

**Saint-Louis** / Forum Metrobasel

# Forces et faiblesses face à Bâle

Les forces et les faiblesses des relations entre le Pays de St-Louis et Bâle ont été le thème du Forum Metrobasel, vendredi dernier à la Coupole de St-Louis.



Saturation de l'A 35 et accueil des poids lourds à la frontière constituent des points faibles. (Photos DNA)



L'EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg est au contraire un point fort pour Metrobasel et tout le bassin du Rhin supérieur.

■ Le Forum Metrobasel s'est tenu à l'initiative de l'association Metrobasel et de Christoph Kollreuter, l'une de ses chevilles ouvrières, économiste reconnu, fondateur et président du conseil d'administration de BAK Basel Economics.

En saluant la soixantaine d'invités à la Coupole, le député-maire Jean Ueberschlag a remercié l'initiateur du forum qui « a pris le taureau par les cornes pour faire bouger cette région ». Et qui a contribué à la notoriété de Bâle comme capitale de la région métropolitaine, appelée aussi « petite ville monde ». Un petit bémol tout de même en ouverture d'une symphonie que Metrobasel, voire l'Eurodistrict Trinationnel de Bâle (ETB) sont appelés à jouer en harmonie, quand Jean Ueberschlag ajoute qu'il y a encore carence dans l'information transfrontalière, concernat le projet de géothermie et la problématique des parkings à Bâle. C'est pourquoi « une harmonie ne peut pas être virtuelle ».

L'exposé de Christoph Kollreuter a indiqué quelques pistes sur la contribution de St-Louis et de sa région à l'attractivité et aux atouts économiques de la région métropolitaine trinationnelle de Bâle. Metrobasel est d'abord un espace économique commun dont 45 % du produit intérieur brut est généré à Bâle-Ville et qui provient essentiellement de l'industrie chimique et pharmaceutique. C'est aussi un espace commun avec une population de près d'un million d'habitants, mais dont la partie française ne représente que 10 % de cette population.

#### Pays de St-Louis, pays de résidence

Le Pays de St-Louis est attractif comme lieu de résidence;



L'économiste Christoph Kollreuter a traité des forces et des faiblesses de Saint-Louis, partie française de Metrobasel.

Il a connu ces dernières années un taux de croissance de la population de 0,8 %, alors qu'elle n'a été que la croissance n'a été que de 0,3 % du côté bâlois. Le Pays de St-Louis est le prix du logement et des loyers sont moins élevés qu'à Bâle et parce qu'il y a encore de l'espace pour la construction. Cette attractivité suppose alors des équipements et des services à la population que les (petites) communes ont du mal à financer. Comme le suggèrent Francis Gissingner, patron de DSM Village-Neuf, et Guy Picquet, maire de Waltenheim et président de Communauté de communes du Pays de Sierentz, il serait souhaitable que l'industrie bâloise participe au financement de la formation de sa future main d'oeuvre qualifiée et de l'équipement des communes et collectivités de résidence de la main d'oeuvre et de la matière grise frontalières dont bénéficie Bâle (à l'exemple de l'accueil de la petite enfance, de la culture etc.).

#### Transports et recherche

Autre contribution forte de la partie française à la pros-

périté et à la dynamique de la région métropolitaine trinationnelle de Bâle, la présence de l'EuroAirport, l'arrivée du TGV Est et bientôt celle du TGV Rhin-Rhône, dont l'impact sur toute la région du Rhin supérieur n'est qu'à ses frémissements. « Le Pays de St-Louis est encore un espace pour l'industrie, propose commerces de détail et gastronomie avec des spécialités françaises et alsaciennes, dispose de centres de recherche de qualité (ISM, PRISM 3) et possède une grande valeur environnementale avec la Petite Camargue Alsacienne » note encore M. Kollreuter.

Les représentants de la recherche de qualité ont brièvement présenté leur activité respective. Alain Picq, directeur de l'ISL rappelle que les points forts de l'institut de recherche franco-allemand sont les nanotechnologies et les techniques de lutte contre le terrorisme et espère que l'institut de St-Louis pourra devenir un centre de recherche européen de défense et d'armement, lorsque la France prendra la présidence de l'Union Européenne, courant 2008.

Laurence Delpy, directrice de PRISM 3, Pôle Régional et

International des Sciences de la Mesure, travaille au montage d'une plate-forme trinationnelle et à l'élaboration d'une cartographie trinationnelle des entreprises de la mesure.

Au chapitre des faiblesses, on évoque le transport en commun transfrontalier, les différences de réglementation pour le droit du travail, la fiscalité entre la France et la Suisse, « des différences qui ne sont pas seulement dues au fait que la Suisse ne soit pas dans l'Union Européenne ». L'adhésion de la Suisse à l'Union Européenne a été esquissée, mais « la Suisse n'entrera dans l'Union que lorsque ses voisins seront plus forts qu'elle » estime M. Kollreuter.

#### Points noirs

Jean-Pierre Gallo, président de la CCI Mulhouse Sud Alsace et président du conseil d'administration de l'EuroAirport, soulève d'autres points noirs: autoroute A 35 de plus en plus saturée entre Mulhouse et Bâle, accueil des poids-lourds à la frontière, l'interconnexion des transports publics, le manque de desserte ferroviaire de l'EuroAirport, l'absence de zone franche pour le port de Huningue. Un autre intervenant, de l'Education nationale, constate que les jeunes « ont peur de parler l'allemand », alors que Metrobasel a besoin de bilingues, mieux encore de trilingues (allemand, anglais, français).

Décidément, il reste du chemin à faire pour que la région métropolitaine de Bâle devienne un pôle d'excellence. D'où l'objectif de Metrobasel de se constituer en fondation avec une forte implication des politiques de la région. Metrobasel les invite à participer nombreux à son prochain forum qui se tiendra le 22 novembre prochain à Bâle. **Bernard Surgand**



## La vision d'un « Campus » transfrontalier



Michael Pluess. (Photo DNA)

Michael Pluess, directeur de

Novartis Suisse, a présenté le projet « Novartis Campus Plus » qui consiste à réaménager et à moderniser le site de la société chimique au lendemain de la fusion Ciba-Sandoz (1996). Un projet qui modifie tout un quartier nord de Bâle et qui a aussi un impact direct sur le paysage urbain de Huningue et de St-Louis. Ce projet entraîne aussi la fermeture et le transfert du port St-Jean dans les ports Auhafen à Birsfelden et Kleinhüningen. La mise en domaine privé de la Hünigerstrasse donnera lieu à la fermeture du poste de douane de l'avenue de Bâle à Huningue et à l'aménagement d'une nouvelle voie d'accès de Huningue à Bâle en contournant le site

Novartis.

Le « Campus » s'ouvrira par ailleurs vers la Voltamatte en un parc public, donnant accès aux berges du Rhin. Le chemin de promenade le long du Rhin, pour piétons et cyclistes, sera prolongé à Huningue et assurera la jonction vers la Passerelle des Trois Pays. Un projet que René Moebel, maire de Huningue, souhaite voir se réaliser dans les meilleurs délais.

M. Pluess souligne que le projet « Novartis Campus Plus », permettra à terme de développer l'activité de Novartis des deux côtés de la frontière où Novartis exploite déjà son centre de biotechnologie. C'est la vision d'un

« Campus » transfrontalier.

### **A l'horizon 2030**

Actuellement, sur les 4 700 salariés de Novartis, 20 % viennent du côté français ; à l'horizon 2030, année de l'achèvement du projet « Campus Plus », la société emploiera plus de 10 000 personnes à Bâle, une main d'oeuvre de qualité recrutée à travers le monde : « Il y a des professions qu'on trouve uniquement en France, par exemple les ingénieurs chimistes (formés à Mulhouse), alors que les contrôleurs de qualité viennent essentiellement d'Allemagne... La diversité est un atout pour nous et la concurrence entre les universités ne nous pose pas de problèmes ». **B.S.**