

Rhin supérieur plate-forme d'échanges à haut-débit

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): - **(2003)**

Heft 545

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Rhin supérieur

Plate-forme

d'échanges à

haut-débit

Le Rhin supérieur, zone frontalière franco-germano-suisse, occupe une place centrale et stratégique dans les échanges économiques en Europe. De Bâle à Strasbourg, l'esprit d'entreprise a assuré un développement exemplaire qui en fait l'une des régions les plus prospères.

Mais pour s'imposer aujourd'hui dans le concert européen, il est nécessaire d'initier des alliances et de s'appuyer sur les relations transfrontalières, comme nous le démontrent Jean-Marie Bockel, Maire de Mulhouse et Georg F. Kraye, Président de la Regio Basiliensis. Pour cela, la région dispose de nombreux atouts comme son réseau de transport, tant fluvial qu'aérien, que viendra bientôt enrichir l'arrivée du TGV Rhin-Rhône. De quoi renforcer aux yeux des entreprises une attractivité déjà très forte, ce que souligne Rainer Füeg, directeur de la Chambre de commerce de Bâle.



Rheinhafen Kleinhüningen
© Comet photoshopping GmBh, Zurich / Dieter Enz



Hafen St Johann
© Comet photoshopping GmBh, Zurich / Dieter Enz



Rheinhafen Kleinhüningen
© Comet photoshopping GmBh, Zurich / Dieter Enz

La Regio Basiliensis

Quarante ans de coopération transfrontalière entre l'Allemagne, la France et la Suisse



Dr. Georg F. Kraye

Président de la Commission Basiliensis

La coopération transfrontalière avec les voisins français et allemands est devenue naturelle dans la région de Bâle depuis des décennies. Cela s'explique par la situation frontalière de Bâle mais aussi par les étroites relations historiques, culturelles, sociales et économiques que cette cité entretient avec l'Alsace et la région méridionale du Bade-Wurtemberg

Les frontières qui étaient relativement perméables au début du XX^{ème} siècle pour les personnes et les marchandises sont devenues un problème avec les deux guerres mondiales. Ce problème s'est aggravé sous l'impulsion de la croissance et du développement économique et technologique après la Seconde Guerre mondiale.

Il y a juste quarante ans : naissance de la Regio Basiliensis
Beaucoup connaissent cet espace

urbain d'un demi million d'habitants sous le nom d'agglomération trinationale de Bâle (ATB). Toutefois, il n'apparaît dans aucune statistique. De plus, il est découpé par les frontières nationales, cantonales et communales. Comme dans toute autre agglomération, certaines tâches relevant de l'aménagement du territoire et des transports doivent être accomplies.

Devant l'importance de la coopération dans cette agglomération parcourue par des frontières, l'association REGIO BASILIENSIS a été créée en 1963 il y a juste quarante ans. Des syndicats analogues à vocation identique ont été créés par la suite à Mulhouse (F) et à Fribourg-en-Brigau (D).

Privilégiant initialement les missions d'aménagement du territoire, cette collaboration transfrontalière du Rhin supérieur a été institutionnalisée et officialisée depuis les années 70 avec la " Commission intergouvernementale " au niveau des états et la " Conférence du Rhin supérieur " au plan régional. Les acteurs principaux de cette coopération officielle sont les représentants gouvernementaux des états régionaux, c'est-à-dire les représentants des cantons de Bâle-Ville, de Bâle-Campagne, d'Argovie, de Soleure et du Jura, les représentants des régions allemandes du Bade-Wurtemberg et de Rhénanie-Palatinat et, du côté français, l'Etat

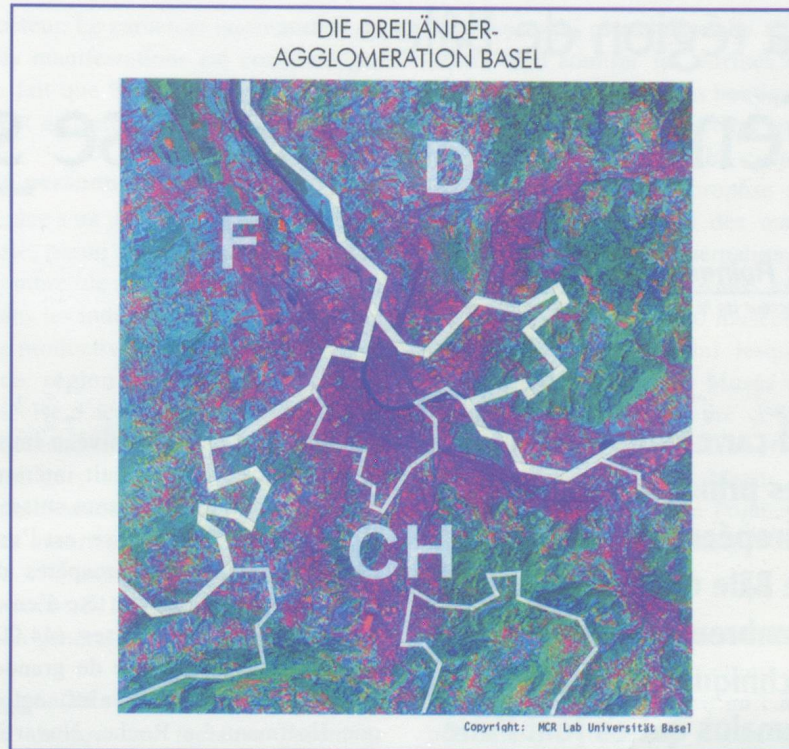
français et les collectivités régionales et territoriales alsaciennes. Aujourd'hui, toujours plus de partenaires communaux et de droit privé issus des trois pays participent à cette coopération du Rhin supérieur, par exemple dans le " Conseil de RegioTriRhena ". De plus, les élus régionaux du " Conseil du Rhin supérieur " et de la conférence de voisinage, à une échelle plus réduite, ont opté pour une organisation trinationale.

Une contribution majeure aux acquis tripartites

Depuis sa création en 1963, la REGIO BASILIENSIS marque de manière déterminante la coopération sur le Rhin supérieur. Son objet est de générer, côté suisse, des impulsions pour que l'espace du Rhin supérieur devienne une région transfrontalière européenne cohérente et de contribuer à sa réalisation. C'est d'une part, une association portée par 400 membres privés et 200 membres collectifs et d'autre part elle remplit, comme antenne des cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne auxquels se sont ajoutés depuis les cantons d'Argovie, Soleure et du Jura, des fonctions relevant de l'état en pratiquant en quelque sorte une " politique étrangère à l'échelle régionale ". La REGIO BASILIENSIS a apporté une contribution majeure aux acquis tripartites sur lesquels la région peut

porter un regard fier. Dès les années 70, l'idée d'un réseau express transfrontalier a été lancée avec l'inauguration de la "Ligne verte" entre Mulhouse et Fricktal en Argovie en 1977 en cours de réalisation avec des lignes supplémentaires. Une autre impulsion et une concrétisation majeure ont été apportées à la coopération transfrontalière du Rhin supérieur en 1989 puis dans les années 1990. Ainsi, à titre d'exemple, le projet REKLIP, un projet régional transfrontalier sur le climat, a été lancé et la Confédération européenne des Universités du Rhin supérieur (EUCOR) a été fondée. A la fin des années 80, les congrès tripartites associant milieux économiques et scientifiques à la coopération transfrontalière, en plus des partenaires nationaux de la conférence tripartite, sont devenus une institution. Jusqu'à présent, ces congrès portaient sur les transports, la culture, l'environnement, l'économie, la jeunesse, l'artisanat et l'industrie, l'aménagement du territoire et la participation des citoyens. En automne 2004, la REGIO BASILIENSIS organisera à la demande des cantons de la Suisse du Nord-Ouest un congrès tripartite sur le thème "Médias et communication".


Enfin, le concept de développement ayant pour origine la déclaration commune d'intention des partenaires du Rhin supérieur en 1989 a jeté les bases d'une participation de notre région au programme de l'Union Européenne INTERREG. Dans le cadre d'INTERREG I et II, 140 projets ont été réalisés, dont la moitié avec participation suisse portant sur un volume financier global de 140 millions de francs suisses. Les partenaires suisses du projet n'ont pas bénéficié des aides de l'UE mais de crédits cadres spécifiques mis à disposition par la Confédération helvétique pour INTERREG. Depuis 2001 et jusqu'à la fin 2006, le programme INTERREG III est en cours. Vingt-deux projets innovants avec participation suisse ont été accordés, tels que le "Réseau transfrontalier de conseil pour l'artisanat et les PME" qui rapproche l'économie régionale



des nouvelles possibilités offertes par les contrats bilatéraux entre l'Union Européenne et la Suisse, le projet "New Energy BASE" encourageant l'utilisation des énergies renouvelables au plan transfrontalier ou la "Formation trinationale d'ingénieurs BTP" qui doit être sanctionnée par un diplôme reconnu dans l'UE et en Suisse. De plus, la REGIO BASILIENSIS a également participé à la création de deux grands lobbys européens pour les régions, dont les régions frontalières, l'"Assemblée des Régions d'Europe" (VRE) et l'"Association des Régions Frontalières Européennes (ARFE)" qui ont apporté de nombreuses avancées pour consolider les régions européennes ainsi que la coopération transfrontalière au sein de l'Union européenne ou du Conseil de l'Europe.

Avec l'élargissement de l'Union européenne, la coopération transfrontalière doit devenir naturelle

Il y a quarante ans, la coopération transfrontalière et régionale était encore une nouveauté mais aujourd'hui, la "micro-intégration" s'écrit en majuscules dans l'Europe en formation et bénéficie du soutien massif de l'Union Européenne, dans

le cadre de ses programmes d'encouragement (INTERREG, PHARE-CBC, etc.). Avec l'ouverture du marché intérieur européen, la coopération transfrontalière doit aussi devenir une chose naturelle notamment aux frontières intérieures de l'Union Européenne. Car c'est d'abord à ce niveau, aux frontières, que se manifestent directement les conséquences de la suppression des frontières. Avec l'élargissement de l'Union Européenne, en 2004 d'autres "cicatrices de l'histoire" vont devenir des frontières intérieures européennes. Si l'Union Européenne se rapproche davantage du citoyen au cours des réformes entreprises (Convention sur la constitution européenne, conférence intergouvernementale 2004), la coopération transfrontalière et régionale peut prendre de l'importance à l'avenir. De même, les relations transfrontalières en termes de politique, d'administration, d'économie et de population ne cesseront de prendre de l'importance pour la Suisse dans le cadre des traités bilatéraux I et II avec l'Union Européenne. 

La région de Bâle, Fenêtre de la Suisse sur l'Europe

Dr. Rainer Füeg

Directeur de la Chambre de Commerce de Bâle

Au carrefour des principaux marchés européens, la canton de Bâle dispose de nombreux atouts techniques, économiques, humains qui en font l'une des régions les plus attractives d'Europe pour les entreprises.

La région de Bâle – dans le Nord-Ouest de la Suisse – compte 540.000 habitants. Elle est souvent appelée la porte de la Suisse ou, du point de vue suisse, la porte de l'Europe. Ceci est dû, en grande partie, à sa situation géographique, au croisement entre la France, l'Allemagne et la Suisse ainsi qu'à l'excellent esprit de coopération transfrontalière qui caractérise cette région "tri-nationale" située au centre de l'Europe. Par ailleurs, il faut également tenir compte de l'importance et du rôle de la ville de Bâle en tant que siège de salons et de congrès ainsi que de la présence, dans les environs, de nombreuses entreprises à vocation internationale. De ce fait, la région bâloise constitue une plate-forme importante pour les affaires, un marché pour l'offre et la demande et, donc, une véritable porte ouverte sur le succès pour de nombreuses entreprises. Son économie est caractérisée par une forte présence d'entreprises exportatrices, par un secteur financier en pleine expansion et par des entre-

prises de transports de niveau international. Avec son produit intérieur net de 35 milliards de francs suisses, le Nord-Ouest de la Suisse est l'une des régions les plus prospères du pays, avec un revenu par tête d'environ 65.000 francs suisses (44.000 euros). Elle est le siège de grandes entreprises multinationales, telles que Hoffmann-La Roche, Novartis, Syngenta, Danzas, Panalpina ou UBS, et sa situation, au centre de l'Europe, lui donne accès à tous les principaux marchés.

Développement économique

Dans les années 90, les structures économiques de l'Europe Occidentale ont subi une profonde mutation, non seulement dans le secteur industriel, mais aussi dans celui des services. La globalisation des marchés et l'évolution de la situation en Europe centrale et orientale ont amené le secteur industriel à mettre en oeuvre des transformations radicales dans les procédures commerciales et adopter de sévères mesures de compression des coûts. De nombreuses fusions ont eu lieu pendant cette période. Pendant la deuxième moitié des années 90, la même évolution a eu lieu dans le secteur des services - en particulier en ce qui concerne les

services financiers - des expéditions et du conseil. Cela a donné lieu à la création de structures dynamiques et compétitives et d'un grand nombre de nouvelles sociétés. Il n'est pas étonnant que la région bâloise – grâce à sa situation favorable sur les principaux axes de transport européens et à sa proximité des régions économiques les plus importantes du continent européen – se soit développée de façon plus dynamique que le reste de la Suisse. Alors que le PNB suisse a connu une augmentation de 1,5% environ en 2001, la croissance de la région bâloise a été de 1,8%. Les chiffres du chômage dans la région de Bâle (1,7%) sont inférieurs à ceux du reste de la Suisse (2,6%) et très inférieurs à ceux de l'Union Européenne. Alors que, dans la première moitié de 2001, l'économie régionale était encore florissante, dans le second semestre elle a affiché des résultats nettement moins positifs, surtout après les événements du 11 septembre. L'économie, déjà ralentie, a été ultérieurement affaiblie par l'incertitude dans le domaine économique et de la consommation. Les transports aériens ont subi un revers historique. L'excellente situation géographique de la région bâloise sera ultérieurement favorisée après

Situation de l'emploi et produit intérieur net dans le Nord Ouest de la Suisse en 2000 - par secteur

Secteur	Emplois à plein temps	%	Produit intérieur net (millions de FS)	%
Agriculture	4'800	1,8%	275	0,8%
Energie/eau	2'300	0,9%	368	1,0%
Industrie	56'300	21,4%	10'683	30,4%
Services	73'100	27,8%	12'395	35,2%
Secteur local	90'700	34,4%	7'353	20,9%
Secteur public	36'200	13,7%	4'096	11,6%
Nord-Ouest de la Suisse	263'400	100%	35'168	100%

l'entrée en vigueur du traité bilatéral entre la Suisse et l'Union Européenne. L'accès à son important marché à l'exportation sera encore plus facile grâce à la reconnaissance mutuelle des normes et des tests. La Suisse et l'Union européenne se dirigent progressivement vers la création d'un marché du travail commun, qui permettra aux entreprises suisses d'embaucher encore plus facilement des citoyens de l'Union Européenne

Au centre du pouvoir d'achat

Plus de 60 millions de consommateurs -un tiers de la population européenne - vivent dans un rayon de 500 km du Nord-Ouest de la Suisse et sont facilement accessibles par route, air, chemin de fer ou par voie fluviale. Tous ces consommateurs habitent l'une des régions les plus développées du monde du point de vue économique et ont des revenus supérieurs à la moyenne. Il n'est, donc, pas surprenant que plus de 60% de la production industrielle du Nord-Ouest de la Suisse soit exporté dans le monde entier.

La Foire de Bâle - le principal centre de salons spécialisés de toute la Suisse

En tant que principal organisateur de foires et de congrès, la Foire de Bâle (Messe Basel) offre, chaque année, entre 15 et 20 foires et salons ouverts à tout public, auxquels participent plus de 10.000 exposants et plus d'1 million de visiteurs.

Par ailleurs, le Centre des Congrès de la Foire de Bâle reçoit environ 800 manifestations chaque année, parmi lesquelles de nombreux congrès nationaux et internationaux. La plupart des foires et des salons ayant lieu à Bâle occupent une place de premier plan sur la scène internationale. Parmi ceux-ci figurent : World Watch, Clock and Jewellery Show (Salon de la Montre et du Bijou), appelé, avec fierté, BASEL, et la Foire Internationale d'Art Contemporain. Chacune de ces deux manifestations joue un rôle extrêmement important dans son

secteur. Le caractère international de ces manifestations est confirmé par le fait que 80% des exposants viennent de l'étranger.

Un personnel qualifié

Grâce à un personnel hautement qualifié, parmi lequel figurent un grand nombre de scientifiques travaillant dans les industries de base, le niveau de productivité est très élevé. En tant que région frontalière, la région bâloise a accès au marché du travail allemand et français. Les spécialistes étrangers dotés d'un bon niveau de qualification obtiennent facilement des autorisations de travail. Le taux de chômage, inférieur à 4%, est encore très bas par rapport à la situation générale européenne.

La qualité de vie

En dehors des facteurs purement économiques, la vie des individus et des familles est également affectée par tout ce qui concerne la culture, la santé, les loisirs, l'éducation, la formation etc. Les entreprises commencent à s'intéresser à ce genre de facteurs lorsqu'elles choisissent leur lieu d'implantation. Malgré l'intense activité économique qui caractérise la région bâloise, cette dernière offre une qualité de vie très élevée, ainsi que des attractions culturelles uniques et très variées et tous les plaisirs d'une ville de taille moyenne, proche des Alpes suisses et de la

Forêt Noire. La région méridionale du Rhin Supérieur, bien qu'elle ne possède ni les panoramas spectaculaires des Alpes, ni les lacs et encore moins la mer, est en mesure d'offrir une grande variété de paysages dans la plaine du Rhin Supérieur, dans

la Forêt Noire, dans les montagnes de Vosges et dans le Jura. En ce qui concerne les attractions culturelles, Bâle et Fribourg dépassent bien d'autres grandes villes.


Bien que Bâle soit devenue une cité moderne, la vieille ville qui a été en grande partie préservée, est l'une des plus belles d'Europe. C'est un véritable plaisir de pouvoir se promener

dans les zones piétonnières du vieux centre et d'admirer les vitrines des magasins, des galeries, des boutiques, les galeries marchandes et les marchés. Bâle a une approche cosmopolite de la culture et propose des attractions culturelles et des manifestations d'envergure internationale. A Bâle et dans ses environs, vous pourrez visiter plus de 30 musées et collections privées, parmi lesquels les plus connus sont : le Musée des Beaux-Arts avec sa célèbre collection d'œuvres de Picasso et de Holbein et de dessins et tableaux du XVe au XVIIe siècle ; la Fondation Beyeler et le Musée Tinguely récemment inauguré.

Un site intéressant pour les affaires

La région bâloise - tout comme le reste de la Suisse - offre un cadre politique et juridique stable. Les impôts sont plus bas que dans la plupart des autres pays européens. Une politique économique de marché, de solides relations entre les syndicats et le patronat et des services publics orientés vers la satisfaction du client constituent la base sur laquelle se fonde l'activité industrielle et commerciale de la région. Le Nord-Ouest de la Suisse possède une grande concentration de médecins et d'institutions médicales spécialisées. Les nombreux hôpitaux privés et publics offrent des prestations de très haute qualité. L'Institut de Médecine Tropicale est spécialisé dans la prévention et la cure des maladies exotiques. L'assurance maladie est obligatoire en Suisse aussi bien pour les soins ambulatoires que pour les hospitalisations. Toutefois, le choix et le financement de l'assurance maladie sont laissés à l'individu.

Des services publics et sanitaires orientés vers la satisfaction du client

Bien que la région bâloise ne soit pas bon marché - ni du point de vue des prix ni du point de vue des coûts - elle reste une destination intéressante pour les entreprises qui cherchent un site pour y implanter leurs activités, qu'ils s'agisse de production, de vente en gros ou de services. 

" Les impôts y sont plus bas que dans la plupart des autres pays européens "

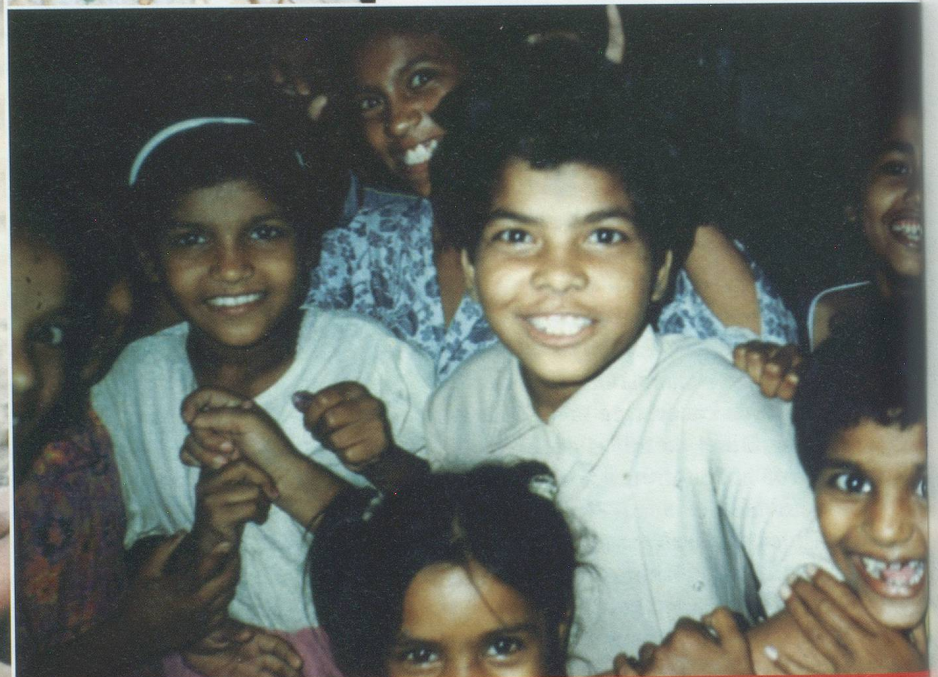


METTEZ UN ENFANT DANS VOTRE COEUR

Créée en 1967, en France, **l'A.F.E.A.** soutient l'association indienne **Snehasadan**, "**La Maison où l'on est aimé**", qui accueille et aide les enfants des rues de Bombay.

Depuis sa création en 1962, Snehasadan a réhabilité plus de **8000 enfants des rues**, et apporté son soutien à **30000 enfants**.

A travers ses réalisations :
17 foyers familiaux, 1 école technique,
2 points d'accueil en gare,
300 bourses scolaires, etc...



AGISSEZ, REJOIGNEZ-NOUS !

- En demandant notre bulletin et plus d'informations.
- En effectuant des dons pour l'ensemble des réalisations.
- En parrainant un enfant (20 € par mois, soit : 240 € par an)

Nom : Prénom :

Adresse :

Téléphone : E-mail :

Merci de nous renvoyer ce coupon réponse complété, à l'adresse suivante :

Association Française pour l'Enfance Abandonnée (A.F.E.A.)

17, rue Voltaire - 44000 NANTES – Tél/Fax : 02 40 73 15 19

E-mail : afea.snehasadan@wanadoo.fr — site : <http://perso.wanadoo.fr/afea.snehasadan>

Entretien avec Charly Teuscher

Consul Général de Suisse à Strasbourg



Thierry Brandt
journaliste

La Suisse est l'un des premiers partenaires économiques de la région alsacienne. Une place de choix que défend activement la Chambre de commerce suisse

Pour vous qui représentez la Confédération suisse en Alsace, comment évaluez-vous le rôle de la Chambre de commerce suisse, et en particulier son antenne Grand-Est ?

Charly Teuscher : Je la vois avant tout comme un business club, un club d'affaires, qui entretient et développe un important réseau de contacts. Celui-ci nous est très utile. J'entretiens d'excellentes relations avec l'équipe actuelle, tant avec son président qu'avec son bureau. Il s'agit d'une excellente équipe, jeune et dynamique, qui connaît très bien les réalités économiques de la région.

A l'heure où le monde entier est interconnecté, un club d'affaires comme la Chambre de commerce suisse en France a-t-il encore un sens ?

C.T : Oui. Son atout principal est précisément la proximité. Alors, bien sûr, aujourd'hui, n'importe qui, à

n'importe quelle heure du jour et de la nuit, n'importe où dans le monde, peut se connecter sur le site du SECO et obtenir une foule d'informations importantes. Mais rien ne remplace le contact direct lorsqu'il s'agit de négocier une affaire. A ce moment là, vous avez besoin de gens qui connaissent le terrain. D'où l'intérêt de la CCSF. En 32 ans de carrière consulaire, j'ai occupé des postes dans beaucoup de pays. Dans les pays lointains, en particulier ceux qui n'ont pas de frontière avec la Suisse et pas de chambre de commerce suisse, le consulat sert de lien avec les chefs d'entreprises. Ici en Alsace, c'est tout différent. On a beaucoup moins recours au consulat pour ce genre de renseignements. Le rôle est assuré par la chambre de commerce.

Pouvez-vous nous donner quelques chiffres sur la présence suisse en Alsace ?

C.T : Avant toute chose, il faut rappeler que la Suisse et l'Alsace ont des relations économiques intensives depuis très longtemps. A ce propos, je peux vous donner quelques chiffres parlants. Sachez par exemple que 183 entreprises suisses, à capitaux ou à participations suisses, sont établies en Alsace, en particulier dans le Haut-Rhin. Cela représente environ 17% des emplois de la région. La Suisse est le quatrième client et le


troisième fournisseur de l'Alsace. Dans l'autre sens, on notera que près de 35 000 frontaliers alsaciens vont travailler chaque jour en Suisse.

L'ambassadeur de Suisse en France, François Nordmann, a passé récemment une semaine entière en Alsace. Quel était le but de cette visite ?

C.T : Il était effectivement dans notre région entre le 10 et le 15 mars. Sa visite s'inscrivait dans le cadre de la tournée des consulats généraux que tout nouvel ambassadeur effectue dans les mois qui suivent sa nomination.

Nous lui avons préparé un programme très riche qu'il serait trop long de décrire ici. Pour résumer, je dirais qu'il a rencontré un grand

nombre d'acteurs politico-économico-culturels de la région. Parmi eux les préfets des deux départements et de la région, les présidents des Conseils généraux et du Conseil général, le maire de Strasbourg, des chefs d'entreprises, des représentants du MEDEF, les milieux universitaires et culturels. La Chambre de commerce suisse en France, région Grand-Est, a d'ailleurs pris une part active dans cette visite, notamment dans l'organisation d'un lunch à caractère économique.

L'ambassadeur a aussi rencontré les représentants de la communauté suisse établie en Alsace. 

" La chambre de commerce est un vrai club d'affaires "

Entretien avec le Maire de Mulhouse

Jean-Marie Bockel

Adrien Dentz

journaliste

Pour s'imposer dans le grand concert économique européen, Jean-Marie Bockel, Maire de Mulhouse, insiste sur la nécessité pour les villes moyennes, de développer les alliances et mutualiser les moyens.

Il y a 2 grandes villes en Alsace, Strasbourg et ... Bâle, dit-on parfois. Il s'agit d'une boutade pour souligner le poids de Bâle dans l'économie de la Haute-Alsace. Cultivez-vous un complexe d'infériorité face aux voisins suisses ?

Jean-Marie Bockel : Nous n'avons aucun complexe par rapport à Bâle. Nous ne nous situons pas dans la même catégorie. Nous reconnaissons à Bâle, comme à Strasbourg, son statut de moyenne ville européenne. Nous, nous sommes une ville plus modeste même si nous sommes le

principal centre urbain de Haute-Alsace et du nord de la Franche Comté. Nous ne cherchons pas à concurrencer cette prééminence de Bâle, mais nous essayons de réfléchir plus loin. Sachant que nous ne serons jamais les uns et les autres, ni même Bâle, une grande ville européenne, nous devons essayer, par un fonctionnement en réseau de villes, d'obtenir ensemble un certain nombre d'attributs d'une métropole européenne. En matière de recherche et développement, en matière universitaire, d'infrastructures de transports comme l'EuroAirport où nous sommes d'ores et déjà alliés avec Bâle, en matière culturelle où nous avons à Mulhouse des prestations qui nous mettent sur un pied d'égalité avec Bâle. Sur toutes ces questions nous avons intérêt avec Bâle, avec Fribourg-en-Brigau aussi, Colmar bien entendu, Belfort et le Pays de Montbéliard à constituer une aire urbaine transfrontalière. C'est par une recherche d'alliances dans l'intérêt de tous que nous pourrions nous hisser au niveau européen, si nous arrivons à mutualiser nos moyens.

Mulhouse peut-elle encore être considérée comme une ville industrielle ?

J.-M.B. : Oui, parce que même si l'industrie a énormément diminué en 30 ou 40 ans, sa part relative dans l'ensemble de l'économie reste plus importante que dans la plupart des villes françaises. Nous sommes

encore une vraie ville industrielle. Cela ne nous a pas empêchés de réussir notre mutation puisque les services ont beaucoup augmenté et que nous ne figurons pas, heureusement pour nous, dans la catégorie des anciennes villes industrielles sinistrées.

L'absence de grands centres de décision à Mulhouse n'illustre-t-elle pas une forme de déclin ?

J.-M.B. : La quasi disparition de vrais centres de décision des villes de province françaises est un phénomène général à de rares exceptions près. Si c'est un signe de déclin, alors il faut appeler cela le déclin de la province française par rapport à Paris et à un ou deux très grands centres urbains. Il s'agit là d'un problème d'aménagement du territoire qui n'est pas le problème de la seule ville de Mulhouse

Quels sont les principaux points forts de l'économie de la Haute-Alsace ?

J.-M.B. : Sa diversité, sa modernité, la qualité des hommes, un bon niveau de formation avec des personnels attachés au travail bien fait et dont le sérieux est reconnu. C'est pourquoi d'ailleurs les frontaliers sont si appréciés en Suisse. Malgré le fait que l'on n'ait pas encore le TGV, nous disposons de bonnes infrastructures de transports réparties entre l'air, la route, le fer et le fluvial. L'émergence récente d'un pôle universitaire spécialisé constitue un atout supplémentaire..

" Il faut développer un réseau de villes transfrontalier "

Le Haut-Rhin compte parmi les départements français les moins touchés par le chômage en France. Grâce à la proximité de la Suisse...

J-M.B : L'importance des travailleurs frontaliers est certainement l'élément qui fait la différence en termes de très faible taux de chômage par rapport à d'autres régions riches et dynamiques. Mais s'il n'y avait que le phénomène frontalier, qui existe aussi ailleurs et qui n'empêche pas les problèmes, cela ne suffirait pas. C'est le dynamisme économique et humain cumulé au phénomène frontalier qui nous amène à cette situation excellente

Vous êtes un fervent défenseur du TGV Rhin-Rhône. Quand arrivera-t-il à Mulhouse et à Bâle ?

J-M.B : Au vu des étapes déjà franchies, et qui sont quand même importantes, le Rhin-Rhône arrivera à Mulhouse et à Bâle, s'il n'y a pas de mauvais coup, raisonnablement entre 2009 et 2010, même si aujourd'hui nous avons une arrivée théorique prévue pour 2008. La réalisation du TGV Rhin-Rhône à Mulhouse et à Bâle est désormais une certitude. La seule incertitude qui demeure encore c'est la date. Pour différentes raisons dont la principale est qu'à l'heure actuelle le gouvernement français ne s'est pas donné les moyens de financer deux projets de TGV en même temps.

C'est un choix politique qui n'a pas été fait. Comme tous les TGV décidés, dont le nôtre, la meilleure façon de faire respecter les délais c'est de faire en sorte que le gouvernement français se donne, d'une manière ou d'une autre, un peu plus de moyens chaque année. Alors non seulement on aura le TGV Rhin-Rhône à coup sur, c'est déjà garanti, mais en plus on l'aura dans les délais.

Vous avez des relations privilégiées avec Fribourg-en-Brigau et des liens amicaux avec son bourgmestre Rolf Böhme avec qui vous présidez une fois par an un conseil municipal conjoint aux

deux villes. Les relations avec Bâle paraissent moins intenses et moins chaleureuses. Pourquoi ?


J-M.B : Rien n'empêche un approfondissement de nos relations avec Bâle, quand je vois la qualité des relations, y compris

personnelles, que j'ai avec les membres du gouvernement de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne qui siègent au conseil d'administration de l'EuroAirport, à commencer par Ralph Lewin et Hans-Martin Tschudi, avec qui nous avons une très bonne connivence. Je suis considéré par les Suisses

comme celui qui les comprend, qui met du liant entre les deux parties. Je fais volontiers ce travail. Là où nous avons une pratique du travail en commun nous nous entendons très bien. Ailleurs, il est vrai que dans des domaines comme la culture, le tourisme ou dans d'autres secteurs encore, nous pourrions avoir davantage d'échanges. Est-ce que c'est l'Europe qui fait la différence ou d'autres considérations ? Je ne saurais le dire.

Est-il plus facile de s'entendre avec les Allemands qu'avec les Suisses ?

J-M.B : Je ne dis pas cela. Avec les Suisses avec qui je travaille, y compris les membres du gouvernement de Bâle, je m'entends très bien. Mais les liens avec les Allemands sont différents. Nous avons pris le relais de nos " pères " qui ont engagé une réconciliation et participons à une aventure commune au niveau local. C'est quand même la grande aventure de la construction européenne à laquelle les Suisses n'ont pas voulu s'associer. C'est à eux qu'il faut poser la question. Nous, nous serions prêts à faire davantage. Mais nous sommes déjà très contents de la

bonne entente que nous avons sur les dossiers que nous traitons ensemble comme l'Euro-Airport et le TGV Rhin-Rhône. 

" Nous sommes prêts à approfondir nos relations avec Bâle "

" Le TGV Rhin-Rhône arrivera à Mulhouse et Bâle en 2009 ou 2010 "

Bâle – Basel – Basilea

Trois noms pour une même région et pour la même ville. La région suisse de Bâle, fière voisine de l'Alsace, est un centre international pour l'industrie, le commerce et les services. Elle est heureuse d'accueillir toute activité et entreprise.

BaselArea+

Contact, information et assistance : BASEL AREA
PROMOTION ECONOMIQUE
Aeschenvorstadt 36
CH-4010 Basel
info@baselarea.org
www.baselarea.org

Président de la Chambre de commerce Suisse en France, Région Grand-Est Entretien avec Patrick Roger



Thierry Brandt
journaliste

**Un grand nombre
d'entreprises suisses sont
implantées en Alsace,
proximité oblige.
Le Président de la CCSF
Grand-Est, Patrick Roger,
a bien voulu répondre
à nos questions.**

Th. B. Qui sont les clients principaux de la chambre Grand-Est ?

Patrick Roger : Ce sont avant tout des PME françaises qui font appel à nos compétences pour commercer avec la Suisse. Parmi nos clients, nous avons aussi quelques entreprises suisses, bien sûr. Mais de manière générale, je constate que si les entreprises suisses demandent beaucoup de services, elles sont plus réticentes lorsqu'il s'agit de payer et d'adhérer...

A quels secteurs appartiennent les PME dont vous nous parlez ? Certains sont-ils mieux représentés que d'autres ?

P.R. : Je ne peux pas vous dire

exactement, mais j'estime que les secteurs secondaire et tertiaire sont représentés à parité.

Pouvez-vous préciser les demandes formulées par les entreprises françaises qui cherchent des débouchés en Suisse ?

P.R. : Elles cherchent des contacts, des personnes précises à qui elles peuvent s'adresser pour commercer en Suisse, des réseaux sur lesquels elles peuvent s'appuyer.

Vous pose-t-on également des questions d'ordre juridique ?

P.R. : Oui. C'est surtout une demande formulée par des entreprises suisses qui cherchent des renseignements juridiques, fiscaux, douaniers ou sociaux lorsqu'elles projettent de s'établir en France. Le cas échéant, nous pouvons également les aiguiller dans le réseau administratif français.

Comparons la chambre Grand-Est avec ses consœurs régionales. Les demandes qui vous parviennent sont-elles les mêmes ? Où avez-vous une spécificité propre ?


P.R. : Nous avons une spécificité propre, parce que nous sommes à la frontière. Ce qui est sûr, c'est que les grandes entreprises n'ont pas besoin de nous. Beaucoup d'entre elles sont d'ailleurs implantées en Alsace depuis très longtemps. En revanche, les PME qui n'ont pas les moyens de s'adresser à des consul-

tants font appel à nous parce qu'elles savent que nous sommes capables de fournir un service de proximité et peu coûteux. Nous avons par exemple aidé un fabricant suisse de radiateurs à s'implanter en Alsace en lui trouvant des subventions et des salariés.

Elargissons le débat. Depuis quelques années, la Chambre de commerce suisse en France s'interroge sur son rôle et son avenir. Selon vous, l'existence d'une telle structure dans un monde complètement ouvert et interconnecté a-t-elle encore un sens ?

P.R. : Oui, bien sûr. Pourquoi ? Parce que nous sommes au cœur d'un réseau. Nous avons l'avantage de pouvoir mettre les gens en contact. Nous sommes des facilitateurs. Nous connaissons bien le pays et la région dans lesquels nous sommes installés. Voilà pourquoi nous sommes une porte d'entrée importante. Notre histoire, notre notoriété et notre légitimité nous permettent d'apparaître comme un interlocuteur incontournable auprès des entreprises comme des institutions.

A l'avenir, que faire pour renforcer encore le rôle de CCSF et en particulier de la région Grand-Est ?

P.R. : Je vois au moins trois choses à faire. Primo, continuer à développer notre réseau en France, secundo améliorer notre visibilité en Suisse par des actions très concrètes, comme la participation à certains salons, et enfin, faciliter les contacts entre chefs d'entreprises suisses et français. Je suis très optimiste à cet égard. 

44 ans, directeur associé du cabinet de courtage en assurances RMT (spécialisé en risques d'entre-

prise), Patrick Roger se passionne pour les affaires européennes. Il est membre du Centre des Jeunes Dirigeants (Commission internationale) et ancien président d'un cercle d'entreprises pour la réinsertion des jeunes en difficulté (CEPAGE).



Transport fluvial

Les portes de la Suisse



Philippe Sclavon
journaliste

Plus de 300 millions de tonnes de marchandises empruntent chaque année l'autoroute bleue du Rhin, axe majeur de communication en Europe. Cette artère internationale et les grands ports qui s'y sont développés, constituent pour la Suisse un formidable outil d'échange commercial avec ses voisins et contribuent largement à la prospérité de son économie. Symboles de cet enjeu stratégique, les ports de Bâle et de Strasbourg comptent aujourd'hui parmi les plus importants ports fluviaux européens.

Bâle, une position stratégique

L'espace du Rhin supérieur, zone frontalière franco-germano-suisse, est l'une des régions les plus prospères et les plus peuplées d'Europe. Plaque tournante du transport de marchandises, la région de Bâle offre à la Suisse avec ses quatre ports rhénans une ouverture sur une façade maritime et un véritable carrefour pour les transports sur eau, sur rail et sur route.



Rheinhafen Kleinhüningen
© Comet photoshopping GmbH, Zurich / Dieter Enz

La «Convention de Mannheim» de 1868 (révisée en 1963) octroie le principe du libre-accès de la Suisse à la mer. Le pays jouit ainsi du principe de libre navigation sur toute la longueur du Rhin voire au-delà. Le fleuve est classé eaux internationales jusqu'à la «Mittlere Brücke» de Bâle. Chaque année, quelque 9 millions de tonnes sont transbordées dans les ports rhénans des deux Bâle, ce qui représente environ 15% du commerce extérieur total de la Suisse, dont 40% de ses hydrocarbures. En 2002, le trafic des ports rhénans a représenté 69% des importations de biens. Ce trafic fluvial important s'est développé essentiellement après la construction de l'aménagement de Kembs qui a permis de contourner les rapides d'Istein. Pour mieux répondre aux besoins du transport fluvial du 21^e siècle, des travaux conséquents pour

agrandir et moderniser l'écluse ont été financés à 60% par la Suisse et 40% par la France. Une des caractéristiques du trafic fluvial rhénan à Bâle est la part congrue que représente le trafic en partance dans le volume général du transport (5 à 10% du volume annuel). Ceci est dû en grande partie à la structure de l'économie Suisse, qui importe en grande quantité des matières premières pour exporter des produits à haute valeur ajoutée.

L'atout du service combiné

Les quatre ports rhénans des deux Bâle couvrent une superficie totale de plus de 1,3 million de m². Kleinhüningen, sur la rive droite du Rhin, avec ses deux bassins portuaires et son bassin de manœuvre dispose de deux terminaux pour conteneurs dont l'importance ne cesse de croître. Ses installations



Hafen Birsfelden
© Comet photoshopping GmbH, Zurich / Dieter Enz

permettent le transbordement et le stockage de produits secs classiques tels que l'acier, l'aluminium, les métaux non ferreux, mais aussi les carburants et les combustibles liquides. St Johann situé sur la rive gauche est le plus ancien. Il est notamment spécialisé dans le transbordement et le stockage de céréales et de produits secs en général ainsi que de l'huile alimentaire. Birsfelden

BÂLE ET SA RÉGION

- 540.000 habitants
- population active à 68%
- 300.000 emplois majoritairement dans les services, la chimie et les industries pharmaceutiques
- Un tiers de l'activité économique de la zone est consacré à l'exportation vers la communauté européenne.
- 45.000 frontaliers français et allemands viennent y travailler chaque jour.
- Le revenu moyen par habitant (55.000 francs suisse) y est 30% supérieur à celui des autres régions helvètes.

lui aussi sur la rive gauche, assure le transbordement et le stockage de carburants et de combustibles liquides, ainsi que de produits secs. Enfin, Au-Muttenz, qui stocke principalement carburants et combustibles liquides, accueille également huiles alimentaires, engrais, argile, céréales et autres produits secs mais sa spécialité reste cependant le traitement de colis lourds. Trains et camions sont indispensables à l'intégration de l'infrastructure portuaire dans les réseaux de transport européens. La multimodalité est l'atout des ports. Elle se traduit sur place par l'étroite collaboration entre les transporteurs. Les ports rhénans des deux Bâle disposent d'une infrastructure moderne et performante et sont reliés de manière optimale au réseau ferroviaire, aux autoroutes et à l'Euroairport, et au port de Strasbourg, ce qui leur permet d'assurer une prestation de transport maximale, pour tous les volumes. La Suisse reliée à la mer grâce au Rhin,

“En aval, on se tourne vers les marchés d'exportation et, en amont, ce sont les portes de l'économie suisse qui s'ouvrent.”

possède une capacité de transport maritime et fluvial de quelque cinq milliards de tonnes/kilomètre, ce qui représente plus de la moitié de la performance réalisée par les chemins de fer français. La flotte rhénane à elle seule comprend 73 bateaux : 3 péniches remorquées et chalands poussés, 70 bateaux à moteur (19 pour le transport des marchandises et 51 pétroliers), pour une capacité de 100.000 tonnes.

Strasbourg, 2^{ème} port sur le Rhin

Situé au coeur du Rhin supérieur, au carrefour des trois modes de transport terrestre, le Port Autonome de Strasbourg représente un important pôle industriel et logistique. Avec un trafic de 9,6 millions de tonnes soit 17% du trafic fluvial français, Strasbourg est le 2^e port sur le Rhin international et le 2^e port fluvial français. Il s'étend sur plus de 1000 ha et une dizaine de kilomètres le long du Rhin, sur plusieurs sites : le plus important à Strasbourg, les autres s'échelonnant de Marckolsheim à Lauterbourg. Ils accueillent

ensemble plus de 300 entreprises, pour 12000 emplois directs dans les domaines diversifiés de l'industrie, de la logistique et des services. Cas unique en France, il est administré en commun par l'Etat et la ville de Strasbourg. Le port autonome exploite en régie le terminal conteneurs dans la partie sud de la zone portuaire. Equipé de deux portiques multimodaux, l'un à Strasbourg d'une capacité de 350 tonnes, l'autre à Lauterbourg d'une capacité de 220 tonnes, il permet de recevoir et d'expédier des conteneurs maritimes par bateaux rhénans, par trains et par camions. Dix lignes régulières hebdomadaires de bateaux porte-conteneurs relie Strasbourg à Rotterdam, Anvers, Zeebrugge ou Bâle par le Rhin.

Le transport fluvial, une stratégie d'avenir

La voie d'eau est un des atouts de l'Alsace. Elle a pour corollaire des ports qui assurent un rôle d'interface entre le rail, la route et l'eau, un rôle que le contrat de plan Etat-Région 2000-2006 veut favoriser de plus en plus. Sûre, rapide économique et écologique la navigation fluviale offre bien des avantages. En effet, aucun autre moyen de transport n'a des coûts de production aussi peu élevés. Le coût moyen par tonne au kilomètre des frais de transport n'est que de 0,29 centimes d'euros pour l'eau contre 1,45 centimes pour le rail et 2,41 centimes pour la route. Toutes prestations comprises le transport fluvial est moitié prix par rapport à la route. Outre son excel-

lent rapport rentabilité/coûts, la sécurité est un argument de poids en faveur du transport par bateau. Ainsi le transport de marchandises dangereuses est effectué par des unités à double coque rendant les fuites de liquides ou d'autres produits quasiment improbables. Un vaste système de signalisation, de sauvetage et de secours permet de combattre les événements par la prise rapide de mesures appropriées. Circulant tous les jours, vingt-quatre heures sur vingt-quatre, week-end compris et quelle que soit la météo, les bateaux assurent des liaisons rapides et régulières. Autant d'éléments qui contribuent à un horizon de saturation en 2004.

Une politique d'expansion


L'expansion du port passe donc par la construction d'un second terminal de 8 hectares en bordure du bassin du commerce (15,3 millions d'euros de travaux), dont la première tranche s'inscrit dans le programme d'investissements 2001-2003 de 24,5 millions d'euros pour la modernisation de l'outil portuaire. «Avec ce second terminal plus proche de notre gare, dont la mise en service est prévue pour 2004, nous souhaitons en particulier développer le combiné rail-eau en y intégrant d'autres types de produits que les pondéreux» souligne André Bayle, directeur du Port Autonome. La stratégie multimodale trouve son prolongement dans l'augmentation des activités de logistique. 100.000 m² supplémentaires sortent actuellement de terre dans la zone Eurofret, qui compte déjà 170.000 m²

STRASBOURG

- 428.000 habitants
- 220.000 emplois principalement dans les services, l'industrie et la construction.
- Trafic portuaire 2001:
 - fluvial 9,6 millions de tonnes soit 17% du trafic fluvial français
 - ferroviaire 1,3 million de tonnes
- Capacité de stockage
 - céréales : 500.000 tonnes
 - marchandises générales : 550.000 tonnes
- produits pétroliers : 470.000 m³

“Toutes prestations comprises, le transport fluvial est moitié prix par rapport à la route.”

couverts. Au niveau du port de Lauterbourg, le projet de développement porte sur l'aménagement des terrains à l'Ouest du bassin existant qui représentent une surface d'environ 60 hectares,

pour une gare fluviale capable d'accueillir les gros bateaux, à l'horizon 2008-2010. Enfin, le port autonome propose au sein de la zone portuaire, la mise à disposition de terrains industriels d'une superficie totale de 89 hectares environ (45 hectares sur Eurofret-Strasbourg, plate-forme logistique intégrée dans la partie sud du port et 44 hectares dans le reste de la zone portuaire). 

Bâle – Basel – Basilea

Trois noms pour une même région et pour la même ville. La région suisse de Bâle, fière voisine de l'Alsace, est un centre international pour l'industrie, le commerce et les services. Elle est heureuse d'accueillir toute activité et entreprise.

BaselArea+

Contact, information et assistance : BASEL AREA
PROMOTION ECONOMIQUE
Aeschenvorstadt 36
CH-4010 Basel
info@baselarea.org
www.baselarea.org

Un puissant moteur économique régional

L'EuroAirport

Grâce à d'importants investissements, l'EuroAirport répond aux attentes de ses clients, capacités d'accueil, nombre de destinations, et poursuit son développement

Au point de rencontre de trois frontières, la France, la Suisse, et l'Allemagne, l'EuroAirport Bâle-Mulhouse-Fribourg se situe dans une zone urbanisée de quatre millions d'habitants à très fort pouvoir d'achat, sans doute l'un des plus importants au monde. " Nous sommes un moteur économique puissant dans notre région. Notre site aéroportuaire emploie environ 7000 salariés, sans compter les 25 à 30000 autres emplois dépendant indirectement de l'aéroport ", souligne Maurice Amiel, Président du Conseil d'Administration de l'EuroAirport. Son positionnement tri-national assure à l'EuroAirport un développement équilibré qui ne dépend pas du monopole de telle ou telle compagnie nationale. L'EuroAirport apparaît ainsi comme l'un des meilleurs aéroports régionaux européens car il dessert toutes les grandes destinations touristiques, proposées par les vols charter, et permet aux hommes d'affaires d'effectuer n'importe quel aller-retour dans la journée vers les grandes métropoles du continent.

Des investissements à la hauteur de ses ambitions

" Nous avons pris conscience, en 1996, de l'insuffisance des capacités

d'accueil de l'aéroport face à l'augmentation du trafic et avons décidé de réaliser d'importants investissements, 230 millions d'euros sur six ans ", précise Maurice Amiel. Construction d'une jetée en Y en juillet 2000, d'un nouveau terminal nord (côté France) en novembre 2002 et d'un terminal sud (côté Suisse) dont l'achèvement est prévu en 2004, autant d'infrastructures d'envergure faisant de l'EuroAirport un aéroport moderne et adapté. Malgré le ralentissement économique qui frappe particulièrement la profession depuis le 11 septembre et le retrait partiel de la compagnie Swiss, l'aéroport garde une bonne solidité financière et une forte marge d'autofinancement. En 2002, l'EuroAirport a accueilli plus de trois millions de passagers et traité 80 000 tonnes de fret, et planifie actuellement la construction d'une nouvelle zone pour le fret express.

L'EuroAirport Bâle-Mulhouse-Fribourg fait face à la crise des transports aériens et, avec ses nouvelles

" Un positionnement tri-national pour un développement équilibré "

installations très performantes, se tient prêt au retour de la croissance dans un secteur tri-national qui a encore de très fortes potentialités de développement.

EuroAirport
BP 120 - 68304 Saint-Louis Cedex
Tél. : 03 89 90 75 09
Mail : info@euroairport.com
www.euroairport.com

TOUT UN MONDE DE SERVICES



■ Propreté - Multiservices

■ Technologies en milieux extrêmes

■ Prévention et Sécurité

■ Intérim et Recrutement

PRÉSENT PARTOUT EN FRANCE ET EN EUROPE



TOUT UN MONDE DE SERVICES

SIÈGE SOCIAL : 20 TRAVERSE DE POMÈGUES - 13414 MARSEILLE CEDEX 20
TEL. 04 91 23 22 21 - FAX. 04 91 23 22 91 - www.groupeonet.com

Statut professionnel :

L'avocat et le notaire, en Suisse, en France et en Allemagne

Dr. Paul Rüst, Avocat et Notaire

Cabinet Dürr Vögele Partner, Bâle

Pour notre magazine, le Docteur Paul Rüst s'est livré à une étude comparative des principales différences statutaires des professions d'avocats et de notaires en Allemagne, en France et en Suisse.

La profession d'avocat en Suisse est exercée d'une manière comparable à ce qu'elle est en France et en Allemagne. Depuis un certain temps, les avocats peuvent, sauf exception rare, exercer dans l'ensemble des cantons suisses. Mais la profession de notaire est réglementée différemment dans chaque canton. Il existe le statut de notariat privé et celui de notariat public. Le canton de Bâle-Ville, par exemple, ne connaît que le notariat privé exercé par des avocats. Concrètement, environ un quart des avocats ont reçu une formation spéciale et effectué des stages supplémentaires, avec examen, pour pouvoir exercer en même temps la profession de notaire. Les cantons d'Argovie et de Berne connaissent aussi ce système, mais les notaires ne sont pas en même temps avocats. Les cantons de Zurich et de Bâle Campagne, au contraire, connaissent le système du notariat public lequel a cependant tendance à disparaître.

L'avocat notaire : de multiples compétences


Les notaires libéraux, qui sont aussi avocats, par exemple ceux de Bâle-Ville, peuvent travailler comme notaire dans toute la Suisse pour toutes les affaires concernant le Registre du Commerce et les successions. Ils peuvent recevoir des actes notariés pour la constitution de sociétés en Suisse quel que soit le canton concerné et effectuer les formalités légales au Registre du Commerce, comme ils peuvent établir des contrats de mariage et régler des successions pour toutes les personnes ayant un domicile en Suisse. Les contrats immobiliers ne peuvent cependant être signés que devant les notaires locaux. Le notariat libéral est en général plus rapide et a une compétence juridique plus large. Un avocat-notaire peut travailler pour un client d'une manière générale aussi bien, par exemple, pour la constitution de sociétés anonymes que pour tout contrat entre actionnaires ou pour toutes consultations fiscales. Pour les affaires immobilières, il peut également s'occuper du transfert de capitaux.

La vénalité des études de notaires n'existe qu'en France

Il a été établi de nombreuses relations entre les avocats-notaires des trois pays frontaliers de la région de Bâle, Suisse, France et Allemagne.

Il n'y a même aucune difficulté quand il s'agit d'affaires judiciaires. S'agissant des relations avec l'Allemagne, il existe des différences selon que le Land concerné connaît le système général en vigueur du type " *Rechtswalt und Notar* " ou au contraire s'il s'agit d'un Land ou d'une partie de Land où il existe un notariat public ou au contraire un notariat du système " *nur notar* ", étant précisé que la vénalité des études de notaire n'existe qu'en France, celle qui existait en Belgique venant d'être abrogée. Un notaire

L'avocat-notaire : un particularisme suisse

suisse, surtout s'il est en même temps avocat, est compétent pour constituer des sociétés anonymes et les immatriculer au Registre du Commerce, par exemple dans le Land de Hesse où il existe également un système de notariat libéral. Mais il est quand même préférable de s'adresser directement à des collègues locaux quand il s'agit d'affaires en Allemagne. En ce qui concerne les relations avec des notaires français, il n'est pas possible pour des notaires suisses d'avoir une activité de notaire en France et inversement. Pour un client suisse, il est alors indispensable de s'adresser d'abord à un notaire français et vice-versa. 

*Enquête réalisée
par Bertrand Hohl,
Avocat et Dipl. Notaire*