

metro**basel**

Vision «metrobasel 2020»

20 novembre 2006

Les auteurs: un groupe d'une cinquantaine de personnes représentant différentes classes d'âge, issues du monde de la politique, de l'entreprise, de la société civile et de tous les domaines de metrobasel, accompagnés par BAK Basel Economics (voir annexe)

Environ 25 entreprises, associations, fédérations et collectivités territoriales (voir annexe) assurent le patronat du projet Vision «metrobasel 2020». Ainsi, elles ont financé, elles l'ont accompagné et ont sélectionné les 50 auteurs en coopération avec BAK Basel Economics. Ces derniers ont la responsabilité rédactionnelle du présent rapport de la vision 2020.

1.	Résumé	3
2.	Pourquoi formuler une vision d'avenir?	4
3.	La vision dans son ensemble	8
	3.1 La vision	8
	3.2 Notre slogan	9
4.	La vision d'avenir en détails	10
	4.1 La formation	10
	4.2 L'économie	15
	4.3 L'urbanisme	18
	4.4 La société	22
	4.5 Le développement durable	26
5.	La mise en œuvre de la vision	30
	5.1 La politique: Créer des engagements	30
	5.2 Les capacités institutionnelles : Il faut prendre la direction des opérations	30
	5.3 Le financement	31
	5.4 L'opinion publique	32
	5.5 Des résultats rapides	34
	5.6 Le monitoring	38
6.	Conclusion	37
	Annexe	38

Rédaction

BAK Basel Economics
Güterstrasse 82
4002 Basel

Tel. 061 279 97 00
info@bakbasel.com
www.bakbasel.com

Vision «metrobasel 2020»

1. Résumé

metrobasel – la région des trois frontières autour de Bâle – doit être attrayante pour tous les habitants de cette région métropolitaine trinationale. Pour qu'une région soit attrayante, il faut qu'elle présente un haut niveau de qualité de vie et de loisirs, ainsi qu'une grande diversité d'emplois intéressants et convenablement rémunérés. Mais à long terme, une région ne peut être attrayante que si elle fait preuve d'un grand dynamisme économique. Voilà pourquoi metrobasel ne doit pas se contenter d'être attrayante pour les personnes qui y vivent déjà: elle doit aussi être intéressante pour les entreprises de notre région et leur permettre de se développer de manière dynamique. Si notre région parvient à mettre en place des conditions générales plus intéressantes encore par rapport à la concurrence internationale, cela permettrait d'attirer une création de valeur ajoutée et des ressources fiscales supplémentaires dans la région. Ces dernières étant un point décisif pour le financement des investissements nécessaires à la réalisation de notre vision, c'est à dire dans les domaines de la formation, de la recherche, des transports, de l'énergie et de la culture.

Le secteur d'activité le plus important pour metrobasel: les sciences de la vie. Ce secteur représente près de des trois quarts des exportations et trois quarts de la croissance économique totale de la région. Il est donc dans l'intérêt tout à la fois de l'industrie des sciences de la vie et des habitants de metrobasel que les conditions générales de la région soient favorables au développement de ce secteur d'activité. Une bonne politique économique étant profitable à chacun, elle le sera aussi pour d'autres secteurs d'activité, présents sur d'autres marchés ou ayant une activité qui, du fait du progrès technologique et de l'évolution de la demande, pourrait devenir un des points forts de la région dans l'avenir.

metrobasel est constituée de différentes zones régionales. Au fil des ans, les différences entre conditions générales que l'on rencontre dans chacun des trois pays ont créé tout naturellement une répartition des tâches dont tous profitent aujourd'hui. Afin de tenir le rang de notre région dans la concurrence internationale et pour améliorer sa position, les différentes parties de notre metrobasel devront développer de manière coordonnée des efforts importants.

C'est dans un tel contexte que se place la vision proposée ici. Son objet est de prendre en compte tous les aspects décisifs pour l'avenir de metrobasel. Nous comptons sur les élus et les instances politiques des différentes composantes de metrobasel pour s'inspirer de notre vision pour développer ensemble leurs concepts d'avenir, ceux-ci devant servir à l'avenir de ligne directrice pour toutes les administrations et organismes de la région.

2. Pourquoi formuler une vision d'avenir?

Dans toute entreprise qui se respecte, on attend de ses dirigeants une vision claire de l'avenir, sur laquelle se basent des stratégies efficaces et qui assurent la pérennité de l'entreprise. Quand il s'agit par contre du développement d'un pays ou d'une région, il est beaucoup plus difficile de définir une vision commune de l'avenir. Les stratégies qui doivent permettre de faire face aux défis de l'avenir font également défaut. Jusqu'à présent, le développement de la région était plutôt la somme des événements qui s'étaient dans les différents sous-ensembles de cette région. Une planification commune à long terme et l'action coordonnée en résultant pourrait permettre de réaliser une plus-value, dans l'intérêt des habitants de la région.

Une telle planification demande néanmoins des efforts considérables lorsqu'il s'agit de coordonner les actions de différentes communautés territoriales, à plus forte raison lorsqu'elles dépendent de systèmes administratifs et politiques différents, comme pour l'agglomération metrobasel.

Nous sommes conscients des réalités suivantes :

- La concurrence internationale entre les régions devient de plus en plus forte. De nouvelles régions, en particulier celles situées en périphérie de l'Europe et en Asie du Sud-Est, sont avantagées par leurs niveaux de salaires encore relativement bas. Ces régions sont en train de supplanter progressivement l'Amérique du Nord et l'Europe de l'Ouest. La relation de concurrence entre ces régions à bas niveau de salaire se renforce également.
- Le maintien de notre avance en terme de prospérité dépendra de notre capacité à garder une avance en matière d'innovation. La seule réponse réellement productive à la concurrence des régions à bas niveau de salaire, c'est un effort continu dans l'innovation sur le plan des produits et des processus.
- Les «Clusters» ou pôles de développement sont le plus générateurs d'innovations: Pour obtenir un haut niveau d'innovation, une certaine proximité géographique des entreprises, instituts de formation et de recherche œuvrant dans des secteurs apparentés est nécessaire. Il est également important que ces clusters présentent la masse critique nécessaire et un certain niveau de concentration géographique.
- Les clusters les plus productifs se trouvent généralement dans des régions métropolitaines dynamiques. Les clusters présentent généralement la densité et la taille minimale pour être efficaces lorsqu'ils se trouvent dans des régions dites métropolitaines.
- Les régions métropolitaines dynamiques offrent un cadre favorable à leurs pôles de recherche: Mais la taille d'un pôle de recherche n'est pas le seul facteur, elle n'est en aucun cas une garantie de succès. Si le cluster des sciences de la vie de metrobasel a réussi à se positionner avec succès dans la concurrence internationale, c'est grâce à un ensemble de règles favorables offertes par cette région – en particulier en ce qui concerne le développement des nouvelles technologies, la politique concernant les nouveaux médicaments et les prix, mais aussi une régulation libérale du marché de l'emploi et une contrainte fiscale relativement réduite. (On peut dire que de telles conditions favorables sont rencontrées principalement dans la partie suisse de metrobasel).

Le concept de «**sciences de la vie**» englobe les travaux de recherche, de développement et de production dans les secteurs suivants:

- Pharmaceutique: Produits pharmaceutiques, médicaments et services de diagnostic médical
- Agronomie: Semences, engrais et produits protectifs pour les plantes
- Technologie médicale: Appareils médicaux, chirurgicaux, produits orthopédiques

La biotechnologie n'est pas un secteur mais plus exactement une technologie qui prend de plus en plus d'importance dans les domaines pharmaceutique et agronomique.

Le secteur de la santé (hôpitaux, etc.) n'appartient pas aux sciences de la vie.

L'importance du secteur des sciences de la vie pour metrobasel (2004):

	metrobasel	Sciences de la vie	Part
Nombre d'employés	478'000	27'800	5.8%
Chiffre d'affaires en milliards de CHF	62.1	8.2	13.2%
Croissance 2000-2004	1.7%	12.1%	74.1%

L'industrie des sciences de la vie génère près de trois quarts de la croissance économique de la région metrobasel. Aucune autre région du monde ne peut s'enorgueillir d'accueillir une telle combinaison d'activités ayant une telle importance économique et un tel potentiel de croissance (voir metrobasel report 2005).

- Dans les secteurs extérieurs aux sciences de la vie, en particulier le secteur agricole, la politique de protectionnisme de la Confédération helvétique fait que les conditions sont meilleures dans la partie française et allemande de metrobasel. Ceci est particulièrement vrai pour le commerce de détail, mais aussi pour certaines parties de l'industrie de transformation, les services et le commerce.
- La fragmentation de notre région peut être un danger pour l'obtention d'une masse critique dans certains secteurs. Les frontières nationales, auxquelles s'ajoutent les frontières des cantons suisses, sont autant d'obstacles à la création d'un marché régional intégré. Elles rendent également plus difficile la mise à disposition et le financement de services centralisés. En conséquence, il devient très difficile d'arriver à la masse critique, si importante pour le succès des activités de recherche fondamentale dans le domaine des sciences de la vie, que ce soit en milieu universitaire ou hospitalier. L'obtention de la taille critique joue également un rôle important en ce qui concerne les services centralisés, c'est à dire les prestations de service que l'on retrouve généralement dans les zones urbaines et les prestations du domaine culturel, des loisirs ou de la formation.
- Tout manque de coordination est générateur de pertes d'énergie et donc de valeur ajoutée. Force est de constater que dans une région trinationale comme la notre, elles ne sont pas négligeables : Les décisions politiques et administratives réglant l'activité dans chacune des zones de notre région étant prises dans le cadre de projets distincts, s'arrêtant souvent aux frontières, on assiste parfois à des développements très différents. Sur le plan de l'agglomération metrobasel, il est certain que de tels développements sont loin de l'optimum.
- En l'état actuel des connaissances, les tendances en matière de demande et de technologies indiquent une période de croissance supérieure à la moyenne pour le secteur des sciences de la vie – en ce qui concerne la période étudiée par la vision, c'est à dire jusqu'à 2020. Le pôle des sciences de la vie de metrobasel continuera à

profiter de ces perspectives, tant que se maintiennent et se développent la qualité des conditions générales, comme cela est exprimé dans la vision.

- Il n'est pas exclu que les marchés et le progrès technologique se développent dans une autre direction que celle que nous envisageons dans cette vision d'avenir. Une bonne politique – telle que nous la présumons dans cette vision d'avenir – doit avoir entre autre pour objectif de réaliser une bonne capacité d'investissement du secteur économique, notre vision ne profite pas uniquement aux sciences de la vie. Une formation de qualité, une recherche universitaire poussée, une gouvernance des marchés du travail et des marchandises libérale et favorable à l'innovation, ainsi qu'une charge fiscale équitable, voilà quels sont les éléments qui permettent de réaliser des conditions générales favorables à tout secteur d'avenir.

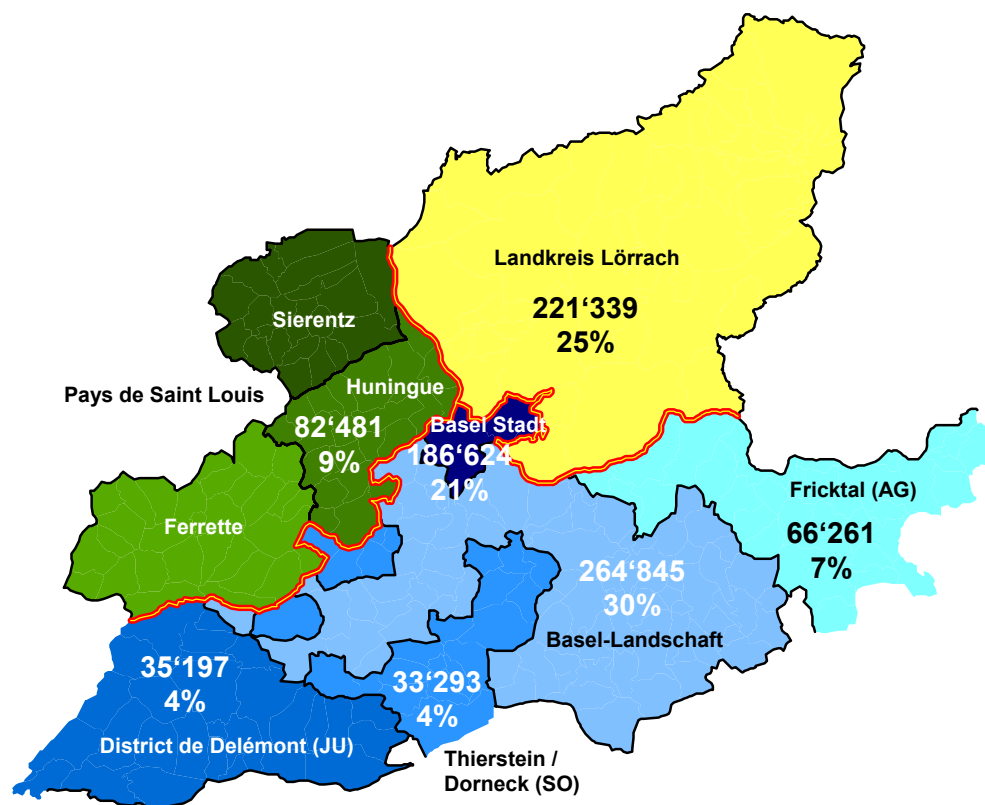
Voilà pourquoi une réalité s'impose aujourd'hui : il est devenu urgent de réfléchir ensemble à l'avenir de notre région, de définir ensemble des objectifs à long terme et de décider ensemble de la marche à suivre pour les atteindre. Voilà pourquoi les acteurs de cette vision d'avenir ont travaillé ensemble à la rédaction de ce document : développer ensemble une vision pour la région metrobasel.

Afin que cette vision d'avenir soit dotée d'un dynamisme suffisant, il est indispensable que les principaux acteurs y souscrivent. Il faut faire en sorte que, s'appuyant sur cette vision, les habitants de notre région conçoivent à leur tour, ensemble et de manière claire, le visage que devra présenter leur région dans 10 ou 20 ans. En tant que « représentants » des habitants de la région, près de 50 personnes issues du monde de l'entreprise, de la politique et de la société civile de tout metrobasel ont élaboré ensemble cette vision, au cours d'un travail d'environ six mois. De nombreux habitants et acteurs du monde de l'entreprise et de la société civile ont participé au projet au cours de tables rondes à Bâle-Ville, Lörrach, Saint-Louis et dans les zones rurales de Bâle-Campagne.

Dans un deuxième temps, « l'Initiative metrobasel », créée en mai 2006, a organisé de nombreuses tables rondes publiques portant sur différents thèmes concernant metrobasel, à savoir le partenariat, la formation et l'université, la population et le territoire, les sciences de la vie et la culture. Les résultats de ce dialogue sont venus enrichir le présent rapport pour metrobasel. Les stratégies et projets qui ont pu être développés dans le cadre de cette vision sont à considérer comme des propositions présentées aux habitants de metrobasel et à leurs élus, ainsi qu'aux représentants des pouvoirs législatif et exécutif.

Une métropole est définie comme un territoire se composant d'un centre principal, de centres annexes et de leurs banlieues (= agglomération urbaine), ainsi que des zones rurales riveraines. Une métropole doit représenter une taille minimale pour être considérée comme telle. Metrex, l'organisation des métropoles européennes fixe à 500.000 habitants le seuil à partir duquel on peut parler d'une métropole. Avec 900.000 habitants, la région trinationale metrobasel satisfait largement aux critères Metrex. La carte géographique présentée ci-après donne une vue d'ensemble des zones appartenant à metrobasel¹ et des populations concernées (en valeurs absolue et relative).

¹ La répartition des zones de metrobasel a été effectuée en vue du premier «metrobasel report» du 9 novembre 2005 sur la base des flux de frontaliers ou de personnes faisant régulièrement la navette.



«metrobasel» a été définie comme telle en 2005 par BAK Basel Economics. metrobasel désigne d'une part le territoire couvert par la région trinationale, il s'agit d'autre part un concept global dans lequel sont réunis tous les projets de promotion et de développement de l'agglomération.

3. La vision dans son ensemble

Une vision est une projection, la situation **que l'on souhaite atteindre** dans l'avenir. Les projections réalisées ici concernent l'agglomération metrobasel pour l'année 2020:

3.1 La vision d'avenir

metrobasel – au cœur de l'Europe – ouverte au monde

L'agglomération metrobasel comprend toutes les personnes qui vivent, habitent et travaillent à Bâle et dans la région des trois frontières. Ces personnes apportent ensemble un concours actif à la préparation de leur avenir au cœur de l'Europe. Leur objectif: maintenir l'excellent niveau de la région en tant que pôle de connaissance et d'activité et continuer à le développer au niveau mondial. Son point fort : les sciences de la vie, elles-mêmes structurées grâce à des prestations de service de tout premier ordre dans les domaines de la culture, des affaires sociales, de l'énergie et de l'environnement. Sur la base de la vision globale, il est donc possible de détailler les cinq visions sectorielles suivantes:

metrobasel – apprendre et entreprendre, pour la vie, pour le monde entier

L'agglomération metrobasel peut s'enorgueillir d'un système éducatif de tout premier ordre. De la maternelle aux universités ses habitants peuvent apprendre et entreprendre tout au long de leur vie : Chacun peut ainsi exploiter au mieux les potentiels et les talents qu'il porte en lui. Les connaissances, le savoir-faire sont les lignes de vie de notre région : Les plus grands talents sont attirés par notre région. La diversité et la créativité des entreprises de tous secteurs sont les moteurs de l'innovation et de la dynamique de développement. Notre région se trouve parmi les toutes premières au monde, en particulier dans le domaine des sciences de la vie.

metrobasel – région des sciences de la vie, région de tout premier plan

metrobasel est l'un des sites les plus dynamiques au monde dans le domaine des sciences de la vie. Que ce soit sur le plan de la création de valeur ajoutée par les entreprises implantées dans l'agglomération ou sur le plan de la création de nouvelles entreprises de toutes tailles et de tous secteurs. Sa position de premier plan dans le domaine des sciences de la vie se traduit également par la présence d'une couverture médicale de haute qualité. La forte croissance que connaît actuellement le secteur des sciences de la vie est un facteur qui attire vers metrobasel de nombreux prestataires de service de différents secteurs : un atout pour l'économie de toute la région. Le climat général de dynamisme et d'innovation crée des conditions favorables pour les activités d'autres secteurs économiques, même ceux qui ne touchent pas directement aux sciences de la vie.

metrobasel – une région unique au monde pour vivre, découvrir et se cultiver

metrobasel est une région ouverte sur le monde, son niveau de qualité de vie est élevé. Le Rhin joue le rôle de voie de communication. metrobasel dispose, par rapport à sa population, d'une combinaison unique au monde de facteurs tels que : un centre urbain vivant, une haute densité et une haute qualité en matière de culture, d'architecture, de recherche, de formation et d'habitat moderne. Le partage de l'espace laisse à chacun sa

place, qu'il recherche le calme ou l'animation. Le centre de l'agglomération metrobasel est urbanisé et vivant, les zones de loisirs et de détente sont proches et aisément accessibles. La région est traversée par un réseau efficace de transports urbains et interurbains, les distances sont relativement courtes : metrobasel, c'est un maximum de diversité concentré sur une zone géographique dense.

metrobasel – une région ouverte au monde, transfrontalière et solidaire dans tous les domaines

metrobasel est ouverte et solidaire, elle perpétue ainsi sa propre tradition humaniste et assure son épanouissement à l'avenir. Les problèmes rencontrés dans la région font l'objet de débats et de solutions transfrontaliers. Les frontières politiques doivent se faire oublier au quotidien. Pour les habitants de la région, metrobasel est *leur* région, *une* et homogène. La richesse des opportunités et des chances se vit au quotidien, et ce grâce en particulier à un système éducatif ouvert et de grande qualité et à des infrastructures particulièrement favorables aux familles. Les problèmes sociaux identifiés dans la région font l'objet d'une réponse rapide, préventive, créative et appropriée. L'intégration, la tolérance vis-à-vis des populations nouvellement arrivées sont une réalité au quotidien. Le taux de chômage des catégories de population dites « à problèmes » - étrangers ou non - est peu élevé. Le résultat d'une telle situation : un niveau de sécurité et une qualité de vie supérieurs à la moyenne.

metrobasel – le développement durable est une préoccupation quotidienne – un exemple à suivre

metrobasel fait en sorte que les générations à venir trouvent des conditions favorables. Dans les domaines des transports et de l'énergie, metrobasel s'est doté d'infrastructures modernes et respectueuses de l'environnement. La part des transports en commun et des transports non motorisés (piétons, cyclistes) est supérieure à la moyenne. Comparée aux autres agglomérations de l'OCDE, metrobasel compte parmi les bons élèves sur le plan de la consommation des énergies non-renouvelables et de l'empreinte laissée sur l'écosystème². La consommation des ménages est orientée vers le développement durable.

3.2 Notre slogan

La communication étant essentielle à la réalisation de la vision 2020, il nous a semblé utile de placer notre vision sous un «slogan» qui la résume au mieux et la rende lisible pour chacun.

Mais, il faut avant tout savoir à qui s'adresse un tel slogan. Ce slogan s'adresse : à tous les habitants de notre région. Loin de nous l'idée de lancer un nouveau slogan publicitaire pour faire «vendre» notre région sur le marché mondial. Après de longs débats, les concepteurs se sont enthousiasmés pour «**au cœur de l'Europe – ouverte au monde**». Ce slogan résume très bien notre situation «au cœur de l'Europe», notre liaison émotionnelle avec notre continent et l'importance que nous accordons à la culture et aux sciences de la vie. De même, «l'ouverture au monde» montre que metrobasel est en phase avec le monde qui l'entoure, ses habitants sont ouverts et disposés à accueillir positivement de nouvelles idées et des personnes venant du monde entier.

² Se référer également au site Internet www.footprintnetwork.org

4. La vision d'avenir en détails

Le présent paragraphe a pour objet de vous présenter les différents thèmes spécifiques traités dans le cadre de la vision. Chaque thème fait tout d'abord l'objet d'une courte introduction présentant la **situation de départ** en 2006, détaillant ensuite quels sont les points forts et faibles de chaque domaine. Viennent ensuite les **objectifs généraux**, c'est à dire la description d'une situation idéale à réaliser à moyen terme. La réalisation de ces objectifs pourra se faire au moyen de différentes **lignes directrices stratégiques** (ou stratégies). Enfin, le document présente une série de **projets concrets**, qui pourraient permettre d'atteindre les objectifs généraux, dans le cadre des stratégies définies. Pour ce qui est du choix des projets les plus intéressants et de leur financement, cette décision devra être prise par l'exécutif/les parlements ou par la population.

Afin de réaliser dans les prochaines années un suivi des progrès escomptés dans les directions définies, il est souhaitable de mettre en place des indicateurs d'avancement pour chaque objectif et stratégie. De tels indicateurs feraient l'objet d'une consultation annuelle. Les résultats étant alors publiés dans le cadre du « metrobasel monitor ».

4.1 La formation

metrobasel – apprendre et entreprendre, pour la vie, pour le monde entier

L'agglomération metrobasel peut s'enorgueillir d'un système éducatif de tout premier ordre. De la maternelle aux universités ses habitants peuvent apprendre et entreprendre tout au long de leur vie : Chacun peut ainsi exploiter au mieux les potentiels et les talents qu'il porte en lui. Les connaissances, le savoir-faire sont les lignes de vie de notre région : Les plus grands talents sont attirés par notre région. La diversité et la créativité des entreprises de tous secteurs sont les moteurs de l'innovation et de la dynamique de développement. Notre région se trouve parmi les toutes premières au monde, en particulier dans le domaine des sciences de la vie.

La situation de départ :

Nous sommes convaincus des faits suivants :

- une formation de qualité est la base de la prospérité de notre région,
- notre région a besoin de personnes ayant un niveau de formation supérieur à la moyenne,
- le multilinguisme est à la fois un défi et une chance,
- un système de formation orienté sur les performances et doté de mécanismes de contrôle forts et d'une grande perméabilité est un facteur d'égalité des chances et de multiplication des potentiels.

Nous sommes conscients des réalités suivantes :

- la recherche, dans certains domaines des sciences de la vie, est tout à fait au niveau des meilleurs concurrents mondiaux,
- les débats actuellement en cours au sujet des politiques de la formation dans l'Union Européenne et en Suisse sont la source de potentiels d'améliorations à tous les niveaux de formation.

Nous sommes aussi conscients des faits suivants :

- les évaluations PISA ont souligné un certain nombre de défaillances de nos systèmes scolaires,
- l'Université de Bâle, une des meilleures d'Europe continentale, connaît une amélioration constante, mais n'arrive qu'en 80e place du classement mondial,
- nous sommes, dans certains domaines, encore loin de l'idéal de l'égalité des chances,
- le multilinguisme (le français et l'allemand et éventuellement l'anglais) n'est plus une réalité dans les écoles.

Les objectifs généraux de metrobasel:

- Le niveau général de qualification compte parmi les plus élevés au monde, et ce à tous les niveaux de notre population.
- Le système de formation de metrobasel est de haute qualité.
- Notre système de formation est perméable.
- Dans les domaines relevant des sciences de la vie, metrobasel fait partie des dix meilleures régions du monde pour ce qui est de l'enseignement et de la recherche.
- La multiplicité des chances est une réalité vécue au quotidien.
- La formation des adultes est une évidence dans toutes les couches de la société.

Les indicateurs (avec le niveau à atteindre):

- Résultats aux évaluations PISA : supérieurs à la moyenne et en progression
- Taux de chômage des jeunes : relativement bas et en baisse
- Différence entre le taux de chômage des locaux et celui des migrants, selon les évaluations PISA : faible
- Formation de troisième cycle: Nombre annuel de diplômés: en hausse
- Formation de troisième cycle: Part des actifs: en hausse
- Dépenses publiques et privées dans le domaine de la recherche, part du PIB: en hausse
- Index de Shanghai: L'Université de Bâle est parmi les 30 meilleures toutes disciplines confondues. Pour les sciences de la vie, parmi les 10 meilleures.

Lignes directrices stratégiques:

A) La formation: mise en place de l'approche orientée sur les potentiels: A l'heure actuelle, les enfants reçoivent généralement une formation qui est fonction de leur âge: à partir de 3, 4 ou 5 ans en maternelle, puis à partir de 6 ou 7 ans en école primaire. Les programmes pédagogiques définissent à l'avance ce que chaque enfant doit savoir à tel ou tel âge. Beaucoup d'enfants se sentent dépassés par ces attentes, d'autres s'ennuient en classe (et souvent, ce sont les mêmes, dans des matières différentes) et certains talents que possèdent les enfants ne font l'objet d'aucun encouragement, ils sont laissés en friche. Le capital humain est notre ressource la plus importante et la plus rare, il faut donc la traiter en conséquence. Une autre approche pédagogique dite des «potentiels» a pour objectif de détecter les potentiels de chaque enfant et de les encourager de manière pro-active. Lorsque l'on commence cette recherche des talents à l'âge de 6 ans environ, dans le cadre d'un programme pédagogique défini, il est bien souvent trop tard. La formation peut commencer dès l'âge de deux ans environ. C'est dans cette perspective que nous avons besoin de structures qui permettent de faire cours toute la journée, à l'image du modèle existant en France (école maternelle). Le passage de la crèche à l'école maternelle puis à l'école primaire peut se faire de manière individuelle (au plus tard à 7 ans). Les écoles : soutenir et être exigeant. Les contrôles de connaissances, réguliers

et adaptés à l'âge de l'enfant, font partie du système. La scolarisation toute la journée forme, dès le plus jeune âge, les enfants dans leurs liens sociaux, elle assure une certaine stabilité économique aux familles. De plus, elle encourage l'intégration (linguistique, culturelle) des enfants, ainsi que l'égalité des chances entre les enfants de familles migrantes et les enfants issus de la région.

B) Lancer une offensive dans le domaine de la formation: Le système scolaire d'aujourd'hui ne nous permet d'obtenir que des résultats médiocres. Voilà pourquoi nous devons redoubler d'efforts. La mise en place d'une approche basée sur les potentiels, liée à une prise en compte plus précoce des enfants, est un facteur essentiel d'amélioration des résultats. Il nous semble aussi important d'entretenir une saine concurrence à tous les niveaux, ainsi les enfants sont préparés aux réalités du monde des adultes. Une évidence que l'on connaît bien dans le sport (et le sport scolaire) : la performance comporte des aspects positifs, elle motive, est source de satisfaction et il existe des groupes plus performants que d'autres. Cette évidence semble être ignorée dans d'autres domaines. Grâce à cette approche des potentiels et à une perméabilité verticale du système scolaire, il devrait être possible de donner à chaque enfant l'occasion de connaître le succès en classe. Le système de formation n'a pas aujourd'hui une approche d'encouragement ou d'incitation des jeunes : mais il est évident, pour les élèves comme pour les formateurs, que les efforts réalisés dans la formation doivent être récompensés. Ceci est particulièrement vrai dans le domaine universitaire. Pour que nous puissions attirer de nouveaux talents vers metrobasel et nous assurer les services des meilleurs chercheurs, les mécanismes d'incitation doivent être optimisés. Pour atteindre cet objectif, nous devons aussi rester ouverts et à l'écoute des nouveaux talents, tenter d'être pour eux une région attrayante. Ceci est aussi bien le cas en ce qui concerne les individus (les étudiants, enseignants, chercheurs) que les institutions. Bien sûr, une offensive dans le domaine de la formation doit pouvoir être financée. L'approche basée sur les potentiels nécessite, dans sa période de lancement, des investissements supplémentaires. Un niveau de qualification plus élevé est synonyme de rentabilité plus élevée et de coûts inférieurs pour toute « mesure corrective » qui pourrait être prise par la suite (intégration, chômage des jeunes, etc.) ce qui n'occasionne pas, à long terme, de dépenses plus élevées pour les budgets publics. Un investissement renforcé dans le domaine universitaire est une garantie d'innovation et apportent une croissance plus importante (et, à plus long terme, des ressources fiscales plus élevées).

Projets possibles:

Sur le plan de **l'école et de la formation** (pour les jeunes de 0 à 19 ans) :

- Des structures d'accueil suffisamment dimensionnées pour les enfants, de l'âge de 3 mois, jusqu'à la fin de la scolarité.
- Etablir un lien étroit entre les structures d'accueil et les missions de formation. Ceci concerne aussi la catégorie d'âge entre 2 et 6 ans (les crèches et maternelles ne doivent pas seulement garder les enfants, mais aussi les éduquer). Le passage de la crèche à l'école primaire, en passant par la maternelle doit se faire de manière individuelle.
- Mise en place d'exigences minimales pour les structures d'accueil de la région. Pour les habitants de la région, ces exigences sont des critères de qualité fiables. De telles exigences pourraient être rendues publiques sur un portail Internet, ainsi qu'un « monitoring quotidien des écoles » : une garantie de transparence. (voici, pour les personnes qui souhaitent s'installer dans la région, des informations potentiellement

intéressantes. En même temps, ce serait pour les institutions une incitation pour compter parmi les meilleures.)

- Augmenter la perméabilité du système scolaire, aussi bien au plan horizontal (plus de liberté de choisir et plus de concurrence entre les différentes filières) qu'au plan vertical (pour les résultats scolaires inférieurs ou supérieurs à la moyenne).
- Encourager les enfants des écoles, savoir aussi leur demander plus. La mission de formation n'a pas d'objet sans une certaine exigence en terme de résultats. Les compétences de base doivent faire partie du bagage de chacun.
- Les écoliers méritent un soutien systématique au moment du passage de l'école à l'apprentissage professionnel ou à la vie professionnelle.
- Mise en place d'une gestion de la qualité dans les écoles.
- Harmoniser les systèmes scolaires au sein de la région.
- Les diplômes et certificats doivent être comparables et reconnus sur le plan international.
- Assurer en commun la formation continue des enseignants au niveau de la région.
- Encourager les écoles en langue étrangère (en particulier la formation en langue anglaise, du type International Schools).
- Mise en place d'un enseignement bilingue (ou même trilingue français / allemand / anglais), dès la maternelle. Un des moyens les plus efficaces : l'immersion linguistique et l'échange de professeurs.
- La tri-culturalité et le multilinguisme de la région doivent être encouragés, avec par exemple une coopération transfrontalière au niveau des écoles. (cela est possible : la direction des opérations est de plus en plus confiée aux écoles elles-mêmes. Le projet Interreg IIIa TRISCHOLA constitue une première étape.)
- Organiser des manifestations trinationales pour les écoliers: projets scolaires, fêtes transfrontalières des jeunes, etc.
- Institutionnaliser un programme d'échanges scolaires trinational.
- Mise en place d'une «Summer school» à tous les niveaux: Pendant les périodes de congés scolaires, les écoles de la région pourraient proposer des enseignements en trois langues. Les enfants et les jeunes ayant les mêmes centres d'intérêts se rendent ensemble à des cours pendant les vacances d'été et utilisent le français, l'allemand et l'anglais comme langues de travail. (Le temps nécessaire, les infrastructures et les professionnels compétents, ainsi bien sûr que des écoliers susceptibles de participer sont d'ores et déjà disponibles. Il s'agit maintenant de profiter des potentiels offerts par la région.)

Sur le plan des **Universités**:

- Mise en place d'un campus universitaire sur le territoire de metrobasel qui rassemble dans une zone géographique donnée, une grande partie des facultés de l'Université de Bâle et des instituts universitaires de la région. De nouvelles institutions telles que l'Institut ETH de biologie systémique s'installeraient directement dans ce campus et pourraient ainsi réaliser des travaux d'enseignement et de recherche au plus haut niveau. Un tel campus pourrait couvrir le quartier allant de la place Peterplatz, jusqu'au pont Dreirosenbrücke. Il serait également envisageable de créer un point nodal Petersplatz pour le campus des sciences humaines (principalement Facultés de philosophie, d'histoire et de théologie de l'Université), un point nodal Schällemätteli pour le campus des sciences de la vie (principalement les Facultés de médecine, de philosophie et des sciences naturelles) et un point nodal Volta pour le campus industriel (principalement les Facultés de sciences économiques et de droit).

Quelques remarques complémentaires concernant le projet de campus:

- Malgré tous les programmes de coopération et d'échange, Bâle est en concurrence avec les universités de Zurich, Freiburg et Strasbourg. Si nous voulons établir à long terme le rang mondial de metrobasel, si nous voulons que l'université de Bâle compte parmi les meilleures, nous devons adopter une attitude résolue.
- La proximité géographique permet l'intensification des contacts personnels et apporte de meilleurs résultats dans les secteurs de la formation et de la recherche. Un certain degré de proximité physique est nécessaire pour permettre que se forme le mélange de coopération et de concurrence qui fait des miracles et permet de réaliser des performances de tout premier ordre (sur le plan du profil et de la qualité).
- La question de savoir où ce campus serait exactement installé est pour le moment secondaire.
- Un masterplan sera néanmoins bientôt nécessaire afin de prévoir la mise en valeur des terrains concernés et leur raccordement aux réseaux de communication.
- Il sera vraisemblablement nécessaire d'élaborer également un masterplan qui définisse à quelle date (approximative) quelle faculté s'installera sur ce campus.
- Il n'est pas indispensable de centraliser le paysage universitaire de metrobasel en un seul lieu (sur un seul campus) : il serait également envisageable de créer plusieurs pôles dans différents lieux, reliés par des connexions efficaces.
- Une telle proximité géographique est particulièrement importante pour les domaines se complétant, tels que les sciences de la vie et les sciences humaines.
- De plus, la mise en réseau avec d'autres instituts, universités et institutions de recherche, ainsi que l'intensification du dialogue sont autant d'éléments qui optimisent nos points forts.
- Mais, à terme, le succès des instituts et universités ne pourra être possible qu'à condition que ceux-ci disposent de plus en plus d'autonomie et puissent être financés de plus en plus par des structures externes (une autonomie formelle ne suffit pas, une véritable indépendance vis-à-vis de l'ordre du jour politique est nécessaire).

Autres projets possibles dans le domaine universitaire:

- Convaincre les instances politiques des trois pays que les dépenses en faveur de la formation doivent connaître chaque année une augmentation réelle et forte.
- Rendre les instituts et universités de la région plus attrayants. Ceci permet de faire augmenter le nombre d'étudiants inscrits, et donc d'abaisser l'âge moyen de la population. Si metrobasel arrive également à être attrayant dans un grand nombre d'autres domaines, de nombreux étudiants seront enclins à y rester pour leur vie professionnelle.
- La coopération entre les universités et instituts de la région doit être approfondie (par exemple: création d'autres cursus universitaires trinationalaux).
- L'Université de Bâle doit devenir l'université de tout metrobasel: le Landkreis de Lörrach (et donc l'État fédéré de Bade-Wurtemberg), le Pays de Saint-Louis (et donc l'État français) participent au fonctionnement de l'Université et y inscrivent leurs étudiants.
- Définir et encourager différents points forts pour lesquels metrobasel est en mesure de se maintenir en tête de la concurrence internationale; renforcer ainsi la bonne réputation de la région de Bâle dans le monde.
- Encourager la recherche dans le domaine de l'énergie. Ceci peut se rapporter aussi bien à la production durable d'énergie, qu'à une utilisation rationnelle de l'énergie.

- Créer la marque « metrobasel Institute of Technology, MIT » et faire en sorte qu'elle soit connue et reconnue comme marque des technologies de pointe.
- Mettre en place un Centre de la sécurité des produits pharmaceutiques à Lörrach, sous forme d'un Institut dépendant de l'Université de Bâle.
- Organiser chaque année une « summer school » trinationale et trilingue (français / allemand / anglais) sur le campus.
- Mettre en place un prix « metrobasel learning award » qui serait décerné aux institutions spécialisées dans la formation.

4.2 L'économie

metrobasel – région des sciences de la vie, région de tout premier plan

metrobasel est l'un des sites les plus dynamiques au monde dans le domaine des sciences de la vie, que ce soit sur le plan de la création de valeur ajoutée par les entreprises implantées dans l'agglomération ou sur le plan de la création de nouvelles entreprises de toutes tailles et de tous secteurs. Sa position de premier plan dans le domaine des sciences de la vie se traduit également par la présence d'une couverture médicale de haute qualité. La forte croissance que connaît actuellement le secteur des sciences de la vie est un facteur qui attire vers metrobasel de nombreux prestataires de service de différents secteurs : un atout pour l'économie de toute la région. Le climat général de dynamisme et d'innovation crée des conditions favorables pour les activités d'autres secteurs économiques, même ceux qui ne touchent pas directement aux sciences de la vie.

La situation de départ:

Nous sommes convaincus des faits suivants :

- une bonne formation constitue la base d'une économie performante,
- de bonnes conditions générales sont essentielles pour l'économie,
- un bon portefeuille de secteurs peut conduire à un dynamisme supérieur à la moyenne.

Nous sommes conscients des réalités suivantes :

- la prospérité de notre région (mesurée selon le PIB ou le PNB réel par habitant) est très élevée par rapport à la moyenne internationale,
- les sciences de la vie représentent l'épine dorsale de notre économie régionale,
- le dynamisme des sciences de la vie enregistré au cours des dernières années est très satisfaisant.

Nous sommes aussi conscients des faits suivants :

- le dynamisme de l'ensemble de l'économie se situe seulement dans la moyenne internationale,
- les parties allemandes et françaises de notre région sont, en matière de rendement économique, plus faibles que la Suisse occidentale, mais elles ne contribuent pour autant pas moins au succès de la région toute entière,
- nos infrastructures de transport présentent des points faibles (sont inefficaces).

Les objectifs généraux de metrobasel:

- Notre niveau de croissance économique est très élevé,
- metrobasel est l'un des sites les plus dynamiques, les plus variés et les plus complets au monde dans le domaine des sciences de la vie,
- metrobasel offre une large gamme de branches d'exportation prospères dans les secteurs secondaire et tertiaire,
- metrobasel se situe au cœur du réseau de transports internationaux,
- la situation des transports interrégionaux compte parmi les meilleures au monde.

Les indicateurs (avec le niveau à atteindre):

- PNB par habitant : parmi les dix premiers au monde
- Pouvoir d'achat réel (PNB par habitant/coût de la vie): parmi les dix premiers au monde
- Création de valeur ajoutée dans le domaine des sciences de la vie: parmi les cinq premiers au monde en termes de volume, et croissance supérieure à la moyenne
- Densité réglementaire sur les marchés de la production: réduction absolue et relative
- Densité réglementaire sur les marchés du travail : réduction absolue et relative
- Taux d'imposition des personnes (hautement qualifiées) : réduction
- Taux d'imposition des entreprises : réduction
- Ensemble de règles spécifiques au domaine des sciences de la vie: amélioration (en particulier en France et en Allemagne)
- Durée moyenne des trajets transfrontaliers: réduction (pour une distance donnée)
- Durée des trajets entre le centre des affaires et l'aéroport: réduction
- Nombre d'heures passées dans les embouteillages: en baisse
- Nombre de gares (réseau express régional): en hausse
- Réseaux de transports internationaux: amélioration de la position relative

Lignes directrices stratégiques:

A) Maintenir le niveau de qualité des conditions générales: Les conditions générales définies en faveur de notre économie comptent aujourd'hui parmi les meilleures au monde. Ceci concerne du moins la partie suisse de notre région – avec des diminutions de la densité réglementaire sur différents marchés de la production. Du côté français et allemand, les conditions générales sont cependant plus difficiles dans de nombreux domaines : ceci concerne en particulier la haute densité réglementaire sur le marché du travail ainsi que la forte imposition et les charges sociales élevées. À l'inverse, certaines réglementations sur les marchés de la production, en particulier dans le domaine agricole, sont plus libérales dans les parties française et allemande de metrobasel.

La stratégie vise à au moins maintenir le niveau absolu et relatif (par rapport à la moyenne internationale) de la qualité de nos conditions générales sur le plan économique. Ceci vaut, d'une part, pour la densité réglementaire et, d'autre part, pour l'imposition. Il serait en particulier souhaitable d'apporter une amélioration dans ce domaine dans les parties françaises et allemandes de sorte que, non seulement le nombre de frontaliers augmente, mais également que des emplois y soient créés.

La formation de la population et la disponibilité de personnels hautement qualifiés comptent parmi les conditions générales favorables.

B) Optimiser le secteur des transports: Le secteur des transports est, pour toutes les grandes métropoles de ce monde, un véritable défi qui occasionne des dépenses énormes – infrastructures subventionnées par la collectivité, heures perdues par les usagers (en

particulier dans les embouteillages), coûts en terme d'environnement que supporte la population (par exemple le bruit et les émissions de CO₂). Mais en même temps, le facteur temps est important pour tout site: combien de temps un cadre supérieur va mettre chaque jour pour se rendre sur son lieu de travail, ou quelle est la durée du transport d'un conteneur chargé d'articles à haute valeur ajoutée, de l'usine jusqu'à l'aéroport. La stratégie vise par conséquent à permettre une mobilité efficace dont le rapport utilité/coûts engendrés est optimal. Ceci implique, d'une part, des voies de communication efficaces pour différents types de mobilité intra et interrégionale : chemins, routes, chemins de fer, voies navigables et voies aériennes. Il convient de mentionner en particulier le renforcement de l'axe ferroviaire nord-sud pour les passagers et le fret, ainsi que la ligne express régionale directe entre le centre et les différentes zones résidentielles de la région (le cœur du réseau). D'autre part, la région a également besoin d'interfaces efficaces dans le domaine du transport des personnes et du fret, telles que des gares, des ports fluviaux, l'aéroport, des terminaux à conteneurs, etc. Le secteur des transports a également des répercussions sur le développement des agglomérations (section 4.3) et sur le développement durable (section 4.5).

Ni dans le domaine des sciences de la vie, ni dans d'autres secteurs importants (tels que la logistique, la culture et les foires et salons, ou les biens d'investissement) il n'existe une stratégie dédiée bien que, par exemple, les mesures contre l'exode des sciences de la vie constituent un objectif extrêmement important. Nous sommes cependant convaincus que la combinaison du haut niveau de formation et de recherche, de la réglementation libérale, de l'imposition modérée, du secteur des transports efficace et du haut niveau de qualité de la vie crée un environnement nécessaire dans lequel les industries clés peuvent évoluer de manière profitable sous tous leurs aspects. Ainsi, pratiquement toutes les stratégies mises en évidence dans cette vision profitent directement ou indirectement aux industries clés.

Projets possibles:

- Projets de formation: cf. la section 4.1
- Encourager la réalisation de connexions dans le domaine de la recherche et du développement.
- Créer un technoparc dans le domaine des sciences de la vie.
- Encourager le transfert de technologies et la commercialisation de nouvelles technologies et de nouveaux produits.
- Organiser une aide économique trinationale commune.
- Créer un marketing trinational commun des sites.
- Mettre en place pour les immigrants de langue étrangère un point de contact plurilingue dans les administrations publiques (un seul point de contact pour traiter toutes les questions administratives).
- Institutionnaliser une présentation commune de la région dans le monde entier.
- Développer une stratégie de relations publiques ou une stratégie de lobbying en faveur de notre région (partiellement en collaboration avec d'autres régions, comme par exemple celle de Zurich ou du Rhin Supérieur).
- Lors de la présentation de notre région à l'extérieur, souligner le fait que 3 cultures cohabitent sur un même territoire (langue, art, gastronomie, formation, etc.).
- Accorder à Bâle une place sur la carte internationale des métropoles (par exemple en la faisant enregistrer lors de classements importants).
- Établir une promotion ciblée de l'image de la région ainsi qu'un recrutement de talents.

- Créer un marché de l'emploi pour la région metrobasel : portail Internet, encarts dans des journaux.
- Revaloriser le prix d'innovation de Bâle-Ville et Bâle-Campagne pour en faire un prix d'innovation trinational.
- Organiser dans l'agglomération metrobasel au moins un salon mondial supplémentaire (de préférence dans le domaine de la culture, de la formation ou des sciences de la vie).
- Projets de transport : cf. la section 4.3.

4.3 L'urbanisme

metrobasel – une région unique au monde pour vivre, découvrir et se cultiver

metrobasel est une région ouverte sur le monde, son niveau de qualité de vie est élevé. Le Rhin joue le rôle de voie de communication. metrobasel dispose, par rapport à sa population, d'une combinaison unique au monde de facteurs tels que : un centre urbain vivant, une haute densité et une haute qualité en matière de culture, d'architecture, de recherche, de formation et d'habitat moderne. Le partage de l'espace permet à chacun de trouver sa place, qu'il recherche le calme ou l'animation. Le centre de l'agglomération metrobasel est urbanisé et vivant, les zones de loisirs et de détente sont proches et aisément accessibles. La région est maillée par un réseau efficace de transports urbains et interurbains, les distances sont relativement courtes : metrobasel, c'est un maximum de diversité concentré sur une zone géographique dense.

La situation de départ:

Nous sommes convaincus des faits suivants :

- l'habitat, les transports, la culture et les loisirs sont des facteurs importants pour la qualité de la vie dans une région,
- la ville de Bâle est – et doit être – le moteur de notre région en tant que centre économique et culturel.

Nous sommes conscients des réalités suivantes :

- notre région est privilégiée sur le plan climatique et du paysage,
- la situation de la région des trois frontières (linguistique, politique, culturelle) constitue un fort potentiel,
- les bâtiments historiques du centre de Bâle confèrent à la ville un caractère unique et constituent l'image de marque de toute la région metrobasel,
- nous disposons d'une scène culturelle extrêmement diversifiée du point de vue géographique et des courants représentés.

Nous sommes aussi conscients des faits suivants :

- nos infrastructures de transport présentent des points faibles,
- le potentiel du Rhin est sous-exploité,
- la déstructuration du paysage est déjà très avancée.

Les objectifs généraux de metrobasel:

- metrobasel est une région au niveau de qualité de vie élevé.
- Il existe un équilibre entre les agglomérations et les zones de loisirs et de détente.
- La région présente des zones de loisirs et de détente proches de la nature, même à proximité des agglomérations.
- La ville de Bâle est le centre urbain, économique et culturel de notre région.

- L'offre culturelle s'adresse à toutes les catégories de population.
- Rapporté à sa population, metrobasel constitue un centre urbain unique au monde combinant à la fois culture, architecture, recherche, formation et habitat moderne et qui présente une haute densité et une haute qualité.

Les indicateurs (avec le niveau à atteindre):

- Qualité de la vie: Bâle se classe parmi les dix premières villes
- Nombre d'habitants (croissance supérieure à la moyenne)
- Évolution des prix fonciers (centre/périphérie): en hausse
- Densité des habitations dans les zones d'agglomérations: en hausse
- Superficie des zones d'agglomérations, proportion par rapport à la superficie totale : constante
- Superficie des zones de loisirs et de détente, proportion par rapport à la superficie totale: en hausse
- Nouvelles unités d'habitation au bord du Rhin: 200 unités par an
- Longueur des voies piétonnes et des pistes cyclables le long du Rhin: en hausse
- Nombre de réservations de chambres d'hôtel à metrobasel: en hausse

Lignes directrices stratégiques:

A) **Développer l'offre culturelle:** Rapporté à sa population, metrobasel présente une haute densité et une haute qualité uniques en matière de réalisations et d'événements culturels qu'il est fondamental de conserver et de développer par la voie de l'innovation. Le grand nombre varié de musées, de galeries, de bâtiments historiques, de constructions architecturales modernes, de théâtres, de concerts, de salons et foires et d'événements de toutes natures forme un environnement passionnant pour l'organisation de qualité des loisirs de la population qui y vit. Il constitue également la base d'un tourisme d'importance dans le domaine des salons et des foires, des congrès et des loisirs. La culture de qualité incarnée par des musées connus dans le monde entier (comme par exemple le musée d'art, le Schaulager, le musée Tinguely et la fondation Beyeler), des salons et foires (comme par exemple Art Basel et Basel World) ou des réalisations dans le domaine de l'architecture et du design (comme par exemple Herzog&deMeuron, Vitra) est l'ambassadrice de la ville de Bâle dans le monde entier. En outre, la présence d'une scène culturelle vivante et diversifiée dans toute la région apporte un dynamisme permettant de surmonter avec le temps les frontières existant au sein de la société. Cette offre doit être maintenue dans son état et même développée de manière ciblée, tout en rendant l'agglomération metrobasel plus attractive encore dans le domaine culturel, en particulier pour les jeunes adultes (étudiants et salariés).

B) **Revaloriser le centre:** Une région métropolitaine vit du dynamisme de son centre. Si son centre est inanimé, sa périphérie en perd d'autant plus de sa vitalité. La stratégie vise à revaloriser le centre de la métropole pour en faire un centre urbain. Le centre de la ville doit être vivant, capable d'évoluer, il peut être bruyant et original, et doit être accessible très facilement. Il doit pouvoir répondre aux exigences les plus variées: travail, achats, sorties, etc. Bâle doit être le centre urbain principal de la région et, grâce à sa haute qualité de vie urbaine, constituer également un centre d'habitation recherché. Les salons et foires, congrès et institutions culturelles internationaux qui attirent également des touristes dans notre région, contribuent en partie au dynamisme du centre de l'agglomération.

C) **Préparer le développement des agglomérations dans toute la région:** Le développement réel des agglomérations réalisé au cours du dernier siècle présente

certaines aspects négatifs : d'une part, les frontières politiques sont perceptibles sur la carte des agglomérations de notre région. A quelques kilomètres du centre, installations portuaires, dépôts de combustibles, abattoirs, zones franches, cimetières et stations d'épurations dénaturent le paysage de la périphérie de Bâle, créant ainsi un blocus à la fois en direction du centre et vers l'extérieur de la ville qui empêche l'intégration urbaine des zones avoisinantes. D'autre part, une déstructuration imprévue du paysage a eu lieu dans l'environnement de la ville.

La stratégie vise à planifier un développement de l'agglomération respectueux de l'environnement, allant de pair avec le développement des transports publics. La planification des transports doit servir de base au développement de l'agglomération (et non pas l'inverse). L'infrastructure des transports doit principalement être développée dans le domaine des axes ferroviaires existants. (cf. également les sections 4.2. et 4.5). Les axes existants doivent être revalorisés du point de vue de l'urbanisme et de la technique des transports, et devenir plus attrayants. Les crêtes verdoyantes situées entre les grands axes doivent être conservées sous forme d'espaces verts. (Les grands axes et les voies de desserte sont : la vallée du Rhin supérieur, côté allemand en direction de Fribourg, la vallée de la Wiese, la vallée du Haut-Rhin, côté allemand en direction de Waldshut, la vallée du Rhin en amont de Bâle, côté suisse en direction de Laufenburg, la vallée de Frick, la vallée de l'Ergolz, la vallée de la Birs, la vallée de Leimental, la vallée du Rhin supérieur, côté français en direction de Mulhouse; l'axe en direction du Sundgau est moins clairement défini)

Pour mettre fin à la déstructuration, il est important de mettre un frein aux constructions démesurées qui dénaturent paysage. La création de pôles doit au contraire être encouragée dans les zones d'agglomération existantes.

D) Revaloriser le Rhin: metrobasel est une région fluviale. Mais le potentiel du fleuve est trop peu exploité. De plus, le fleuve a plutôt un rôle de frontière que de trait d'union. La stratégie vise à exploiter l'espace rhénan pour en faire un espace d'habitation et d'attractions, aussi bien au sein de la ville de Bâle qu'au nord et à l'est de celle-ci. De plus, de nouveaux ponts doivent être construits sur le fleuve afin de relier les quartiers séparés par le fleuve et ainsi de créer de nouvelles valeurs.

Projets possibles:

- Établir une planification des transports pour toute la région
- Mettre en place un laboratoire environnemental pour toute l'agglomération metrobasel
- Construire de nouvelles lignes de tramway (par exemple en direction de Schweizerhalle – Augst, Weil, Huningue, Saint-Louis)
- Développer les transports publics sur les grands axes et les voies de dessertes, construire en particulier des gares pour le réseau express régional, qui seront autant de nouveaux pôles de développement.
- Réaliser un vaste réseau express régional très performant, avec une fréquence du service régulier portée à 15 minutes
- Construire une nouvelle ligne express régionale entre Bâle CFF et la gare Deutsche Bahn (réaliser la connexion au nord de la ville : le réseau ferroviaire de Bâle formera ainsi une boucle complète et permettra une exploitation efficace du réseau express régional. Ainsi, le centre sera avant tout relié directement aux grands axes de la région.)
- Améliorer les liaisons ferroviaires entre Bâle et le sud (tunnel de Wisenberg).
- Relier l'aéroport au réseau européen de trains à grande vitesse : prévoir le passage par l'aéroport aussi bien du TGV en provenance de Paris que de l'ICE en direction de

Bâle CFF. Ceci apporte également à Freiburg une plus grande facilité d'accès vers l'aéroport. (Sans changement de direction à la gare de Bâle CFF, le temps de parcours sur la ligne Francfort – Zurich/Berne est réduit de 10 minutes.)

- Construire une liaison directe entre l'aéroport et l'autoroute allemande.
- Développer l'infrastructure routière à certains endroits précis, construire en particulier des liaisons tangentielles afin de délester le centre.
- Construire des parkings inter-modaux près des gares.

- Renforcer l'aspect culturel de la ville de Bâle.
- Développer un concept commun pour la collaboration et la répartition équitable des charges dans le cadre d'importantes manifestations culturelles régionales financées par les pouvoirs publics
- Réaliser le projet de construction du Casino conçu par Zaha Hadid sur la Barfüsserplatz.
- Autoriser la mise en place d'un axe de la culture au point de rencontre des trois frontières.
- Créer pour metrobasel un fonds culturel de promotion et de conservation de la culture dans la région des trois frontières.

- Modifier l'aménagement du territoire et des différentes zones de sorte que la déstructuration et le bétonnage puissent être stoppées.
- Réaliser un quartier résidentiel transfrontalier entre Riehen et Lörrach-Stetten.
- Urbaniser les terres en friche et sous-exploitées situées à proximité du centre (par exemple près de la gare sud de Bâle, entre le pont Margarethenbrücke et la rue Solothurnerstrasse).
- Créer un fonds d'infrastructure trinational.
- Organiser une exposition internationale d'architecture dans la région des trois frontières: IBA 2020.

- Construire dans Bâle, au bord du Rhin, un espace résidentiel de qualité (envisager Rankhof, l'hôpital pour enfants, les casernes, Klybeck, Kleinhüningen).
- Construire en dehors du centre de Bâle, au bord du Rhin, un espace résidentiel de qualité (Weil, Huningue, Birsfelden, Grenzach-Wyhlen, Pratteln (Salina Raurica), Augst).
- Déterminer de nouveaux sites pour la construction de ponts, par exemple:
 - Weil Friedlingen – Huningue (pont en construction pour les transports non motorisés)
 - Basel Wiesendamm – Huningue
 - Pratteln – Wyhlen
 et transformer les deux rives en zones de développement et les relier aux espaces environnants.
- Transférer le port de fret de la ville vers le nord. Le nouveau port pourrait constituer une zone franche (extraterritoriale d'un point de vue douanier).
- Mettre en service sur le Rhin des transports de passagers efficaces entre Birsfelden et Weil/Huningue.
- Attribuer un «Rhine award» pour récompenser des projets mettant en valeur la région du Rhin en tant qu'espace résidentiel, espace de vie, zone de loisirs et de détente.

4.4 La société

metrobasel – une région ouverte au monde, transfrontalière et solidaire dans tous les domaines

metrobasel est ouverte et solidaire, elle perpétue ainsi sa propre tradition humaniste et assure son épanouissement à l'avenir. Les problèmes rencontrés dans la région font l'objet de débats et de solutions transfrontaliers. Les frontières politiques doivent se faire oublier au quotidien. Pour les habitants de la région, metrobasel est leur région, une et homogène. La richesse des opportunités et des chances se vit au quotidien, et ce grâce en particulier à un système éducatif ouvert et de grande qualité et à des infrastructures particulièrement favorables aux familles. Les problèmes sociaux identifiés dans la région font l'objet d'une réponse rapide, préventive, créative et appropriée. L'intégration, la tolérance vis-à-vis des populations nouvellement arrivées sont une réalité au quotidien. Le taux de chômage des catégories de population dites « à problèmes » - étrangers ou non - est peu élevé. Résultat d'une telle situation : un niveau de sécurité et une qualité de vie bien supérieurs à la moyenne.

La situation de départ:

Nous sommes convaincus des faits suivants :

- la collaboration transfrontalière est un atout pour toutes les personnes intéressées,
- l'ouverture sur le monde est une manière de perpétuer la tradition humaniste,
- une identité commune simplifie la collaboration,
- une bonne formation favorise considérablement l'égalité des chances,
- chaque individu dispose de bien plus de potentiels que nous ne pouvons en produire avec nos modèles de société.

Nous sommes conscients des réalités suivantes :

- nous vivons dans un environnement stable et fiable sur le plan politique,
- nous sommes au cœur d'un environnement multinational et multiculturel,
- la collaboration transfrontalière fonctionne parfaitement dans de nombreux domaines.

Nous sommes aussi conscients des faits suivants :

- les frontières politiques jouent souvent un rôle de barrières,
- les habitants de la région ne considèrent pas encore metrobasel comme étant une région ou leur région,
- nous sommes, dans certains domaines, encore loin de l'idéal de l'égalité des chances,
- le marché des grands appartements est beaucoup trop restreint, avant tout dans le centre,
- le nombre de structures journalières pour les enfants et les adolescents (garde d'enfants en bas âge et programmes scolaires l'après-midi/toute la journée) est trop faible,
- les politiques de la santé, de l'enseignement et des affaires sociales ne sont pas coordonnées et elles fonctionnent selon l'approche déficitaire (politique de la réparation d'urgence).

Les objectifs généraux de metrobasel :

- Les problèmes rencontrés dans la région font l'objet de débats et de solutions transfrontaliers. Les frontières politiques se font oublier au quotidien.
- Pour les habitants de la région, metrobasel est une région et leur région à part entière.
- Les habitants de notre région sont conscients de leur appartenance à metrobasel.
- Le niveau général de formation et de santé compte dans chaque catégorie de population parmi les plus élevés au monde.

- Notre système de formation est perméable.
- La multiplicité des chances est une réalité vécue au quotidien.
- Des conditions générales particulièrement favorables aux familles sont en vigueur.
- Les habitants de metrobasel se sentent en sécurité.

Les indicateurs (avec le niveau à atteindre) :

- Différence entre les résidants et les migrants constatée par les évaluations PISA : faible et en baisse
- Différence entre les résidants et les migrants en matière de chômage et de salaires : faible et en baisse
- Différence entre les hommes et les femmes en matière de chômage et de salaires : faible et en baisse
- Nombre de jeunes sans emploi: taux peu élevé et en baisse
- Nombres de chômeurs de longue durée: taux peu élevé et en baisse
- Nombres de personnes en situation de détresse sociale: en baisse
- Nombre de projets transfrontaliers: en hausse
- Nombre de frontaliers effectuant la navette entre les régions partenaires, Bâle-Ville non comprise: en hausse
- Nombre de déménagements transfrontaliers (de personnes privées) entre les régions partenaires: en hausse
- Espérance de vie: en hausse
- Qualité de l'air et de l'eau: élevée et en hausse
- Actes de violence (statistique de la criminalité): en baisse

Lignes directrices stratégiques:

A) **Promouvoir l'identité régionale:** Les personnes qui vivent dans les différentes zones géographiques de notre région ne considèrent pas encore la région trinationale de metrobasel (sans préciser exactement la délimitation) comme étant *leur* région ou même *une* région.

La stratégie vise à faire oublier dans les esprits la notion de frontières et à considérer metrobasel comme une région unique en son genre. Pour cela, davantage de projets transfrontaliers sont nécessaires. Ils doivent avoir pour objectif de rassembler les habitants de la région et de leur faire franchir les frontières politiques. Pour cela, il est important de développer des lignes express régionales directes et rapides entre les régions françaises et allemandes et le centre (le cœur de metrobasel) et en direction des zones d'agglomérations suisses.

B) **Renforcer le partenariat régional:** Dans de nombreux domaines, la planification et la mise en œuvre de projets s'effectuent de manière autonome dans les différentes régions partenaires de metrobasel ou, lorsqu'elles ont lieu en commun, elles sont mal coordonnées. Cette observation générale permet de constater que les solutions trouvées ne sont pas optimales.

Dans la mesure où la fragmentation politique de notre région peut difficilement être surmontée, la stratégie vise à renforcer le partenariat. Tous les projets qui ont des répercussions sur les autres régions partenaires ou qui pourraient être mis en œuvre en commun, doivent à l'avenir être entrepris de manière commune. Dans ce contexte, il ne s'agit pas nécessairement d'impliquer toutes les régions partenaires de metrobasel dans toutes les questions formulées.

Si nous considérons la région de metrobasel comme une région à part entière et que nous voulons qu'elle soit performante, nous devons en faire un centre de responsabilités trinational et agir en commun. Cette intégration territoriale contribue à une participation accrue au-delà des frontières politiques.

C) Établir une approche basée sur le potentiel dans le domaine social: Le système social existant fonctionne selon l'«approche déficitaire»: il intervient lorsqu'un déficit (la plupart du temps de nature financière) se fait ressentir à un endroit donné. L'approche basée sur le potentiel peut être transférée du secteur de la formation (cf. la section 4.1) vers le domaine social. Dans ce contexte, il est nécessaire de restructurer le système social:

- abandon de la compensation réactive du déficit et de la lutte contre les symptômes (approche déficitaire),
- adoption de l'exploitation pro-active du potentiel des individus (approche basée sur les potentiels).

L'approche basée sur les potentiels prévoit que chaque individu découvre le potentiel qui se cache en lui, qu'il le déploie, l'exploite et lui permette de s'épanouir.

La stratégie vise à éviter toutes les situations de détresse sociale. L'encouragement des potentiels des enfants et des jeunes doit leur permettre de se sentir plus à l'aise dans leur environnement. La stratégie vise à éviter que le sens de la responsabilité des adultes ne soit altéré par une aide financière trop importante; cette aide doit rapidement évoluer de manière ciblée vers une assistance qui exige une participation active des personnes, et elle doit permettre de réduire leur dépendance.

Ceci implique des contrôles systématiques et une intervention ciblée dans les domaines de la formation, de la santé et des affaires sociales.

Ce système est à la fois plus humain (car il est à l'écoute des individus tout en les prenant au sérieux) et plus économique (il coûte beaucoup moins cher car il occasionne moins de dégâts). Il s'oriente vers les personnes et leur épanouissement et constitue ainsi un système durable sur le plan social et économique. Il favorise l'égalité des chances, au sens de conditions impératives identiques, pour l'épanouissement des potentiels personnels: aucune discrimination et évaluation en fonction des prestations. L'égalité des chances est rendue possible en évitant ou en supprimant les déficits. Ceci contribue à une participation accrue au-delà des frontières sociales.

L'approche basée sur les potentiels réduit le nombre de chômeurs, en particulier parmi les jeunes sans emploi et les chômeurs de longue durée. Elle permet également de mieux intégrer les personnes handicapées. L'intégration de nouveaux arrivants commence dès le premier jour, de sorte que le potentiel des immigrants peut être utilisé. Enfin, l'approche basée sur les potentiels implique également que les capacités des personnes ayant atteint l'âge de la retraite soient utilisées de manière judicieuse.

Il existe un système social bien établi et contrôlé. Mais il existe avant tout une culture de rendement dont les mesures incitatives ne sont pas vues d'un mauvais œil. L'égalité des chances est garantie aussi bien entre les hommes et les femmes qu'entre les personnes issues de la région et les nouveaux arrivants.

L'approche pro-active basée sur les potentiels permet d'augmenter le niveau de qualification et le taux d'emploi de chacun. Ainsi, elle a un effet favorable sur la valeur ajoutée, les revenus et les ressources fiscales.

Projets possibles:

- Adopter une vision commune pour toutes les collectivités territoriales de metrobasel.

- Réaliser une exposition sur metrobasel dans un lieu facilement accessible et à forte fréquentation, et où la vision puisse être expliquée en permanence (et peut être complétée par des expositions spéciales et itinérantes).
- Lancer un salon sur metrobasel ayant lieu en alternance dans les trois régions partenaires de metrobasel.
- Inciter le personnel chargé de l'enseignement à aborder le thème « metrobasel » dans les écoles.
- Organiser des manifestations communes (par exemple une grande fête sur le thème metrobasel).
- Organiser des manifestations sportives en commun (par exemple des tournois de football, une coupe metrobasel).
- Organiser en commun un événement sportif international (par exemple dans le cadre des championnats du monde de cyclisme sur route).
- Créer un support médiatique commun (par exemple une chaîne de télévision propre à metrobasel).
- Créer une plate-forme Internet commune (par exemple metrobasel).
- Concevoir un logo pour la région trinationale metrobasel.
- Promouvoir des programmes d'échanges scolaires.
- Faire enseigner le français et l'allemand comme langues étrangères par des personnes de langue maternelle.
- Fonder une régie trinationale de trains express régionaux proposant des tarifs et un aspect homogènes.
- Mettre en place un abonnement trinational pour tous les moyens de transport publics de metrobasel.
- Fonder une société trinationale d'exploitation des ports rhénans.
- Créer des sociétés de développement trinationales (par exemple sous forme de partenariats public-privé).
- Fonder un Eurodistrict (au 01/01/2007), lui affecter des tâches bien précises (de préférence des compétences, comme par exemple la ventilation des moyens issus d'un fonds de promotion des projets frontaliers).
- Élire au sein de l'Eurodistrict un parlement doté de compétences : il est souhaitable que les habitants de metrobasel soient appelés à élire le parlement du nouvel Eurodistrict qui serait doté par les communautés territoriales de certaines compétences et aussi de budgets lui permettant d'apporter son soutien aux projets trinationaux. Ceci permettra également la création d'une identité commune, d'autant plus que les médias en particulier sont ainsi amenés à communiquer plus fréquemment aux sujets des problèmes transfrontaliers et aux solutions qui leurs sont apportées.
- Organiser des interventions trinationales des services de sauvetage ainsi que de la police, des sapeurs-pompiers de métier et de la sécurité civile.
- Organiser une coopération transfrontalière dans le domaine des hôpitaux (*une* région hospitalière).
- Tous les projets mentionnés dans la section 4.1 sur le thème de l'école (de 0 à 19 ans) (structures journalières, système scolaire ouvert, manifestations trinationales et plurilingues, etc.).
- Disponibilité accrue de garderies dans le secteur privé (campagne).
- Élargir l'espace résidentiel dans le centre aux appartements favorables aux familles.
- Poursuivre les projets d'intégration des adultes de langue étrangère.

- Négocier un contrat social dans lequel les entreprises de la région s'engagent (de leur plein gré) à créer des postes de formation et des premiers emplois pour les diplômés issus d'établissements de formation régionaux. Dans ce contexte, les entreprises doivent faire preuve d'un certain engagement social. Cela ne coûte rien à l'état, les sociétés bénéficient d'une certaine image de marque, et la région devient plus chaleureuse et dynamique.
- Contrôler les systèmes d'emplois rémunérés «Work for pay» dans le domaine de l'aide sociale. La profession de foi en faveur d'une société compétitive permet la création d'instruments compatibles avec les mesures incitatives.

4.5 Le développement durable

metrobasel – le développement durable est une préoccupation quotidienne – un exemple à suivre

metrobasel fait en sorte que les générations à venir puissent vivre dans des conditions favorables. Dans les domaines des transports et de l'énergie, metrobasel s'est doté d'infrastructures modernes et respectueuses de l'environnement. La part des transports en commun et des transports non motorisés (piétons, cyclistes) est supérieure à la moyenne. Comparée aux autres agglomérations de l'OCDE, metrobasel compte parmi les bons élèves sur le plan de la consommation des énergies non-renouvelables et de l'empreinte laissée sur l'écosystème. La consommation des ménages est orientée vers le développement durable.

Situation de départ:

Nous sommes persuadés que

- nous n'avons pas le droit de vivre aux dépens des générations à venir,
- un environnement sain est un bien précieux,
- des aires de détente intactes sont essentielles pour notre qualité de vie.

Nous avons conscience que

- dans le domaine de la protection de l'environnement, nous avons fait des progrès considérables ces dernières années,
- l'ère du pétrole atteint son apogée,
- le développement durable est un sujet capital pour les sciences de la vie.

Nous avons également conscience que

- les véhicules sont toujours à l'origine d'émissions importantes,
- que la consommation d'énergie non durable porte préjudice à l'environnement,
- l'accroissement de la population accentue davantage les problèmes liés à l'environnement.

Les objectifs généraux de metrobasel :

- Les transports sont respectueux de l'environnement et économes en ressources.
- La gestion énergétique est respectueuse de l'environnement et économe en ressources.
- L'eau, l'air et les sols sont propres.
- L'empreinte laissée sur l'écosystème est faible.
- Les budgets nationaux sont orientés vers le développement durable.

Indicateurs (avec le niveau à atteindre):

- Durée moyenne des trajets de ceux qui font la navette : à réduire (pour une distance donnée)
- Durée moyenne des embouteillages: à réduire
- Partage modal: part de véhicules motorisés individuels : faible et en recul
- Consommation d'énergie non renouvelable: part et quantité absolue en baisse.
- Emissions de CO₂ (par habitant ou par PIB): comparé aux valeurs dans l'OCDE, faible et en recul
- Fréquence des dépassements des taux limites dans l'air (ozone, oxyde d'azote, poussières): en recul.
- Emissions dans les eaux (charge TOC et AOX par an): en recul.
- Nombre d'habitants devant faire face à des valeurs supérieures aux valeurs limites d'immersion de bruits (IGW): en baisse.
- Production d'énergie durable: part et quantité absolue en hausse
- Tonnes de déchets par an: en baisse.
- Biodiversité – nombre d'espèces végétales et animales – au moins constante, au mieux en hausse.

Lignes directrices stratégiques:

A) Promouvoir **les transports respectueux de l'environnement**: Le secteur des transports est, pour toutes les villes du monde, une contrainte importante: il est notamment à l'origine d'émissions de bruit, de mauvaises odeurs et de gaz à effet de serre. Si les problèmes du bruit et des odeurs sont relativement éphémères, les rejets toxiques sont un danger à long terme pour notre environnement.

La stratégie vise à faire en sorte que les moyens de transport apportent un concours actif au développement durable, pour atténuer ainsi la charge sur l'environnement découlant de la mobilité. Les coûts négatifs externes des moyens de transport peu respectueux de l'environnement devraient être internalisés autant que possible. De même, il s'agit de favoriser les transports plus respectueux de l'environnement, tels que les transports en commun et les transports non motorisés. Cela ne doit, cependant, en aucun cas compromettre la mobilité. On observe, au bout du compte, un net recul du nombre d'embouteillages par rapport à aujourd'hui.

B) **Rendre les énergies durables** : les principaux problèmes d'environnement qui se posent à notre planète aujourd'hui sont liés à l'exploitation et à l'utilisation des sources d'énergie fossiles et nucléaires. Notre région est pour le moins prédestinée à jouer un rôle pionnier dans l'utilisation raisonnable et efficace de l'énergie: elle peut s'enorgueillir d'héberger l'agence BASE (Basel Agency for Sustainable Energy) et l'organisation pour les énergies nouvelles «sun21».

La stratégie vise finalement à éliminer totalement les émissions provenant d'énergies non durables (particulièrement le CO₂). Cet objectif peut être atteint en augmentant la

production d'énergie durable (renouvelable) ou en diminuant la consommation totale en énergie (augmentation de l'efficacité énergétique). Ceci entraîne une baisse de la consommation d'énergies non renouvelables.

Projet concrets:

- Promouvoir les moyens de transport non motorisés: des pistes cyclables directes et sûres le long des grands axes d'habitation et de circulation.
- Mettre à disposition des populations un nombre suffisant d'emplacements pour stationner leurs vélos (notamment dans les lieux très fréquentés).
- Etablir une connexion plus fiable entre les transports non motorisés et les transports en commun: toutes les gares sont facilement accessibles à vélo; on y trouve suffisamment d'emplacements pour les vélos.
- Aménager des deux côtés du Rhin de larges pistes cyclables et piétonnes continues partant de Rheinfelden à Kembs en passant par Bâle.
- Renforcer les réseaux de transports publics (cf. projets à la section 4.3).
- Mettre en place un système de billetterie électronique pour les transports en commun (dans les trois pays).
- Adapter tous les véhicules en service à l'accueil de personnes handicapées (tramways, bus, trains express).
- Favoriser les carburants respectueux de l'environnement pour le trafic routier (gaz, hydrogène).
- Introduire un système de péage par GPS pour toute la région de Bâle, permettant de subvenir aux coûts externes en obtenant pour chaque kilomètre parcouru une taxe différenciée (selon le jour de la semaine et l'heure). L'idéal serait de disposer d'un système auquel toute l'Europe participerait. Notre région trinationale pourrait, dans ce contexte, jouer le rôle de région pilote.
- Accroître davantage la part du transport de marchandises par voie ferroviaire.
- Interdire totalement les camions super-lourds (semi-remorques, véhicules de 40 tonnes) dans les rues des quartiers. Les transbordements vers des véhicules moins grands, comme par exemple du semi-remorque vers la fourgonnette, peuvent se faire au niveau de points nodaux.
- Intensifier le caractère «hybride» de tout le système des transports : assurer ainsi une meilleure transition entre les véhicules écologiques et les véhicules adaptés à la situation, du vélo au bus, de la remorque de bicyclette au camion (un peu comme un système de partage de véhicules à grande échelle).

- Créer un nouvel institut de recherches dans le domaine des techniques de l'énergie, qui se penche aussi bien sur la production durable d'énergie, que sur la consommation efficace d'énergie. (Il faut toutefois tenir compte du fait que la FHNW a mis en place à Windisch un nouveau centre de compétences pour l'énergie et la mobilité (CCEM) et l'ETH un centre de compétence pour l'environnement et la durabilité (CCES) à Zurich. Il est, par conséquent, nécessaire de trouver un «créneau».)
- Construire une centrale à hydrogène de 1000 MW pour la production d'électricité et de chaleur à proximité des villes. Il reste encore à savoir si une mise en œuvre d'ici 2020 est réaliste d'un point de vue économique (ou plus tard).
- Promouvoir les sources d'énergies alternatives afin de garantir un approvisionnement durable en énergie: à la promotion de l'hydrogène doit s'ajouter le développement de la géothermie (pour le courant et le chauffage urbain). Encourager l'exploitation de la

biomasse (pour alimenter le réseau de gaz; mais pas de centrale utilisant des carburants fossiles ni de centrale à bois supplémentaire).

- Imposer des normes de construction: par exemple le standard Minergie pour les bâtiments publics.

- Mettre en place, dans toutes les zones de metrobasel, des mécanismes visant à endiguer l'endettement (afin que les caisses publiques puissent, elles aussi, profiter de la durabilité – voir l'exemple de Bâle-Ville depuis 2006).

5 La mise en œuvre de la vision

Pour mettre en œuvre cette vision, il est nécessaire d'agir à plusieurs niveaux : celui du monde politique et celui du domaine public. La réalisation dépendra principalement des capacités institutionnelles. Des résultats rapides et tangibles (appelés aussi «quick wins») sont déterminants pour l'aboutissement de la vision. Enfin, pour veiller à la réalisation des objectifs, un contrôle systématique est également une nécessité.

5.1 La politique : créer des engagements

Cette vision s'adresse aux populations de notre région, mais plus particulièrement à leurs élus puisque de nombreux projets exigent une action des pouvoirs publics.

Nous attachons tout d'abord beaucoup d'importance à ce que les différents décideurs (les gouvernements des cantons suisses concernés, les sous-préfets, le maire et l'adjoint au maire du Landkreis de Lörrach, le Député-Maire de Saint-Louis ainsi que d'autres élus en Alsace, sans oublier l'Eurodistrict) s'approprient cette vision. Leur objectif devrait être, selon nous, d'élaborer sur cette base une stratégie commune et de la réaliser.

Nous espérons, par ailleurs, que toutes les collectivités locales de metrobasel (entités législatives et exécutives) s'engagent à mesurer à l'avenir tous les projets et mesures publics ou financés par les caisses publiques, dans tout la région, à l'aune des critères suivants («Test Vision»):

	positif	neutre	négatif
Formation: - Le niveau de formation augmente. - Le pôle de recherche se voit renforcé.			
Economie: - Les conditions économiques de base s'améliorent. - Le pôle des Sciences de la vie est renforcé.			
Territoire: - Le centre et les axes actuels sont renforcés. - Le temps requis pour la mobilité diminue (efficacité des transports).			
Société: - Le partenariat trinational est renforcé. - L'égalité des chances est en hausse.			
Développement durable: - Les nuisances sur l'environnement diminuent (émissions). - La qualité de l'environnement s'améliore (immissions).			

Si les projets mis en œuvre influent tous de manière principalement positive sur la réalisation des objectifs implicites, nous nous rapprocherons (continuellement) de notre vision commune.

5.2 Les capacités institutionnelles: il faut prendre la direction des opérations

Nombreux sont les projets, parmi ceux susmentionnés, qui sont d'autant plus difficiles à mettre en œuvre, qu'ils entrent dans les compétences de plusieurs acteurs à la fois.

Plusieurs acteurs sont souvent nécessaires pour pouvoir mener à bien un projet. Quel est le genre d'accords institutionnels requis pour la mise en œuvre des stratégies et projets ?

- Si la planification doit se dérouler de manière coordonnée au niveau trinational, la réalisation doit se faire en tenant compte des réalités du contexte (tout ne doit donc pas forcément être identique). La phase de planification comprend tout d'abord des domaines stratégiques précis significatifs pour tous les partenaires: développement économique, aménagement, développement des transports, protection de l'environnement.
- La création d'un Eurodistrict doit avoir lieu dès le 01.01.2007. Il s'agit de lui assigner des tâches claires, mais aussi des compétences concrètes, par ex. la répartition des ressources d'une caisse de financement pour les projets transfrontaliers (notamment un fonds trinational pour l'infrastructure).
- A cela s'ajoute la possibilité de créer une enceinte régionale supranationale dotée de compétences directes (il existe des exemples dans le cadre d'autres Eurodistricts).
- Une autre alternative serait de créer pour différents domaines des syndicats intercommunaux trinationaux disposant de toute la souveraineté pour ce qui est de la planification, et de leur attribuer les compétences et les ressources nécessaires.
- Pour chaque projet ou chaque groupe, il est nécessaire de pouvoir s'identifier à un directeur des opérations, une personne qui s'engage personnellement pour le succès du projet et se sent responsable de son aboutissement. Cette personne peut par exemple développer des plans d'action et faire en sorte que les services compétents (groupes de travail, etc.) soient mis dans la boucle au moment opportun. Les financements étant en grande partie assurés par les pouvoirs publics, il est réaliste de considérer que de tels directeurs des opérations seront issus des rangs des décideurs politiques. Si les financements publics sont inexistantes ou minoritaires, ces personnalités ne seront pas nécessairement des élus.
- Pour faciliter le financement de projets coûteux concernant l'infrastructure, on pourrait solliciter les propriétaires ayant des parcelles, dont la valeur augmente du fait de l'aménagement de l'infrastructure (ponts, gares de trains express etc.), en leur demandant de s'acquitter d'une «taxe pour la valeur ajoutée». (Dans le canton de Zurich, certains propriétaires d'immeubles versent une contribution financière à des initiatives publiques, si celles-ci apportent, de part leurs activités, une valeur ajoutée à leurs propriétés.)
- Selon le projet ou la mission, les Partenariats Public Privé (PPP) peuvent être tout à fait opportuns.

Etant donné la multitude de projets possibles proposés, il va de soit qu'une sélection sera nécessaire. En effet, d'une part, il n'est pas possible de financer la totalité des projets (du moins pendant les premières années). D'autre part, ils ne sont pas tous nécessaires à la réalisation des objectifs fixés. Il faudra donc, à un certain moment, déterminer les priorités. Celles-ci peuvent être fixées par les décideurs issus du monde de l'économie ou de la politique.

5.3 Le financement

En imaginant toute une série de projets, il est opportun de se poser la question de leur financement. Dans le domaine universitaire et des infrastructures, une partie des budgets sera issue des caisses publiques. Le reste (notamment dans le domaine scolaire) devant

être couvert par la région elle-même. Toute augmentation d'impôts dans ce contexte est néanmoins à exclure.

5.4 L'opinion publique

Il est difficile de transmettre cette vision sous sa forme actuelle au public. Si le domaine de la communication n'est pas mis entre les mains d'un professionnel, cette vision n'a aucune chance d'être perçue de quelque façon que ce soit. Il faut, cependant, qu'elle soit prise en compte, afin que les populations et les personnalités politiques (notamment les membres du législatif) puissent exercer la pression nécessaire auprès des décideurs pour réaliser la vision.

Le «metrobasel report» constitue le vecteur de communication principal de la vision. Il sera mis à disposition du public le 20 novembre à l'occasion du «forum metrobasel», avant d'être distribué dans toute la région en complément d'un quotidien.

Ce complément contient une vision mise en forme, à caractère journalistique, et surtout présentée de manière concrète pour que le lecteur moyen se sente concerné et puisse se faire une idée du projet.

Ceci a pour conséquence que, pour satisfaire à «l'idée» générale de la vision, il a été nécessaire, au lieu de présenter une liste exhaustive des projets, d'en sélectionner quelques-uns qui semblaient plus particulièrement permettre la réalisation des projets de la vision. Certes, le rapport indique qu'il ne présente pas forcément les projets prioritaires, mais la vision sera fortement jugée à l'aune des projets permettant de la réaliser.

La présentation de la vision s'articule autour des cinq thèmes suivants :

(1) Encourager l'émergence d'une identité pour notre région

Nous sommes persuadés que la coopération transfrontalière constitue un véritable enrichissement pour tous les participants.

Projets centraux:

- Une vision pour metrobasel : il serait souhaitable que les collectivités territoriales établissent, sur la base du présent projet, une vision d'avenir commune pour toute la région metrobasel. Cette vision d'avenir doit être partagée par tous et constituer la ligne directrice de l'action de chacun. Nous disposons ainsi d'objectifs communs et profitons d'une croissance de la coopération, et les points de friction sont moins nombreux.
- Un Parlement Eurodistrict doté de compétences. Il est souhaitable que les habitants de metrobasel soient appelés à élire le Parlement du nouvel Eurodistrict. Ce Parlement serait doté par les communautés territoriales de certaines compétences et aussi de budgets lui permettant d'apporter son soutien aux projets trinationaux. Ceci génère le sentiment d'une identité commune. D'ailleurs, les médias seront ainsi amenés à faire plus fréquemment état des problèmes et des solutions comme étant des problèmes et des solutions transfrontaliers communs.
- Immersion linguistique (français/allemand) dès la maternelle: la frontière linguistique existe, mais il est important de ne pas la laisser se changer en fossé. Afin de mettre en place un bilinguisme vivant (français et allemand), il serait nécessaire d'éveiller l'intérêt

des plus jeunes, dès la maternelle et tout au long de la scolarité pour la langue de l'autre. Ceci pourrait être organisé sous forme d'immersion linguistique.

(2) Offensive et égalité des chances sur le plan de la formation

Nous sommes persuadés que le fait que la population présente un niveau de formation élevé est également un encouragement supplémentaire pour les catégories de population qui ont un accès difficile à la formation.

Projet central:

- Créer des structures de scolarisation toute la journée: metrobasel a besoin de structures permettant de prendre en charge toute la journée les enfants depuis l'âge de 3 mois jusqu'à la fin de la scolarité. Les structures de prise en charge et les écoles ont une approche pédagogique basée sur les «potentiels», qui a pour objectif de détecter les capacités des enfants et de les encourager de façon proactive. Ceci permet, d'une part, d'élever le niveau général d'éducation, et d'autre part, de promouvoir l'égalité des chances. Moins de «mesures correctives» seront alors à l'avenir nécessaires (moins d'élèves en établissement d'éducation spéciale, taux de chômage des jeunes plus faible etc.)

(3) Offensive et excellence sur le plan de la formation

Si nous voulons conserver notre avance sur le plan de la prospérité, nous devons avant tout maintenir notre avance dans les domaines de l'innovation et de la formation.

Projet central :

- Mettre en place un campus universitaire à Bâle: La proximité géographique entre les chercheurs de différents instituts, de différentes facultés permet de réaliser le «cocktail» idéal de coopération et de concurrence, hautement bénéfique à la réalisation de performances de pointe dans les domaines de la recherche et de l'enseignement. Un tel campus pourrait couvrir le quartier allant de la place Peterplatz, jusqu'au pont Dreirosenbrücke. Il serait également envisageable de créer un point nodal Petersplatz pour le campus des sciences humaines (principalement Facultés de philosophie, d'histoire et de théologie de l'Université), un point nodal Schällemätteli pour le campus des sciences de la vie (principalement les Facultés de médecine, de philosophie et des sciences naturelles) et un point nodal Volta pour le campus industriel (principalement les Facultés de sciences économiques et de droit).

(4) Faire ressortir le centre et les grands axes

Une région métropolitaine a besoin d'un centre dynamique qui soit un moteur pouvant profiter à toute la région.

Projets centraux:

- Aménager le réseau de trains express: Le centre-ville doit être rapide et facile d'accès pour éviter leur dépeuplement. Il est donc nécessaire de mettre en place un réseau de train express desservant aussi le centre ville en raccordant les gares de Bâle CFF et Deutsche Bahn. Ceci permettra d'organiser le cœur de l'agglomération.
- Renforcer la position de Bâle comme centre culturel: la culture est un élément vital de toute métropole moderne. La culture a besoin d'une certaine densité et d'une certaine intensité pour pouvoir s'épanouir et prospérer. C'est la raison pour laquelle particulièrement le centre devrait libérer plus de capacités pour la culture. Le port de Kleinhüningen pourrait être mis à disposition d'une scène culturelle libre (publique).
- Revaloriser le Rhin: Le Rhin est la grande artère vitale de notre région, mais on ne met pas son potentiel suffisamment à profit. L'espace autour de ce fleuve doit d'avantage être un espace de vie, d'habitation et de détente.

(5) Aménager les transports publics

Nous sommes persuadés que le système de transport contribue fortement à la qualité de vie et au développement durable d'une région.

Projets centraux:

- Raccorder les trains à grande vitesse provenant du Nord à la gare Bâle CFF en passant par l'aéroport : les trains en provenance de Freiburg et de Mulhouse doivent transiter par l'aéroport avant de se rendre directement à la gare de Bâle CFF. Ce raccordement ferroviaire apportera à notre aéroport une plus-value importante et fera de metrobasel une région encore plus aisément accessible. De plus, la capacité d'accueil de la gare de Bâle CFF et la vitesse sur l'axe Allemagne-Bâle-Suisse peuvent être encore augmentées par la suppression du changement de sens des trains sur cet axe.
- Agrandir le trajet des trains express : la construction d'un deuxième raccordement entre les gares de Bâle CFF et Deutsche Bahn est une nécessité. Ceci permettrait de mettre en place un plus grand nombre de connexions plus rapides, comme par exemple des trains directs entre la Vallée de la Wiese et Bâle CFF, sans changer de sens à la gare Deutsche Bahn. Le temps de parcours entre les gares de Lörrach et Bâle CFF serait ramené à 15 minutes.

D'autres sujets sont présentés de manière succincte (par ex. l'économie: Améliorer la qualité des conditions cadres, ou l'énergie : construire une centrale à hydrogène respectueuse de l'environnement). Le rapport se penche également sur le thème de la «Réalisation», avec par ex. les termes clé de «Transmission aux collectivités locales», «Test Vision» (cf. 5.1) et «Financement».

La Vision «metrobasel 2020» sera présentée et discutée pour la première fois dans le cadre du second «metrobasel bkb forum» le 20 novembre 2006 devant environ 500 responsables venant des quatre coins de metrobasel, représentant les domaines de la politique, de l'économie et de la société civile. A la suite de ce forum, la vision «metrobasel 2020» fera l'objet de présentations et de débats dans d'autres forums metrobasel locaux à Lörrach, Saint-Louis, Liestal, Laufen, Delémont et à Frick.

Le comité d'initiative metrobasel, créé en mai 2006, joue dans ce contexte un rôle prépondérant.

5.5 Des résultats rapides

Des résultats rapides et tangibles sont également nécessaires à la réussite de la vision metrobasel. Il faut pour cela faire connaître les repères significatifs qui concernent un avenir proche (1 à 3 ans). Le projet en général gagnera une certaine sympathie de la part du public, si certains aspects peuvent déjà être mis en œuvre en 2007, ou du moins commencer en 2007 et présenter déjà les premiers résultats positifs tangibles. Voici une première liste de projets « à résultats rapides », appartenant à divers domaines:

La formation

- Organiser une manifestation trinationale pour les élèves, par exemple une fête commune des jeunes citoyens (pour les nouveaux habitants de metrobasel).
- Mettre en place un projet pilote sur la culture trinationale et le plurilinguisme, avec par exemple un programme d'échange pour les professeurs au niveau des écoles.
- Faire suivre au corps enseignant de la région une formation continue commune, comprenant par exemples des informations / discussions sur l'avenir de metrobasel.
- Constituer un programme d'échange trinational pour les élèves, avec par exemple des échanges (tandem) de deux à quatre semaines dans une école de second cycle.
- Organiser une «université d'été»: un éventail de cours plus réduit au début, puis élargissement de l'offre.
- Instituer un «metrobasel learning award», la remise d'un prix de l'apprentissage pour metrobasel, pour toutes les institutions se penchant sur des questions relatives à la formation.

L'économie

- Organiser ensemble la promotion de l'économie.
- Etablir une plate-forme pour les offres d'emploi dans la région de metrobasel : site Internet, complément dans les journaux.

L'urbanisme

- Concrétiser le projet Casino de Zaha Hadid sur la place Barfüsserplatz à Bâle.
- Débuter un quartier résidentiel transfrontalier entre Riehen et Lörrach-Stetten.
- Décerner aux projets revalorisant le Rhin comme espace de vie, d'habitation et de détente un prix metrobasel pour le Rhin, un «metrobasel Rhine Award».

La société

- Les décideurs de toutes les collectivités locales adoptent une vision commune pour metrobasel.
- Création croissante de crèches dans l'économie privée (lancer une campagne).
- Mettre en place une plate-forme Internet commune (par exemple metrobasel).
- Mettre en place pour l'Euro 2008 un lieu de rencontre pour les supporters, où 150.000 personnes venant de la région mais aussi d'autres pays participant à la coupe peuvent ensemble assister aux matches.
- Organiser des manifestations communes (par exemple un grand événement festif près des trois frontières).
- Etablir un abonnement trinational pour tous les transports publics de metrobasel.
- Concevoir un logo pour la région trinationale de metrobasel: ce nouveau logo pourrait faire l'objet d'un concours en organisant dans la région un «concours de design» pour la population.
- Organiser des événements sportifs communs (par exemple la Coupe metrobasel, un tournoi de football pour des équipes scolaires).

Le développement durable

- Assurer dans toutes les gares un nombre suffisant d'emplacements pour déposer les vélos (plus particulièrement à Bâle aux gares CFF et Deutsche Bahn).

5.6 Le monitoring

Une vision nécessite une surveillance soigneuse. Tous les indicateurs présentés dans cette vision nécessaires à la réalisation de nos objectifs (et probablement d'autres indicateurs supplémentaires) doivent régulièrement (une fois par an) faire l'objet d'une observation et d'une présentation, mais aussi de commentaires dans le « metrobasel monitor ». Le projet de monitor a pour mission, d'une part, d'établir des statistiques concernant les progrès de metrobasel en ce qui concerne les objectifs fixés pour 2020, et d'autre part, d'effectuer des comparaisons avec des exemples similaires de l'espace de l'OCDE (Benchmarking). Une première édition du «metrobasel monitor» est prévue pour novembre 2006. Il est évident qu'elle ne se penchera toutefois pas encore sur les progrès de metrobasel.

Les personnes responsables de la vision, les auteurs et les experts effectueront en permanence, avec le soutien de BAK Basel Economics et des sponsors, un contrôle des statistiques découlant du «metrobasel monitor», ainsi que de la réalisation de la vision. Ils apporteront, le cas échéant, de nouvelles impulsions.

6 Conclusion

Il est important d'avoir des visions. Ce sont elles qui orientent la marche à suivre pour les prochaines années. metrobasel est composé de plusieurs collectivités locales sur un territoire relativement limité, et cette situation ne permet plus la cohabitation de différentes visions. En tant qu'auteurs de cette vision et avec le soutien des sponsors qui ont accompagné et financé les travaux, nous remettons cette vision aux élus de notre région. Vous pouvez la considérer comme l'ébauche d'une vision commune pour notre région commune, afin que nous regardions tous dans la même direction, vers les mêmes objectifs et puissions minimiser, grâce à une meilleure coordination, les éventuelles frictions lors de sa mise en œuvre. Cette vision commune aspire à être la ligne directrice pour tous les responsables du législatif et de l'exécutif de metrobasel.

Cette vision se veut être aussi une vision pour tous les habitants de cette région, pour tous les secteurs et toutes les zones. Car ce n'est que main dans la main que nous pourrons atteindre notre objectif: maintenir l'excellent niveau de la région en tant que pôle de connaissance et d'activité et continuer à le développer.

Annexe

De nombreuses personnes de la région ont apporté leurs concours à la réussite du projet Vision «metrobasel 2020». Vous trouverez ci-dessous les noms de tous ceux qui ont participé au projet.

Auteurs :

Arnet Jost, Président, Unia Nordwestschweiz, Bâle

Baader Stefan, Architecte BSA SIA, Bâle

Barth Yann, Chargé de mission du Département de l'économie et de la coopération,
République et Canton du Jura, Delémont

Berentsen Dr.rer.pol. Aleksander, Ordinarius, Directeur du Mastère «Basel als Metropolitanregion»,
Université de Bâle Wirtschaftswissenschaftliches Zentrum, Bâle

Bollhalder Mayer Dr. Regina, Institut d'Etudes françaises et francophones, Université Bâle

Brodbeck Jean-Jacques, Directeur Général Adjoint des Services, Chargé de l'aménagement et
du développement, Ville de Saint-Louis

Buess Dr. Michael, Secrétaire général, Basler Kantonalbank, Bâle

Bühler Prof. Dr. h.c. Fritz R., Président fondateur metrobasel Initiative
c/o European Center of Pharmaceutical Medicine University Hospital, Bâle

Christ Emanuel, Christ & Gantenbein AG, Bâle

de Meuron Pierre, Herzog & de Meuron, Bâle

Duplain Dr. Ingrid, anciennement Corporate Secretary Novartis AG, Hofstetten

Duvinage Dr. Frédéric, TAB Trinationale Agglomération Bâle, Village-Neuf

Finck Antoine, Président, Jeune Chambre économique de Bâle, Bâle

Frey Prof. Dr. René L., metrobasel initiative
CREMA Center for Research in Economics, Management and the Arts, Bâle

Fricke Dr. René A. FORUM REGIO PLUS (Association de promotion de la région Dorneck-Thierstein),
Bâle

Grisard Adrian, délégué VR, GRISARD GRUPPE GRISARD MANAGEMENT AG, Uferstrasse 90, Bâle

Hertig Hans-Ruedi, Manager associé

KONSO, Institut für Konsumenten- & Sozialanalysen AG, Bâle

Herzog Jacques, Herzog & de Meuron, Bâle

Heute-Bluhm Gudrun, Maire, Oberbürgermeisteramt, Lörrach

Krayer Dr.iur. Georg, Président du Conseil d'Administration Banque Sarasin & Cie. AG,
Président Regio Basiliensis, Bâle

Lang Vincent, Membre de la Jeune Chambre Economique de Saint-Louis, Helfrantzkirch

Leisinger Immo, Directeur, CCI Hochrhein-Bodensee, Antenne de Schopfheim

Lüchinger Martin, Grand Conseil de Bâle-Ville, Office de l'énergie et de l'environnement, Bâle

Lutz Simon, chef d'entreprise dans le domaine de la culture et de la restauration, QPL AG, Bâle

Lutz Waldemar, Editeur, Verlag Waldemar Lutz, Lörrach

Mangold Christine, Conseillère municipale, Présidente de la fraction FDP au Landrat, Gelterkinden

Matter Hans Rudolf, Président de Direction, Basler Kantonalbank, Bâle

Meyer André, Responsable de la Publication, La Brique Magazine des 3 Frontières, Saint Louis

Meyer Serge, Gérant, DATALYNX AG, IT Services, Bâle

Morin Dr. Guy, Conseiller d'État, Responsable du Département de la justice du Canton de Bâle-Ville

Noel Caroline, Présidente de la Jeune Chambre Economique de St. Louis, Saint-Louis

Palestrina Daniel, OPENJOINTCOMPANY, Développement de projets architecture, planification de musées
pour la culture et les sciences naturelles, Bâle

Platz Hans-Peter, ancien Rédacteur en chef, Basler Zeitung, metrobasel initiative, Bâle

Refaeil Dr. Nora, VISCHER Avocats et Notaires, Bâle

Ritter Markus, Adjoint au Responsable du Département, Département de la justice Bâle-Ville

Roth Jean-François, Conseiller d'État, Responsable du Département de l'économie et de la coopération, République et Canton du Jura, Delémont

Roth Regine, Présidente d'association, Forum Fricktal, Möhlin

Schillinger Patricia, Sénatrice du Haut-Rhin (Parti Socialiste), Huningue

Schlettwein-Gsell PD Dr. Daniela, Présidente der Sun21, Bâle

Schneider Walter, Landrat, Président de la Conférence d'agglomération, Landratsamt Lörrach, Lörrach

Schneider-Sliwa Prof. Dr. phil. Rita, Université de Bâle, Institut de Géographie, Géographie humaine/aménagement du territoire, Bâle

Schüpbach Dr. Samuel, PRO4S, Bubendorf

Soland, Sandra, Chef de Division, Employés Suisse, Communication, Bâle, Vice-présidente SP Bâle-Ville

Staehelin Dr. Matthias, VISCHER Avocats et Notaires, Bâle

Strittmatter Dr. Rolf, Gérant/CEO, Dr. Osypka GmbH, Rheinfelden/D

Stürchler Alexander, Président du Conseil d'administration, Gnehm Schäfer Ingenieure AG, Bâle

Suter Dr., Christian, Président, BioValley, Bâle

Theunert Andrea, Présidente, Jeune Chambre économique de Bâle, Bâle

Troendle Catherine, Sénatrice du Haut-Rhin (UMP), Ranspach-le-Bas

Ueberschlag Jean, Député-Maire, Saint-Louis

von Grünigen Dr. Marianne, Ambassadeur, Présidente de la Nouvelle Société Helvétique (NSH), Groupe de la Région de Bâle, Bâle

Wüthrich-Pelloli, Urs, Conseiller d'État, Responsable de la Direction de la Formation, de la Culture et des Sports Canton de Bâle-Campagne, Liestal

Experts sollicités dans le cadre de certains thèmes :

Bächtold Hans-Georg, Direction du Bâtiment et de la Protection de l'environnement, Office de l'Urbanisme de Bâle-Campagne

Böhm Dr. Uwe, CCI Hochrhein-Bodensee, Antenne de Schopfheim

Bürgi Prof. Dr. Thomas, FHNW/Programmes trinationaux

Dürr Baschi, Membre du Grand Conseil, Bâle

Eberhardt Klaus, Adjoint au Maire de la Ville de Weil/Urbanisme Weil

Hess Samuel, AWA/Wirtschaftsdienste, Département de l'Économie et des Affaires sociales, Bâle-Ville

Fleck Klaus, Urbaniste, Chef de fraction CDU au Landkreis Lörrach

Jakob Dr. Eric, Gérant, Regio Basiliensis

Kessler Thomas, Division Migration/Intégration, Département de la Sécurité Bâle-Ville

Kux Dr. Stephan, Directeur de la promotion économique, Canton de Zurich

Lezzi Dr. Maria, Office de la planification, Département des constructions, Bâle-Ville

Martin Prof. Dr. Bernd, Directeur Berufsakademie Lörrach

Maurer Stephan, Membre du Grand Conseil, Direction régionale CFF Suisse du nord-ouest

Meier-Abt Prof. Dr. Peter J., Directeur adjoint, Responsable de la recherche & soutien aux jeunes étudiants, Université de Bâle

Menzinger Dr. Bernd, Oberwil

Neunlist Prof. Serge, Université Haute-Alsace, Mulhouse

Schmid Simon, Chef de Division Économie, Direction des Finances et des Eglises, Bâle-Campagne, Liestal

Schneebeli Alberto, Bureau central Formation, Direction de la Formation, de la Culture et des Sports, Bâle-Campagne

Schulte Dipl.-Ing. Wilhelm, Premier Directeur/Chef de l'Office d'Urbanisme, Administration de l'Urbanisme et de l'Environnement, Ville de Hamburg

Signer Dr. Hans Georg, Chef de Division Ecoles, Département de la Formation, Bâle-Ville

Stulz Roland, Directeur Novatlantis, ETH Zurich

Wessels Dr. Hans-Peter, promotion économique Bâle-Ville et Bâle-Campagne
Wronsky Dieter, Dipl. Ing. Arch. BSA/ SIA, Arlesheim

Sponsors :

Employés Suisse (Suisse du Nord-ouest)

Banque Sarasin

Basellandschaftliche Kantonalbank

Basler Zeitung Medien

Basler Kantonalbank

Coop Suisse

Datalynx AG

Gnehm Schäfer Ingenieure AG

Herzog und de Meuron Architekten

Industrielle Werke Basel

Interpharma

Canton de Bâle-Ville

Canton de Bâle-Campagne

Canton de Soleure

Canton du Jura

Konso AG, Bâle

Manor AG

MCH Messe Schweiz (Holding) AG

Mercuri Urval AG Bâle

«metrobasel initiative» (Bürgerinitiative)

National Versicherung

Unia Nordwestschweiz

Vischer Avocats et Notaires

Wirtschaftsregion Südwest GmbH, Antenne de Lörrach (représentant entre autres le Landkreis et la Ville de Lörrach)

Gestion de projet : BAK Basel Economics

Müller Prof. Dr. Urs, Directeur Adjoint, Chef de Projet metrobasel vision et rédaction du rapport

Koellreuter Dr. Christoph, Directeur et Expert en Sciences économiques, Direction générale de tous les projets metrobasel

Schoder Thomas, Responsable des études sectorielles, Responsable de metrobasel outlook et monitor

Direction des débats pour deux workshops du groupe de rédaction entre fin juin et début juillet 2006 ainsi que fin août 2006 : Prof. Dr. Ernst A. Brugger, BHP - Brugger und Partner AG, Zurich

Les auteurs et les experts ont été sélectionnés par les sponsors en coopération avec BAK Basel Economics.

Nous remercions chaleureusement tous ceux qui ont contribué d'une façon ou d'une autre à cette vision.

Le rapport de la vision est disponible sur www.metrobasel.org