addition de ces éléments représente, bien entendu, un puissant facteur de développement et incite les dirigeants de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse tout à la fois à espérer et à entreprendre.

rection des services de la navigation aérienne et de la météorologie, est nommé par le Gouvernement français sur avis du Conseil d'Administration.

Quant à l'organisation matérielle de l'aéroport, la convention du 4 juillet 1949 a prévu la création de trois secteurs :

- un secteur affecté aux services suisses;
- un secteur affecté aux services français;
- un secteur commun, englobant les pistes, affecté aux services généraux de l'aérodrome.

Pour faciliter le trafic suisse, la convention a d'ailleurs prévu la création d'une route douanière reliant le secteur suisse à la frontière politique franco-suisse. Cette route douanière a permis de déplacer au profit des usagers venant de Suisse les contrôles de police et de douane à la limite du secteur suisse et du secteur commun de l'Aéroport.

La convention de 1949 et ses annexes fixent enfin les conditions de fonctionnement de cet établissement public binational. Les statuts confèrent au Conseil d'Administration des pouvoirs plus importants que ceux des conseils d'administration des établis-

ments publics français, en particulier en ne soumettant à la ratification des autorités de tutelle – française et suisse – que les délibérations les plus importantes du Conseil, limitativement énumérées dans le texte. Le régime financier de l'Aéroport est proche de celui des établissements publics à caractère industriel et commercial, bien qu'il soit particulièrement intéressant de relever à ce sujet les règles de répartition des charges entre les deux Gouvernements, également précisées dans la convention :

- les bénéfices (ou déficits) d'exploitation sont répartis entre les deux Gouvernements au prorata du trafic en passagers et en marchandises en provenance ou à destination de chacun des deux pays;
- quant aux charges d'aménagement de l'aérodrome, le Gouvernement français s'est engagé à mettre à disposition les terrains nécessaires aux installations et au raccordement avec les réseaux routier et ferré, le Gouvernement suisse – auquel a été substitué le canton de Bâle-Ville – prenant à sa charge les dépenses relatives aux travaux et installations nécessaires à l'aménagement initial de l'aérodrome et à son adaptation aux besoins du trafic sous réserve d'une subvention de 30 % de la Confédération suisse.