

# S W I S S N E W S



20  
16

M A G A Z I N E · S U I S S E · A U · C Œ U R · D E · L ' E U R O P E

## TUNNEL DE BASE DU SAINT-GOTHARD

Nouveau chaînon de l'axe Nord-Sud

## LAC

Lugano Arte e Cultura

## URI ET TESSIN

Alpes et fleuve

**POLITIQUE  
SUISSE DES  
TRANSPORTS**

-----  
Priorité au rail





Nous ne voulons pas  
isoler la Suisse.  
Et vous?  
Engagez-vous à nos côtés!

**OUVERTE**  **SOUVERAINE**  
Pour une politique européenne constructive

[www.ouverte-souveraine.ch](http://www.ouverte-souveraine.ch)

# SOMMAIRE 2016 **POLITIQUE SUISSE DES TRANSPORTS**

## INTRODUCTION

+ <b>CHAMBRE DE COMMERCE SUISSE</b> UN PONT À L'HEURE DU TUNNEL	PG. 05	+ <b>TOURNÉ VERS SES VOISINS</b> PROCHES ET LOINTAINS	PG. 08
+ <b>DOCUMENTER ET ÉTONNER</b> EXERCER SON SENS CRITIQUE	PG. 07	+ <b>DES WALSER AU TUNNEL DE BASE DU GOTHARD</b> UNE MÊME IDÉE	PG. 10

## TUNNEL DE BASE DU SAINT-GOTHARD

+ <b>ORGANISER LA MOBILITÉ DOUCE</b> > Interview de <b>M. Olivier Français</b>	PG. 12	+ <b>TUNNEL DE BASE DU SAINT-GOTHARD</b> OU LE PROLONGEMENT D'UN MYTHE	PG. 20
+ <b>LA POLITIQUE SUISSE DES TRANSPORTS</b>	PG. 14	+ <b>LAC</b> LUGANO ARTE ET CULTURA	PG. 24
+ <b>NOUVEAU FINANCEMENT DES TRANSPORTS EN SUISSE</b> BIEN, MAIS PEUT MIEUX FAIRE	PG. 18	+ <b>DE L'URI AU TESSIN</b>	PG. 28

## DIVERS

+ <b>TABLEAU DE BORD DE L'ÉCONOMIE SUISSE</b>	PG. 35	+ <b>CHAMBRE DE COMMERCE SUISSE</b>	PG. 48
+ <b>ÉVÉNEMENTS DE LA CHAMBRE</b>	PG. 38	+ <b>ASSOCIATIONS SUISSES EN BELGIQUE</b>	PG. 49

**MAGAZINE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE SUISSE POUR LA BELGIQUE ET LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG**

**Siège de la Chambre**  
Square des Nations 24  
B - 1000 Bruxelles  
Téléphone : +32 2 649 87 87  
Téléfax : +32 2 649 80 19  
Email : [info@chambredecommercesuisse.com](mailto:info@chambredecommercesuisse.com)

**Rédaction**  
Communicative - r. du Noyer 291  
B - 1000 Bruxelles  
[communicative@numericable.be](mailto:communicative@numericable.be)

**Conception et réalisation**  
[www.designbysign.com](http://www.designbysign.com)

**Impression**  
Imprimerie de Hoeilaart  
B - 1560 Hoeilaart

**Editeur responsable**  
Philippe Kenel

**Copyright**  
En cas de reproduction des textes publiés dans la revue, prière de mentionner la source. Les articles signés n'engagent pas la rédaction.

**Couverture** : © AlpTransit Gotthard Ltd.



CREDIT SUISSE 

Close to clients  
since 1856.



Credit Suisse has been building private banking partnerships for generations, working closely with clients to help them achieve their goals. Since 160 years.

[credit-suisse.com](http://credit-suisse.com)

## CHAMBRE DE COMMERCE SUISSE

### UN PONT À L'HEURE DU TUNNEL

**L**e rôle des chambres de commerce a été profondément modifié suite à l'évolution technologique, notamment l'explosion d'internet. À l'aube du 2<sup>e</sup> millénaire, les fonctions d'une chambre de commerce suisse à l'étranger sont, à mon sens, les suivantes.

Tout d'abord, une chambre de commerce doit créer des ponts entre l'Etat qu'elle représente et les habitants du pays dans lequel elle est active. Dans cette optique, notre chambre de commerce se doit d'être une plate-forme de rencontres entre les milieux belge, européen, luxembourgeois et suisse. Il importe que la création de ces liens ne se limite pas au domaine économique, mais concerne également les milieux politique et culturel. Afin d'atteindre cet objectif, nous organisons une dizaine d'événements certains payants, d'autres gratuits, en Belgique et au Grand-Duché de Luxembourg.

En second lieu, il importe qu'une chambre de commerce suisse à l'étranger regroupe en son sein les principaux milieux helvétiques. Tel est le cas de la chambre de commerce que je préside dans la mesure où font partie du conseil d'administration les représentants des principales entreprises et associations actives en Belgique et au Grand-Duché de Luxembourg. Ce côté fédérateur signifie, a contrario, qu'une chambre de commerce ne représente personne et n'a pas d'avis propre. Par exemple, nous ne représentons pas les entreprises suisses, rôle qui appartient à *economiesuisse*, mais le représentant de cette association à Bruxelles, M. François Baur, fait partie de notre conseil d'administration. De même, il ne nous appartient pas en tant que chambre de commerce de prendre position sur des questions politiques.

Enfin, bien que ce rôle appartienne, de manière générale, à Présence Suisse, il incombe aux chambres de commerce d'apporter leurs pixels à l'élaboration de l'image de la Suisse à l'étranger. C'est notamment pour cette raison que nous avons décidé de moderniser notre communication en réalisant un nouveau site internet ([www.chambredecommercesuisse.com](http://www.chambredecommercesuisse.com)) et en remplaçant notre revue trimestrielle par un *Swissnews* annuel avec un design plus élaboré. Par ailleurs, bien que ce *Swissnews* nouvelle

formule reste de la responsabilité rédactionnelle et financière de la chambre de commerce, son objectif est d'être, non seulement la revue de notre chambre, mais également, et peut-être surtout, l'une des vitrines de la Suisse en Belgique et au Grand-Duché de Luxembourg.

Notre chambre de commerce ne pourrait atteindre ces objectifs sans le soutien et le travail d'un nombre important de personnes, d'institutions et d'entreprises. J'aimerais tout particulièrement remercier les ambassadeurs de Suisse auprès de la Belgique, du Grand-Duché de Luxembourg et de l'Union européenne d'avoir accepté de rédiger un éditorial dans le présent *Swissnews*, les entreprises qui ont sponsorisé la nouvelle formule de notre revue, les membres du conseil d'administration et du comité de direction pour tout le travail qu'ils réalisent et, évidemment, les membres de notre chambre de commerce

sans lesquels nous n'existerions pas.

Ainsi, à l'heure où la Suisse inaugure le tunnel ferroviaire de base du Saint-Gothard, notre chambre de commerce crée un pont entre différents milieux. ■

**PHILIPPE KENEL**, PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE SUISSE  
POUR LA BELGIQUE ET LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG





Une équipe de spécialistes expérimentés à votre disposition pour vous assister dans les domaines comptable, audit, fiscal, organisationnel, financier et juridique.

## NOS SERVICES



### AUDIT & COMPTABILITÉ

En tant qu'expert-réviseur agréé, nous agissons en qualité d'organe de révision et accomplissons des mandats d'audit spéciaux et de due diligence.



### TAX & LEGAL

La planification fiscale et successorale, l'établissement de déclarations d'impôts pour les personnes physiques et morales et le conseil lors de réorganisations de patrimoine font partie de nos activités.



### FAMILY OFFICE

Nous conseillons nos clients afin de trouver des solutions optimales pour la gestion et l'administration de leurs biens familiaux.

# DOCUMENTER ET ÉTONNER EXERCER SON SENS CRITIQUE

SwissNews se présente sous une nouvelle formule; j'ai plaisir à saluer ses lectrices et lecteurs. Qu'ils soient animés par la curiosité pour ce produit différent ou déjà à la recherche d'une information utile au plan personnel ou professionnel, je les encourage à parcourir à loisir les pages qui suivent, dont leur regard sortira enrichi. Un magazine suisse pour la Belgique et le Luxembourg doit prendre en considération que les habitants de ces deux pays connaissent déjà, pour beaucoup, le nôtre – pour leurs affaires ou pour leurs loisirs ! Il faut donc documenter et étonner, débattre et exercer le sens critique, de sorte que cette revue aigüise l'intérêt. Sur la lancée de l'ancien trimestriel, l'éditeur, attentif au défi soulevé, nous promet, chaque année, un volume de qualité, avec des textes de référence qu'il sera bon de garder à portée de main pour toute discussion de fond sur la Suisse et ses ambitions.

En Belgique, je note bien des caractéristiques proches de celles de la Suisse. En voici quelques-unes : Taille très semblable à la surface du globe, frontières ciselées par l'histoire, quatre voisins dont l'Allemagne et la France, une minorité francophone, une majorité parlant la langue du voisin du Nord, et une troisième langue nationale parlée par une petite minorité, un jeu politique dépendant de la bonne entente entre des partis citoyens enracinés jusqu'aux municipalités dont les présidents, ou bourgmestres, sont souvent des figures influentes de la politique nationale, une forte proportion d'activités industrielles reposant sur un tissu dense de PME, une économie fondée sur des principes libéraux, avec un Etat social généreux, un goût certain pour l'entreprise et la recherche, des conditions fiscales et des infrastructures propices à l'établissement de sociétés développant leurs activités bien

au-delà des frontières. J'ajoute que Bruxelles et Genève sont en Europe les villes de siège qui accueillent le plus grand nombre d'organisations internationales et leurs fonctionnaires – de quoi entretenir l'ouverture au monde !

L'année en cours nous permet de soutenir encore le rapprochement entre la Suisse et la Belgique :

L'inauguration du tunnel ferroviaire de base du Gotthard, le 1er juin, marque une amélioration importante du réseau de transport utile à la Belgique pour la prospérité de ses

ports, de son commerce et de ses industries. Le corridor ferroviaire Rhin-Méditerranée raccorde Anvers, Gand et Zeebrugge – autant que Rotterdam. Dès la mise en service commerciale du tunnel, en décembre, les spécialistes du transport intermodal de containers vont disposer d'une capacité accrue au départ ou à destination du port d'Anvers, de même que les opérateurs des trains de marchandises qui relient quotidiennement le port de Gand à l'Italie du Nord.

Le sommet des chefs d'Etat des pays germanophones sera accueilli, en septembre, par la Belgique, à Bruxelles, mais naturellement aussi à Eupen. L'occasion est précieuse. Venant en Belgique, qui a

rejoint voici trois ans, en même temps que le Luxembourg, le groupe déjà établi par la Suisse et ses voisins, le président de la Confédération Johann Schneider-Ammann exprimera toute l'attention de notre pays pour la diversité dynamique de ce pays partenaire, dans lequel nous nous reconnaissons.

Je vous souhaite donc une agréable lecture ! ■



CHRISTIAN MEUWLY

AMBASSADEUR DE SUISSE EN BELGIQUE



# TOURNÉ VERS SES VOISINS PROCHES ET LOINTAINS

**B**ien que le démantèlement de la forteresse de Luxembourg ait été solennellement terminé en mai 1883, les visiteurs d'aujourd'hui se rendront rapidement compte que la ville moderne de Luxembourg a grandi autour d'une forteresse moyenâgeuse. L'organisation des transports doit donc être faite dans un cadre très strict imposé par l'étriqueté des rues du noyau historique de la ville, reconnu patrimoine mondial par l'Unesco. La richesse de Luxembourg se base partiellement sur la contribution de quelques 160'000 travailleurs transfrontaliers, qui se rendent majoritairement en voiture individuelle à leur poste de travail. La ville n'ayant pas été conçue pour accueillir un nombre important de voitures, le trafic est presque paralysé pendant les heures de pointe qui ont tendance à s'allonger.

Récemment, le gouvernement a posé les jalons pour plusieurs initiatives qui à moyen terme décongestionneront les routes de la capitale. Avec la construction du tram et d'une nouvelle gare Kirchberg-Pfaffenthal avec son funiculaire, la ville changera profondément de visage. Les travaux préparatoires d'installation des rails du tram ont débuté le 1 février 2016, et le ministre des Transports François Bausch (Les Verts) a toute hâte de terminer le chantier annoncé pour le deuxième semestre 2017. Le tram passera par le centre-ville pour relier Gasperich et Kirchberg, les deux quartiers ou les acteurs importants de la place financière ont élu résidence, et sera donc l'épine dorsale des transports en commun de la capitale.

Comme le trafic automobile est également responsable pour une bonne partie des émissions polluantes, le gouvernement encourage l'utilisation de véhicules électriques. Début novembre 2015, il annonçait l'installation de 800 bornes de chargement électrique d'ici 2020. La moitié sera installée sur les "Park and Ride" et des parkings de covoiturage, l'autre moitié sur des emplacements de stationnement et des parkings publics.



L'aéroport de Luxembourg-Findel est le cinquième aéroport de fret le plus important en Europe. En 2015, l'activité cargo a connu une croissance de 4,2%, avec 738'136 tonnes de fret transportées. Après Cargolux, Atlas Air qui offre ses vols en collaboration avec la compagnie aérienne suisse Panalpina, est le deuxième client de l'aéroport. Via la société HNCA, les Chinois détiennent 35% des parts de Cargolux et dans une nouvelle joint-venture "Cargolux China" l'actionariat sera majoritairement chinois.

En ce qui concerne le trafic ferroviaire, le Luxembourg s'est également tourné vers l'Asie. Début janvier 2016, un mémorandum d'entente a été signé entre CFL multimodal, une entité des chemins de fers luxembourgeois, et la "Zhengzhou International Hub Development and Construction Co, Ltd". Les deux sociétés veulent créer une connexion ferroviaire pour le fret entre Zhengzhou et le hub pan-européen de transport et logistique à Bettembourg, petite ville à 12 km de la capitale luxembourgeoise. Avec cette ligne ferroviaire de 11'000 km qui traversera neuf pays, CFL multimodal à Bettembourg vise à renforcer sa position de hub multimodal pour la distribution de fret en Europe.

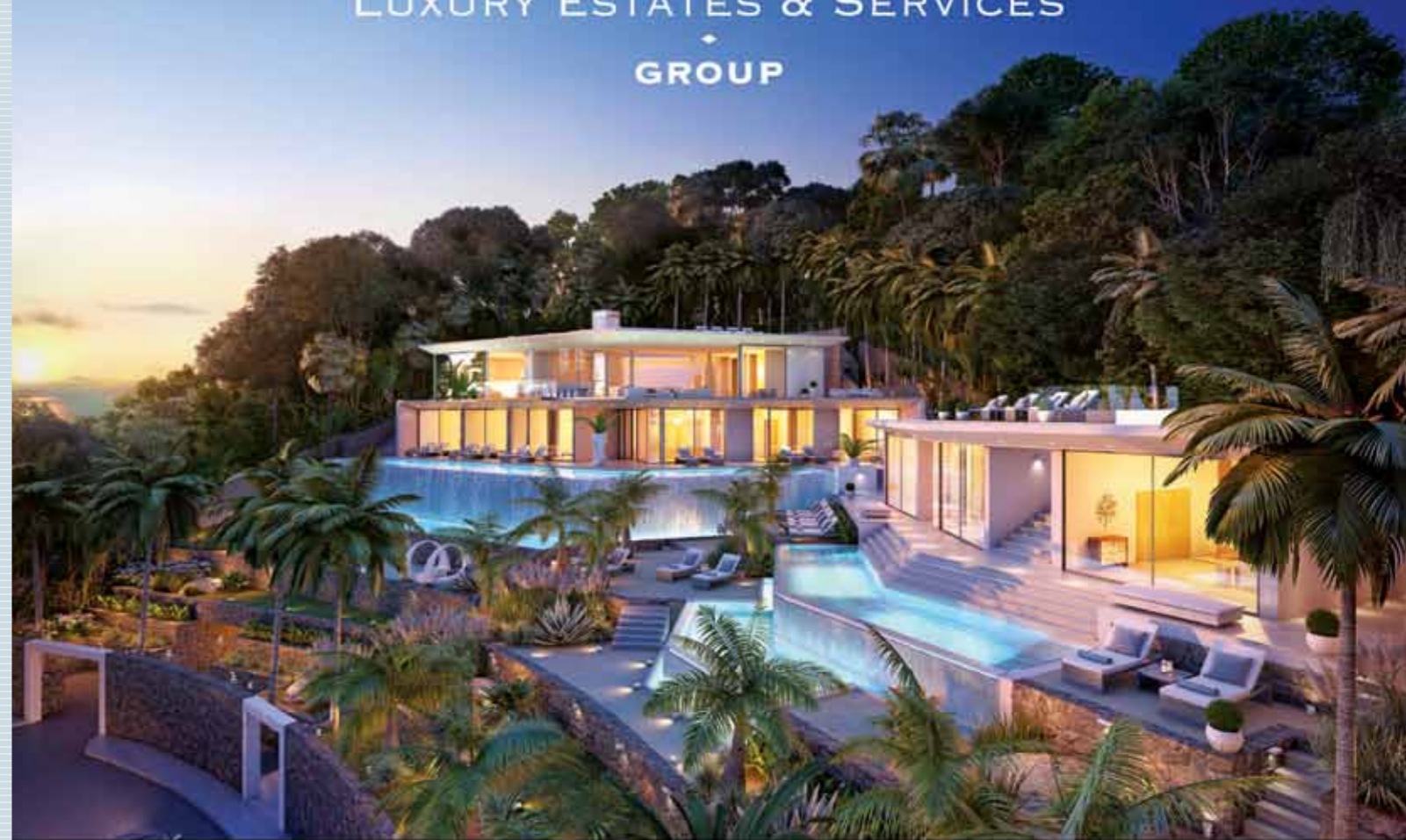
Plus proche de chez nous, depuis fin 2014, le trafic ferroviaire entre Luxembourg et Coblenz s'effectue en automotrices CFL à double étage développées par l'entreprise suisse Stadler. Ces mêmes trains KISS ("komfortabler, innovativer, spurtstarker S-Bahn-Zug") circulent également sur le réseau urbain à Zürich et à Berne.

Même si la liaison ferroviaire directe entre Luxembourg et Bâle sera abolie à partir du 3 avril, la mise en service ultérieure de la nouvelle ligne TGV Est permettra de nouveau de raccourcir le temps de voyage entre les deux pays qui, sans avoir des frontières communes, ont beaucoup de choses en commun. ■

URS HAMMER

AMBASSADEUR DE SUISSE AU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

## THE PRESTIGE PROPERTIES LUXURY ESTATES & SERVICES GROUP



ALTAVISTA, IBIZA. Unique estate opportunity - 1486m<sup>2</sup> total built area - 10 bedrooms - 5 pools - front sea view. Under construction.

A love of travels and beautiful homes, being at home in absolute luxury in some of the most beautiful places on earth, securing and sustaining your investments and heritage...  
This is what inspired the creation of The Prestige Properties Group.

The Prestige Properties Group offer villas, chalets and apartments with contemporary design and exclusive, unique, world class services (unique design and creation, high ceilings, private pools and spas, home cinemas, home automation...) residences designed and created on exceptional sites at the heart of some of the most beautiful destinations around the world:  
Mauritius, Ibiza, Verbier, Miami and Dubai



*Creating Exception...*

[www.theprestigeproperties.com](http://www.theprestigeproperties.com)





# DES WALSER AU TUNNEL DE BASE DU GOTHARD UNE MÊME IDÉE

01 >  
L'Ambassadeur  
Roberto Balzaretto

02 >  
Le spectacle inaugural  
du 1<sup>er</sup> juin 2016

Vers le début du XIII<sup>e</sup> siècle, les Walser fixent les premières passerelles suspendues aux parois abruptes des gorges de la Schöllenen, nom qui vient du romanche scalina, "échelle", "marche". A partir de là, le massif du Gothard ne cesse d'exciter le goût du défi de générations de transporteurs et de bâtisseurs. Même si à l'origine le passage est des plus périlleux, il est vite perçu comme vital pour les économies locales. Il s'agit de permettre aux éleveurs uranais d'acheminer leur bétail jusqu'aux marchés de Milan. L'accès vers l'Italie du Nord devenant une priorité, ils débordent bientôt au sud des Alpes, pour contrôler les hautes vallées du Tessin. Le nouveau passage se métamorphose alors en véritable route commerciale et voit transiter bétail, viande, peaux, beurre et fromage des vallées suisses ainsi que le précieux sel de la Méditerranée. D'emblée, la voie s'inscrit dans un horizon plus large et rapproche les centres manufacturiers des Flandres et d'Allemagne des communes d'Italie du nord, des ports ouverts sur la Méditerranée et, à travers eux, de l'Orient lointain...

En réalité, c'est depuis la plus haute antiquité que le Gothard s'érige en obstacle et, par conséquent, en lieu de passage obligé des trafics entre le nord et le sud de l'Europe. L'inauguration du Tunnel de base du Gothard le 1<sup>er</sup> juin 2016 et sa mise en service le 16 décembre suivant s'inscrivent dans ce long cours. Il y a des réalités dont la constance historique est dictée par la géographie : la fonction du Gothard et de la Suisse au cœur des voies commerciales de l'Europe en est une. C'est la même intuition politique et



économique qui guide les premiers Suisses lorsqu'ils bâtissent et développent la voie du Gothard et le Gouvernement fédéral lorsqu'il conçoit, vers la fin des années 1980, sa politique des transports. Au cœur de celle-ci, le projet des transversales alpines – ou "Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA)" – avec les trois tunnels de base du Gothard, du Lötschberg et du Ceneri.



02

Cette politique, constante à travers les âges, repose sur cinq principes :

- 1 Il s'agit de prendre part d'une manière dynamique au processus d'intégration des marchés en Europe et de profiter de la vitalité économique qui en découle.
- 2 Pour cela, il convient de se positionner comme un partenaire crédible des grands marchés voisins et d'œuvrer avec eux à la recherche du bien commun : la prospérité de nos voisins n'est-elle pas la clé de la nôtre?
- 3 Ceci exige de la part d'une région de transit comme les Alpes suisses de se munir d'infrastructures pour faire face à l'augmentation du trafic et de saisir les opportunités de ce développement.
- 4 Il convient, à cet effet, d'anticiper les besoins futurs d'une Europe en développement, auquel on a tout intérêt à contribuer.
- 5 Une telle politique doit être durable, soit profiter à la croissance économique du pays, tenir compte des contraintes sociales et œuvrer à la préservation de l'environnement en faveur des générations futures.

C'est le sens de la politique des transports mise en place par la Suisse ces trente dernières années et entérinée par le peuple en 1992 et 1998. Les axes principaux de cette politique

sont doubles : d'abord un investissement massif dans l'infrastructure ferroviaire assorti d'une politique centrée sur le transfert maximal du trafic de la route au rail (transfert modal) ; ensuite l'acceptation, en 1994, de l'Initiative des Alpes, qui fixe un objectif quantitatif au transfert modal : à partir de 2018, le nombre de camions autorisés à traverser les Alpes ne pourra pas dépasser 650'000.

Cet objectif ambitieux ne sera pas atteint, indique le Conseil fédéral dans son dernier rapport sur le transfert route-rail. Cela dit, le nombre de camions se réduit : il a passé de 1,4 à 1 million entre 2000 et 2014. La Suisse a pris plusieurs mesures pour favoriser le rail, notamment la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) – le péage suisse pour les camions – et l'encouragement financier du fret ferroviaire. À côté de la NLFA, pour laquelle la Suisse a investi 23,5 milliards de francs, la Suisse injecte aussi 44,4 milliards de francs dans les grands projets tels que Rail 2000, le Développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB), le Raccordement de la Suisse au réseau européen des lignes à grande vitesse (R-LGV), la Réduction du bruit et l'Étape d'aménagement 2025. Ces grands projets sont financés par des fonds de l'Etat, en particulier le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), alimenté notamment par la RPLP.

Cet effort considérable, soutenu par une vision de longue haleine, entend assurer à notre pays sa pleine insertion au cœur du tissu économique et des échanges européens. ■

**ROBERTO BALZARETTI, CHEF DE MISSION,  
AMBASSEUR DE LA SUISSE AUPRÈS DE L'UNION EUROPÉENNE**



“DONNER LA PRIORITÉ AU RAIL SUR LA ROUTE,

# ORGANISER LA MOBILITÉ DOUCE

IMAGINER DES MÉCANISMES DURABLES DE FINANCEMENT”

> Interview de  
**M. OLIVIER FRANÇAIS**  
Conseiller aux Etats et  
Directeur des travaux  
à Lausanne

© AlpTransit Gotthard Ltd.

*La Politique suisse des Transports se situe tout naturellement dans l'ambition de créer le meilleur cadre sociétal pour le développement des entreprises et le bien-être des citoyens.*

## “DONNER LA PRIORITÉ AU RAIL SUR LA ROUTE ET ORGANISER LA MOBILITÉ DOUCE”

Dans une société développée, quoi de plus essentiel aujourd'hui, pour la qualité des relations économiques, humaines et sociales que les transports et, plus généralement, la mobilité ?

“Au niveau local, la Suisse donne très clairement la priorité au rail sur la route, pour les personnes comme pour les marchandises et entend organiser le transfert du trafic individuel motorisé vers les transports publics et la mobilité douce”, confirme Olivier François, conseiller aux Etats et Directeur des travaux à Lausanne, lorsqu'on l'interroge sur la politique helvétique des transports.

Et il ajoute que, “dans ce partage de la

mobilité dans la ville, le développement des transports publics doit aller de pair avec l'encouragement de la mobilité douce : réseau de pistes cyclables et chemins d'accès pour piétons, notamment vers les lieux de travail. Il importe aussi de tenir compte de la sécurité des citoyens, quel que soit le moyen de transport utilisé.”

Homme de projets, O. François privilégie la réalisation d'infrastructures cohérentes qui accompagnent la croissance de la ville, tout en préservant la qualité de vie de ses habitants.

## “IL EXISTE UNE COMPLÉMENTARITÉ ENTRE MOBILITÉ ET URBANISATION”

Olivier François souligne aussi “la complémentarité entre mobilité et urbanisation”.

“Depuis 2007, il existe un engagement

de développer des infrastructures qui favorisent la création de logements et d'espaces d'activités dans le bâti existant, plutôt que de “mordre” sur les terres agricoles par exemple”, explique-t-il. Un bel exemple de ce point de vue est le développement et l'organisation du nouveau quartier de l'Aquatis et des Fiches à Vennes (Lausanne), lié à l'ouverture de la ligne de métro n°2 en 2008. Cette nouvelle ligne a conduit à des aménagements de diversification dans le bâti existant.

Certes, la Suisse est organisée sur base des communes. Cependant, beaucoup de projets se situent au niveau d'agglomérations de communes, des entités qui n'existent pas sur le papier, mais qui font sens si on se place au niveau du développement harmonieux d'ensembles de communes impactées par le devenir des infrastructures.



*La réalisation d'un axe nord-sud efficient fait partie des accords bilatéraux avec l'Union européenne en matière de transport, souligne le Conseiller aux Etats, et a fait l'objet de négociations dès 1999.*

Cela concerne des grandes entités urbaines comme Genève, Zurich ou Lausanne, ou encore des ensemble de petites villes impliquées dans le même tissu socio-économique.

Notons également, fait remarquer le Conseiller Vaudois aux Etats, que “les habitants des villes souhaitent que les voitures de transit ne passent plus par le centre des villes. 750 millions de francs sont prévus pour améliorer les contournements urbains, tout en développant la mobilité douce à l'intérieur des villes.”

L'objectif est clair : obtenir un compromis équilibré entre le rail et la route dans une approche complémentaire.

## “GARANTIR UN FINANCEMENT DURABLE DU RAIL ET DE LA ROUTE”

“Proposer une offre pertinente, souligne Olivier François, n'a de sens que si l'on peut en garantir durablement le financement.

Pour ce faire, une récente votation a approuvé l'augmentation de la TVA de 0,1% pour augmenter les recettes en faveur du rail et garantir ce financement sur le long terme. Ce qui demande de transcrire les mesures prises dans la constitution et a donc justifié l'appel au peuple. Avec la nécessité d'un accord de la majorité des cantons et de 66% des voix au Conseil fédéral.

Une autre taxe, celle sur les huiles minérales, fait l'objet d'une modification constitutionnelle et législative pour une nouvelle répartition des recettes entre la route 60% et la caisse générale de la Confédération 40 %, au lieu de 50/50.

Enfin, pour couvrir les nouveaux besoins de financement, une hausse du prix du carburant de 4 centimes a été adoptée.

“Doris Leuthard, Conseillère Fédérale en charge des transports, après la stabilisation des mécanismes de financement du rail, vise maintenant à mettre au point les mécanismes financiers qui assureront l'avenir du transport routier”, assure O. François.

## “L'AXE EUROPÉEN NORD-SUD, UNE PRIORITÉ POUR LE PEUPLE SUISSE”

La Suisse entend contribuer à la prospérité de l'espace européen, notamment en faisant de l'axe nord-sud, une priorité. “La population suisse a bien compris l'intérêt économique et environnemental de ce projet, commente le Lausannois, et a voté un budget de 24 milliards de francs pour que l'infrastructure suisse ne soit pas une entrave à l'axe nord-sud qui relie le port de Rotterdam en Hollande au port de Gênes en Italie, de façon à créer une grande autoroute du fret.” Le seul tunnel de base du Saint-Gothard exige un investissement de 12 milliards de francs.

“La réalisation d'un axe nord-sud efficient fait partie des accords bilatéraux avec l'Union européenne en matière de transport, souligne le Conseiller aux Etats, et a fait l'objet de négociations dès 1999.”

C'est un axe historique qu'il était essentiel d'actualiser pour la Confédération, en vue du développement économique de ses entreprises et de l'attractivité de ses régions pour les entreprises étrangères.

“Les objectifs chiffrés sont ambitieux, commente le Conseiller aux Etats : la construction des trois tunnels ferroviaires de base du Loetschberg, du Gotthard et, à l'horizon 2020, du Ceneri, vise à réduire le nombre de camions qui traversent les Alpes à 650.000 dans 20 ans, alors qu'ils sont près de 1.000.000 aujourd'hui.”

## LE CORRIDOR 4 MÈTRES

L'axe nord-sud, c'est bien plus que trois tunnels. Les voies d'accès aux tunnels alpins doivent être mises au gabarit selon le “corridor 4 mètres” dont le profil d'espace libre permet le passage de semi-remorques d'une hauteur aux angles de 4 m et d'une largeur de 2,60 m. Ils pourront ainsi être acheminés, par le rail, de Bâle aux terminaux de transbordement à Chiasso et à Luino, en Italie du Nord. Cet aménagement doit être réalisé pour fin 2020.

## “UNE INFRASTRUCTURE À COORDONNER AVEC LES PAYS ENVIRONNANTS”

“Les pays environnants doivent aussi adapter leurs propres infrastructures. Certains projets sont réalisés. D'autres ont pris un peu de retard, commente O. François, soit pour des raisons budgétaires comme en Italie où le gouvernement doit chaque année faire voter le budget de ces travaux, soit parce que des groupes de pression s'opposent à l'approbation de travaux d'infrastructure comme en Allemagne à Stuttgart. Les nouvelles sont positives de ce côté puisque, fin janvier, le Parlement allemand a décidé de réaliser l'aménagement à quatre voies de la ligne ferroviaire entre Karlsruhe et Bâle en tenant compte des souhaits de contournement et de protection contre le bruit.”

## “PENSER AVEC 15 OU 20 ANS D'AVANCE”

“Penser mobilité et infrastructure avec 15 ou 20 ans d'avance, c'est une obligation, conclut Olivier François, car il faut 20 ans pour mener à bien un projet...”

Il faut penser sur le long terme, ou sinon, on est toujours occupé à courir après le temps !

Dans les faits, l'on travaille presque toujours à flux tendus en politique d'infrastructures. Il en est ainsi, par exemple, pour la gare de Lausanne, qui a vu son nombre de passagers doubler en quelques années. Et pour laquelle le manque d'investissements va nuire à sa performance dans les années futures.”

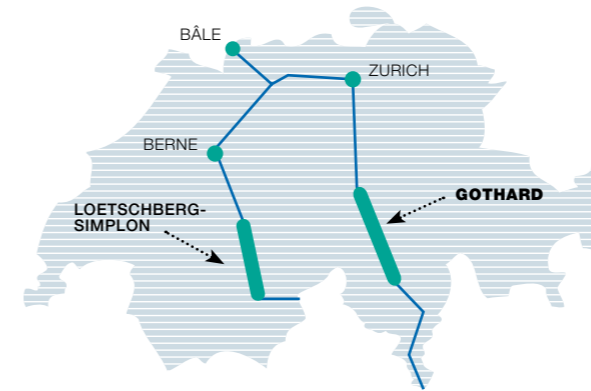
Olivier François défend aussi un projet de croix fédérale de la mobilité à l'horizon 2030 : “Avec l'ouverture du tunnel de base du Gotthard, et tous les aménagements liés, l'axe nord-sud ne demande que quelques améliorations entre Olten et Bâle. En revanche, il s'agit de rattraper le retard pris sur la modernisation de l'axe entre l'Ouest et l'Est du pays.”

Tout un programme pour les années à venir ! ■





# LA POLITIQUE SUISSE DES TRANSPORTS



Tenant compte de la mobilité accrue des personnes et de l'accroissement continu du transport de marchandises suite à la spécialisation d'unités de production, tout pays se doit aujourd'hui d'adopter une politique structurée de transport sur base de ces facteurs, dans une optique de développement durable et de respect de l'environnement.

> Une façade symbolique du Musée du Transport à Lucerne

Deux éléments spécifiques influencent la politique helvétique des transports : l'importance et l'attrait de son *patrimoine naturel* qui contribue à la qualité de vie des habitants mais est aussi un atout touristique et économique, ainsi que sa *position au coeur de l'Europe*, mais aussi et surtout au coeur des Alpes, qui en fait un important lieu de transit, en particulier de marchandises.

## LE TRAFIC TRANSALPIN

La présence des Alpes sur l'essentiel de son territoire constitue pour la Suisse, tantôt un atout, tantôt un obstacle à la (libre) circulation que l'on a bien plus souvent cherché à traverser qu'à contourner pour diverses raisons, en particulier selon l'axe lotharingien Nord-Sud qui voit transiter les marchandises entre le nord de l'Europe et l'Italie, entre les ports hollandais ou hanseatiques et les ports méditerranéens. Il y a deux grandes routes qui relient le Nord et le Sud, le complexe Loetschberg-Simplon et le passage par le col du Gothard.

Depuis les années '80, la Confédération poursuit une politique de transport durable, visant à privilégier le rail par rapport à la route. Dès 1994, l'*"Initiative des Alpes"* formalise cette politique qui doit à l'horizon de 2018, limiter à 650.000 le nombre de camions traversant les Alpes.

Pour se rapprocher au plus près de cet objectif inatteignable, la Suisse a adopté plusieurs mesures.

Pour ce qui est du trafic de poids lourds par la route, la Confédération a imposé un péage, la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP).

Celle-ci a constitué une des sources de financement du fonds FTP (Fonds de financement des transports publics, établi en 1998 pour le financement des grands projets ferroviaires) et contribue actuellement au FIF (fonds d'infrastructure ferroviaire) qui lui a succédé suite au référendum populaire du 9 février 2014.

Cette politique "rail/route" de la Suisse nécessite une étroite collaboration avec l'Union européenne pour assurer l'efficacité de l'axe Nord-Sud sur tout son parcours et en faire un accord *win-win* pour les deux partenaires.

L'accord "transport" de 1999 prévoit cette coordination : les deux partenaires se sont engagés à ouvrir le marché, tant en trafic routier qu'en trafic ferroviaire, tant pour le transport de personnes que de marchandises.

L'Union européenne a validé la progressivité de la RPLP jusqu'à un maximum convenu et accepté en contrepartie l'interdiction de la circulation la nuit et le dimanche. De son côté, la Confédération a autorisé une augmentation progressive de la limitation du poids des camions de 28 à 40 tonnes.

Si l'approche "route" se veut dissuasive, l'approche "rail" repose principalement sur une attractivité accrue du transport ferroviaire par de lourds investissements dans l'infrastructure.

La pierre angulaire de la politique ferroviaire helvétique, c'est la construction des Nouvelles Lignes Ferroviaires à travers les Alpes (NLFA), qui fournira les capacités nécessaires au transfert du trafic marchandises vers le rail. Cette infrastructure comporte trois tunnels de base situés à une altitude de quelque 500 mètres : le tunnel du Loetschberg (achevé en 2007, qui assure notamment la liaison conteneurs Rotterdam-Gênes), celui du



## Il y a deux grandes routes qui relient le Nord et le Sud, le complexe Loetschberg-Simplon et le passage par le col du Gothard.

Saint Gothard, inauguré le 1<sup>er</sup> juin 2016, et le futur tunnel de Ceneri, plus au sud, dans l'axe du Saint-Gothard, de Vezia à Magadino, en direction de Lugano, Chiasso et Milan.

Ces travaux gigantesques des NLFA demandent un investissement de 23,5 milliards de CHF, ce qui équivaut quand même à 2.700 CHF par citoyen helvétique !

D'autres projets favorisent déjà ou vont favoriser le ferroviaire.

Le plus ancien, c'est **Rail 2000**, programme de promotion du rail lancé en 1987. Le projet consistait à améliorer l'offre de transports publics dans tout le pays avec des liaisons plus fréquentes et plus directes, avec de meilleures correspondances dans les gares de jonction, des temps de parcours plus brefs et d'intéressantes prestations de service complémentaires.

En ce qui concerne le trafic des voyageurs longues distances, le projet **ZEB** (*Développement de l'infrastructure ferroviaire*) poursuit la stratégie des nœuds de RAIL 2000. De nombreux petits et moyens projets viendront compléter les investissements déjà réalisés. Il en résultera des meilleures correspondances et une densification de l'offre avec une plus grande capacité, profitable à toutes les régions.

Dans son volet "marchandises", le projet ZEB permettra une accélération des transports pour générer les capacités nécessaires au transfert du trafic sur l'axe nord-sud.

Toujours dans une optique pan-européenne, la Confédération investira dans le réseau ferroviaire pour améliorer le raccordement au réseau européen à grande vitesse (**R-LGV**) à l'horizon 2020. Les temps de parcours de la Suisse vers Paris, Lyon, Munich, Ulm et Stuttgart en seront raccourcis.

Enfin, d'ici à 2025, se mettra en place un projet de **réduction du bruit ferroviaire** qui comporte des mesures à la source, essentiellement l'assainissement du matériel roulant, ainsi que, si nécessaire, des écrans antibruit ou l'aménagement des bâtiments.

Dans une deuxième étape, dès 2020, des valeurs limites d'émission seront introduites pour les wagons marchandises circulant sur le réseau suisse.

Rappelons que ces tunnels ferroviaires ont deux utilisations principales : le transport de conteneurs et le ferroutage qui voit des camions complets chargés sur des wagons spéciaux surbaissés pour respecter les gabarits ferroviaires. Ce dernier présente bien évidemment l'avantage de relier deux endroits sans transbordement intermédiaire de fret.

La description des projets réalisés et à venir démontre à suffisance que la Suisse montre la voie en matière de ferroutage.

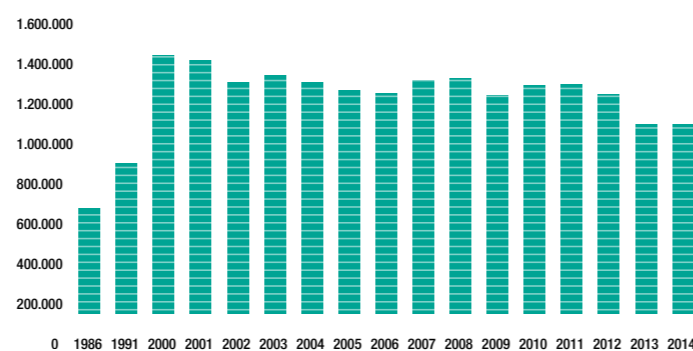
### LES RÉSULTATS ?

Les résultats de cette double approche dissuasive et stimulante : le trafic routier qui était en croissance continue, connaît depuis 2000 une inversion de tendance : entre 2000 et 2014, le nombre

de camions sur les routes de transit a diminué de près de 30% comme l'indique le graphique ci-dessous.

L'on peut estimer que les travaux entrepris permettent de transférer sur le rail quelque 700.000 courses de camion par an.

### Véhicules par an



Depuis l'année 2000, le nombre de courses de camions à travers les Alpes a reculé de 30%.

### ET SUR LE PLAN INTÉRIEUR ?

Encourager le fret ferroviaire est aussi une volonté pour le transport de marchandises sur tout le territoire helvétique. La stratégie élaborée s'articule autour de deux axes :

- × garantir sur le long terme des droits de passage attractifs
- × et mieux planifier, d'un point de vue national, les installations de transfert et de transbordement.

Le défi est de taille car il faut combiner sur le réseau ferroviaire le transport de voyageurs - en sachant que ceux-ci n'opteront pour le train que s'il présente des avantages significatifs - et le transport de marchandises, dans le cadre des transports intérieurs.

Pour répondre aux attentes des voyageurs, de nombreuses parties du réseau ferré suisse ont été repensées, à commencer par de nouveaux réseaux régionaux (RER) et des nouvelles cadences au quart d'heure et à la demi-heure, dans les agglomérations.

Par conséquent, il est devenu de plus en plus difficile pour le fret ferroviaire d'obtenir des droits de passage ("sillons") de qualité pour des transports efficaces.

Deux instruments de gestion ont été mis au point par le gouvernement fédéral pour faire cohabiter les deux trafics voyageurs et marchandises : la stratégie d'utilisation du réseau (**STUR**) et des plans d'utilisation du réseau (**PLUR**) qui visent à stabiliser l'utilisation du réseau lors de la planification de l'infrastructure ferroviaire et lors de l'attribution des sillons.

Un sacré défi qui demande de la souplesse et beaucoup de coordination entre les partenaires publics et privés concernés. ■



Best Tax For You est une société suisse spécialisée dans la délocalisation des personnes fortunées quel que soit le pays ainsi que dans la planification fiscale, patrimoniale et successorale.

[www.besttaxforyou.com](http://www.besttaxforyou.com)



## NOUVEAU FINANCEMENT DES TRANSPORTS EN SUISSE :

*Des infrastructures de transport performantes sont décisives pour une économie moderne. C'est encore plus vrai pour la Suisse, qui est hautement spécialisé et a une forte vocation internationale.*

# BIEN, MAIS PEUT MIEUX FAIRE



Marcus Hassler  
d'economiesuisse

**U**ne répartition du travail efficace est tributaire d'un transport de voyageurs et de marchandises fluide. C'est à cette condition que les entreprises peuvent livrer à leurs clients des biens et des services "just in time".

En comparaison internationale, les infrastructures de transport helvétiques sont remarquables. Le dernier *Global competitiveness report* du Forum économique mondial l'atteste : pour la septième fois consécutive, il décerne à la Suisse le titre de pays le plus compétitif du monde notamment en raison de la qualité de ses infrastructures.

Cela ne nous autorise pas pour autant à nous reposer sur nos lauriers. Les besoins de mobilité augmentent et on annonce une croissance marquée du trafic. En Suisse, la hausse pour les seuls transports publics pourrait atteindre 50 % d'ici à 2030. Par ailleurs, ce domaine se caractérise par des capacités financières limitées et de nombreux conflits d'objectifs. Dans ces conditions, la mise à disposition d'une infrastructure de transport adaptée à la demande est un défi de taille pour un pays petit, densément peuplé mais à la topographie difficile. Les futurs gains d'efficacité induits par la numérisation de la mobilité

ne règlent que partiellement le problème. Cela dit, par rapport à d'autres domaines comme la prévoyance vieillesse ou la formation, le rail et la route sont en bonne posture.

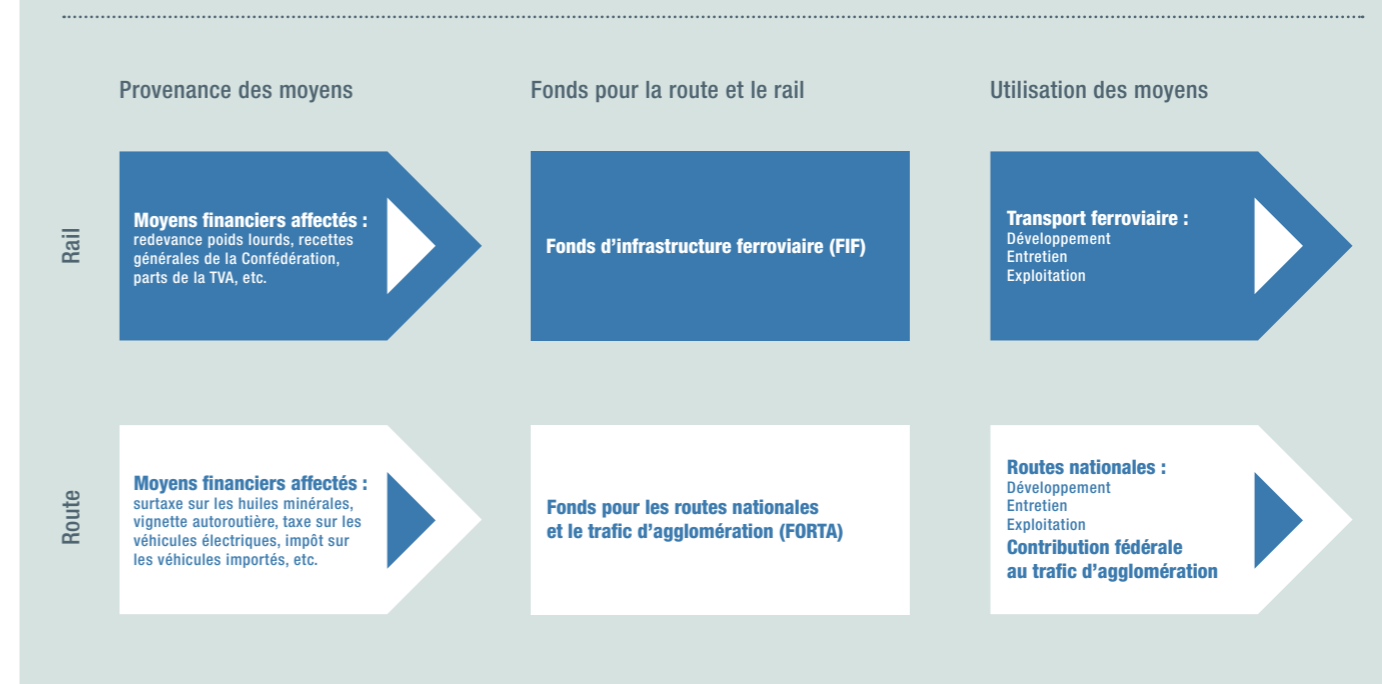
### FONDS DÉDIÉS AUX TRANSPORTS : PLUS DE SÉCURITÉ EN MATIÈRE DE PLANIFICATION ET D'INVESTISSEMENT

La population suisse a accepté, en 2014 déjà, un projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Le Parlement se prononcera cette année encore sur un projet similaire pour les routes nationales.

La création de fonds non limités dans le temps pour le rail et les routes nationales a pour effet de réserver des deniers publics se chiffrant en milliards au développement, à l'entretien et à l'exploitation des infrastructures concernées. Des programmes de développement sont établis. Ainsi, le Parlement peut décider par étapes, tous les 4 à 8 ans, de l'utilisation des moyens mis de côté.

Dans la mesure où toutes les dépenses sont financées avec le même fonds, cela crée une concurrence saine entre le développement, l'exploitation et l'entretien des infrastructures pour les deux modes de transport terrestres que sont la route et

## FONDS DE FINANCEMENT DU RAIL ET DE LA ROUTE



le rail. Dès lors, il est exclu de lancer un projet de développement sans prévoir les coûts d'entretien. Cela accroît aussi la sécurité en matière de planification et d'investissement. D'autres domaines nécessiteraient d'une structure de financement aussi confortable.

Dans le domaine du rail, le nouveau fonds pour les infrastructures ferroviaires remplace notamment le fonds créé pour réaliser le tunnel de base du Gothard. Avec ses 57 kilomètres, ce tunnel ferroviaire est le plus long du monde et devrait donner de nouvelles impulsions à la politique suisse de transfert modal. Aujourd'hui, 66 % des marchandises sont déjà transportées à travers les Alpes par le rail. Pour la France et l'Autriche, deux autres pays alpins, ce taux se situe à respectivement 28 % et 15 %. L'inauguration de ce tunnel qui a coûté plus de 12 milliards de francs permet de raccourcir les temps de parcours entre le nord et le sud, également pour les pays de l'UE.

Ce grand projet a doté la Suisse d'une infrastructure ferroviaire compétitive pour le transport transfrontière, mais notre pays possède également d'autres atouts. Les grandes villes sont reliées par des trains Intercity toutes les demi-heures et les différentes agglomérations disposent

d'un réseau dense de trains régionaux. Cela dit, la route reste de loin le mode de transport le plus important : elle absorbe quelque 80 % du trafic voyageurs et 64 % du transport de marchandises. Il est donc essentiel que les routes nationales soient dotées d'une solution de financement solide, qui permette un développement adapté à la demande. Elles disposeront bientôt d'un Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA).

### LE CONCEPT DU FONDS EST PERFECTIBLE

Le modèle helvétique de financement des infrastructures via des fonds est exemplaire à l'échelle internationale. Les pays qui seraient tentés de nous imiter doivent toutefois connaître ses faiblesses. À nos yeux, elles sont au nombre de trois :

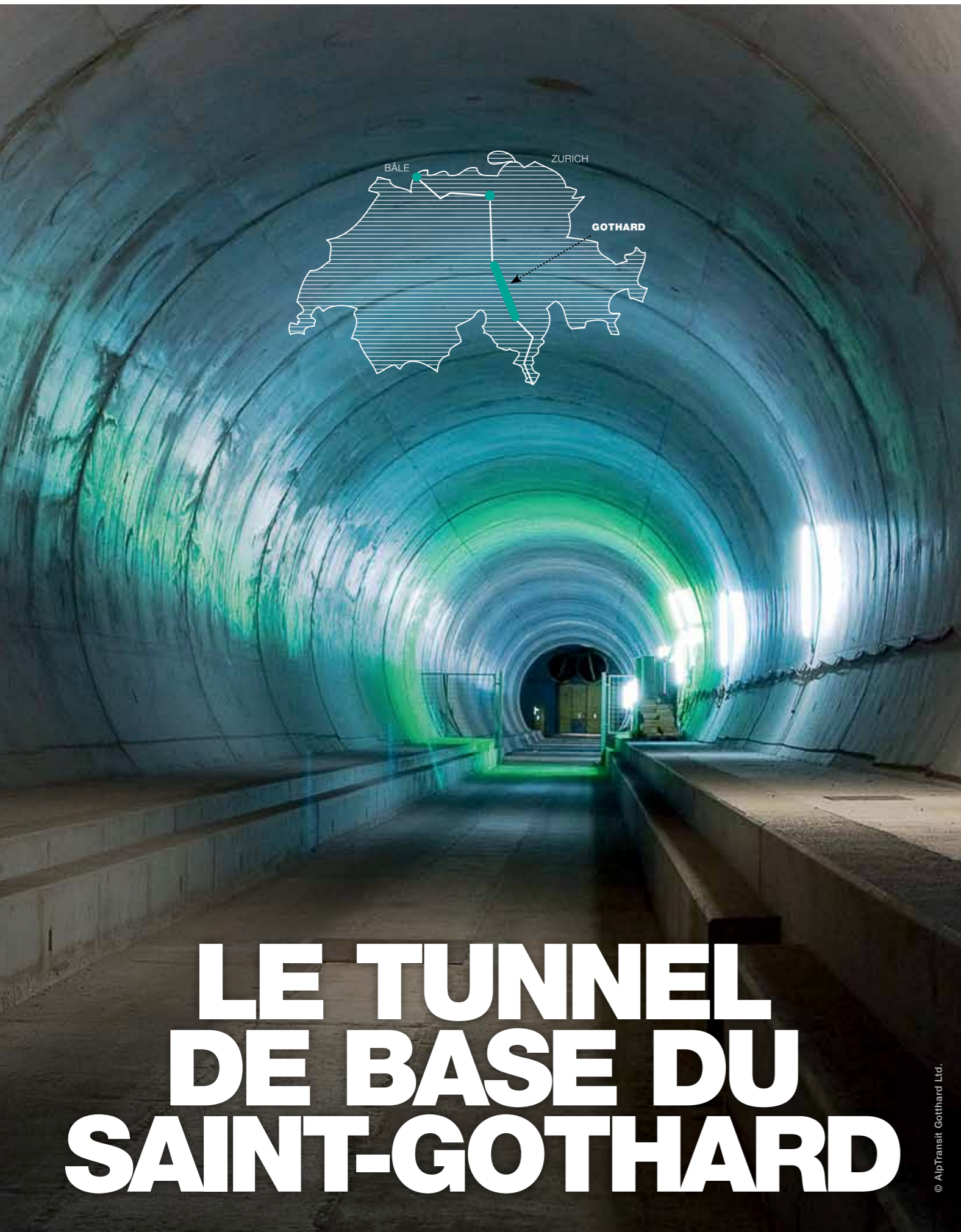
**1** Les milieux politiques ont malheureusement manqué une occasion de mettre en place une solution de financement et de développement intégrant tous les modes de transport. L'approche séquentielle a entraîné une lutte intense pour la répartition des ressources entre le rail et la route, qui a radicalisé les deux camps. Un fonds

unique aurait un effet positif : la concurrence induite pour l'obtention des ressources obligerait les milieux politiques à définir des priorités claires pour la sélection de projets.

**2** La politique actuelle, influencée par des intérêts régionaux, tend à surcharger le programme pour doter tout le pays de nouvelles infrastructures. Cela n'est pas dans l'intérêt de l'économie et des usagers, qui souhaitent surtout des axes de transport efficaces dans les agglomérations. L'économie suisse demande depuis des années l'instauration de critères de sélection économiques et de rapports coût-utilité pour dépolitiser les décisions relatives au développement.

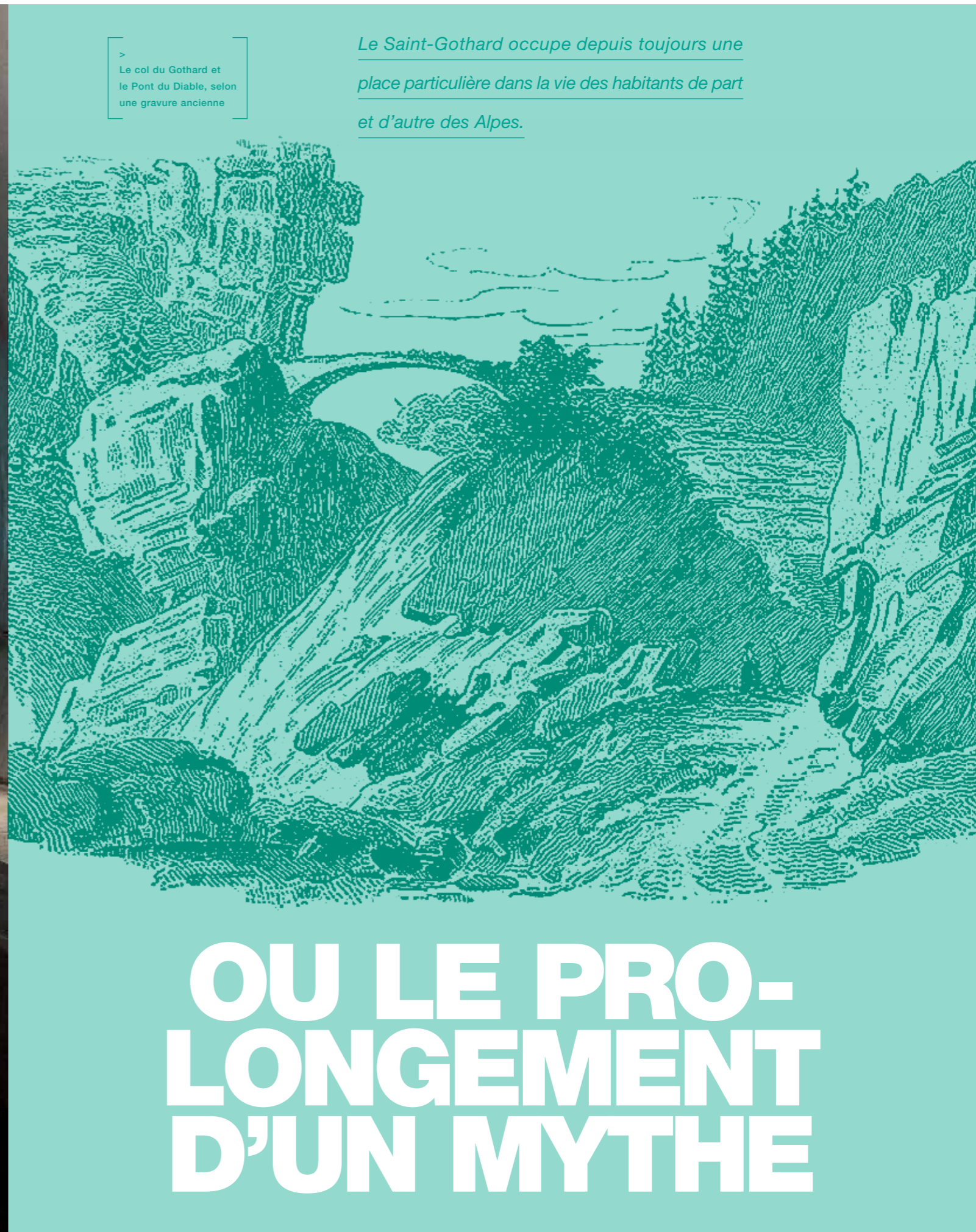
**3** Enfin, les fonds présentent un inconvénient : en liant des ressources à des domaines, ils amenuisent la marge de manœuvre financière. Ce qui favorise le développement des infrastructures crée des défis supplémentaires pour d'autres groupes de tâches. Les infrastructures de transport sont importantes, certes, mais une politique globale intègre également d'autres aspects comme des finances publiques équilibrées, tenant compte de toutes les tâches étatiques importantes. ■





# LE TUNNEL DE BASE DU SAINT-GOTHARD

© AlpTransit Gotthard Ltd.

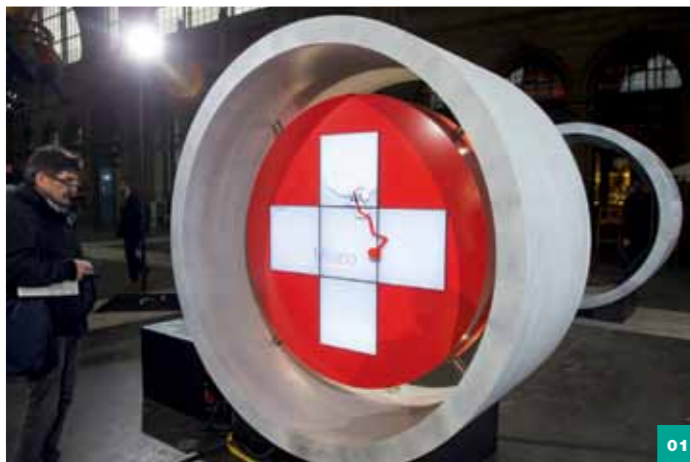


> Le col du Gotthard et le Pont du Diable, selon une gravure ancienne

*Le Saint-Gothard occupe depuis toujours une place particulière dans la vie des habitants de part et d'autre des Alpes.*

# OU LE PROLONGEMENT D'UN MYTHE





01



02

**D**es siècles durant, les muletiers traversèrent le col du Gothard, leurs bêtes chargées de marchandises de toutes natures, empruntant un long col de 26 km, d'Andermatt à Airolo, situé à 2.108 m d'altitude.

Malgré sa longueur, sa pénibilité, mais aussi ses dangers (Pensons aux peintures de brigands par Léopold Robert...), cette route, la plus courte traversée des Alpes, est fréquemment empruntée.

Un épisode important de son histoire est la construction du premier Pont du diable (*Teufelsbrücke*) au début du 13<sup>ème</sup> siècle pour traverser les gorges de Schöllenen entre Andermatt et Göschenen, gorges réputées infranchissables.

Située au coeur même de la Suisse historique, la route du col du Saint-Gothard a été longtemps une source de revenus pour les habitants de la région. Jusqu'à l'apparition des chemins de fer et la construction d'un premier tunnel ferroviaire.

Imaginé dès 1853 par l'ingénieur Gottlieb Keller, construit de 1872 à 1881, ce tunnel à double voie, long de 15 km, a été percé à travers le massif, sous la direction de l'entrepreneur genevois Louis Favre. Ses entrées Nord et Sud se situent respectivement à 1.106 m et à 1.142 m.

Il a été inauguré en 1882 et exploité par la "Compagnie du chemin de fer du Saint-Gothard", fondée en décembre 1871 et

présidée par le Zurichois Alfred Escher. Lequel a également été le fondateur du *Credit suisse* et le principal artisan de l'*Union du Gothard* qui avait rendu le projet possible.

Du fait de la performance de la liaison ferroviaire, la route du col perd de son importance du jour au lendemain pour le transport de marchandises. Le score "train-route" s'établit à 1-0.

Répondant à l'explosion du trafic automobile, la construction d'un tunnel routier est approuvée par un vote de l'Assemblée fédérale en 1965. Sa construction démarre cinq ans plus tard et il est ouvert en septembre 1980 après dix ans de travaux.

Long de 16,9 km, il relie Göschenen dans le canton d'Uri à Airolo au Tessin et se situe également à plus de 1.000 m.

Ce tunnel routier apporte un nouveau bouleversement du trafic alpin, au détriment du train cette fois. Train-route : 1-1.

Avec l'ouverture cette année du tunnel de base du Saint-Gothard, long de 54 km et situé à une altitude à peine supérieure à 500 m., une nouvelle page se tourne dans la longue histoire du trafic au Saint-Gothard. Train-route : 2-1.

Le prochain projet, approuvé lors de la votation du 28 février 2016, c'est le doublement du tunnel routier par la construction d'un deuxième tube.

Le Saint-Gothard aura encore l'occasion de faire parler de lui ! ■



03

01/02 >  
L'exposition  
Gottardo 2016

---

03 >  
Doris Leuthard,  
Conseillère fédérale,  
entourée de  
MM. Andreas Meyer  
(CFF) et Renzo  
Simoni (Alp Transit  
Gothard) lors de la  
conférence de presse



## La sécurité à la mesure de mon entreprise? Volontiers!

Baloise Insurance offre des solutions pratiques et des assurances sur mesure aux entrepreneurs. Avec votre aide, nous alignons les garanties sur les risques encourus par votre entreprise. Dans les produits que nous offrons, nous associons prévention et conseils, ce qui contribue à la sécurité de votre entreprise. Plus de détails sur notre site [www.baloise.be](http://www.baloise.be).

Votre sécurité nous tient à cœur.





> Un nouveau projet pour faire rayonner l'offre culturelle de Lugano

*"Le lac, c'est le plus beau plancher qu'on puisse imaginer."*

## LUGANO ARTE ET CULTURA

# LAC

Le Tessin est une pépinière suisse d'architectes qui égrènent le paysage tessinois de perles d'architecture contemporaine. Le dernier en date ? Le LAC sorti des crayons d'Ivano Gianola, vainqueur du concours organisé en 2001. Le LAC (Lugano Arte e Cultura), nouveau centre culturel de la ville de Lugano, veut être une vitrine vivante de l'offre culturelle et artistique de la ville et de la région. Pour offrir le meilleur écrin à cette offre culturelle, il comporte principalement une grande salle de théâtre ou de concert et des espaces d'exposition.

Il est d'ailleurs le premier musée de la région à avoir été conçu en tant que tel.

Bâtiment contemporain, il a été érigé sur "un buco nero", un trou noir, comme les Luganais appelaient l'espace en friche où, au bout de la chic Via Nassa, se dressait la façade spectrale du Grand Hotel Palace, marquée par les flammes et par les torsos sculptés de quatre géants barbus.

Le Grand Hotel Palace faisait partie de ces hôtels de prestige construits au 19<sup>e</sup> siècle pour un public cosmopolite qui vivait davantage à l'hôtel que chez soi et venait chercher à Lugano une vie de strass et de paillettes. Fermé en 1969, puis ravagé par

un incendie en 1993, il fut racheté par la municipalité en 1994, laquelle le revendit dix ans plus tard pour contribuer au financement du LAC. Les façades de l'ancien palace, restaurées, abritent aujourd'hui des appartements de luxe.

L'une de ces façades borde le LAC. "Il s'agissait pour moi de décider si j'allais aimer ou rejeter cet élément. J'ai choisi de l'aimer, de composer avec sa présence et de faire s'élever le LAC à la même hauteur", commente Ivano Gianola qui a dû tenir compte des façades existantes, protégées suite à un vote populaire, dans son projet.

### UNE OFFRE CULTURELLE EN 3D

Avant d'être un bâtiment, le LAC est d'abord un projet culturel à l'offre 3D puisqu'il est consacré aux arts visuels, à la musique et aux arts de la scène.

Né comme lieu de rencontre et d'influence entre les différentes disciplines artistiques, le Lugano Arte e Cultura affiche - de par sa configuration architecturale notamment - sa vocation de structure ouverte, d'intégration transversale entre les différentes formes d'arts, entre les artistes et la collectivité.

Cette offre multiple se reflète autant

dans la conception du bâtiment que dans l'organisation de sa gestion.

Le bâtiment tout d'abord. Avec un volume de 180.000 m<sup>3</sup>, l'imposant édifice domine la ville, tout en s'y fondant. Le point fort de l'architecture du nouveau centre culturel est la proximité du lac. "Le lac, c'est le plus beau plancher qu'on puisse imaginer. J'ai voulu poser le LAC dans sa continuité", dit l'architecte.

Cette nouvelle place publique - désormais la plus grande de la ville - se prolonge dans le vaste hall d'entrée (650 m<sup>2</sup>), qui distribue les accès aux salles et espaces d'exposition. Sa grande baie vitrée rend à

peine perceptibles les limites entre l'intérieur et l'extérieur.

Le musée, surélevé, occupe le volume qui se reflète dans l'eau et s'achève par une façade en biais parée de baies vitrées. "Il s'agissait de faire entrer le paysage comme un élément artistique, renouvelant une vision qui est devenue une institution.", explique Ivano Gianola.

Le nouveau Museo d'Arte della Svizzera italiana, né de la fusion du Musée cantonal d'art et du Musée d'art de la ville de Lugano, se déploie sur 5 étages et 2.500 m<sup>2</sup> conçus pour inciter au silence et à la contemplation. Un étage est dédié à la





> Une coque acoustique modulable, recouverte de bois de poirier

collection permanente et les autres sont réservés aux expositions temporaires.

La grande salle de concert, c'est 800 m<sup>2</sup> et 1.000 places, une coque acoustique modulable, un recouvrement en bois de poirier, une fosse d'orchestre escamotable pour que la salle de concert puisse devenir salle de théâtre. Pour combiner esthétique et qualité acoustique, Ivano Gianola a fait appel à la firme munichoise Müller BBM de Munich, spécialiste de l'ingénierie acoustique.

“Dans la partie musée, j'avais envie de faire entrer la ville. Ici, au contraire, il s'agissait d'atteindre, à travers une série de seuils, un grand silence. La raison d'être d'une telle salle, c'est de nous faire oublier le monde un peu horrible que nous avons là-dehors. C'est pourquoi je l'ai voulue tout en bois, comme si on était à l'intérieur d'un violon. J'aimerais qu'on puisse passer ici deux heures dans la contemplation”, avance l'architecte. Le volume arrière du LAC, où se trouve la salle de spectacles, s'incorpore à la montagne.

### TROIS CAPITAINES PILOTENT LA PROGRAMMATION

A la triple offre culturelle, correspond une direction par discipline :

- × Carmelo Rifici a renoncé à une carrière italienne pour venir diriger la saison théâtrale de Lugano *InScena*.
- × Le Lausannois Etienne Reymond est chargé de la programmation classique de Lugano *Musica*, comme s'appelle désormais le Lugano Festival.
- × Marco Francioli gère le *Museo d'Arte della Svizzera Italiana*.

La coordination entre disciplines s'effectue sous la houlette du Québécois Michel Gagnon, déjà lié au Tessin par sa collaboration avec la compagnie Finzi Pasca et ancien directeur de la Place des Arts de Montréal.

Son commentaire sur le lieu ? “Le hall imaginé par l'architecte, complètement transparent vers la montagne comme vers le lac, est un beau symbole pour dire qu'au LAC il n'y a pas de frontières”. Le mélange se fera entre les disciplines, entre l'intérieur

et l'extérieur, entre la culture et la société. Car le LAC, c'est aussi un projet social qui doit devenir une partie intégrante de l'identité de Lugano et des Lughanais.

Terminons ce portrait du LAC en mentionnant la présence d'autres espaces tels que le Teatrustudio, des salles polyvalentes - conçues et équipées en vue de rencontres et d'événements -, l'atelier ou encore l'amphithéâtre Agorà.

Un vaste ensemble donc, qui peut accueillir les artistes en tournées, comme des artistes en résidence. C'est de fait au LAC que se tiennent les activités de la Compagnia Finzi Pasca et de l'Orchestra della Svizzera italiana, ainsi qu'une partie de la saison de concerts de la Radiotelevisione svizzera.

Bon succès à ce nouveau lieu de rayonnement culturel. ■

EN SAVOIR PLUS : WWW.LUGANOLAC.CH

### IVANO GIANOLA

Ivano Gianola (né à Biasca en 1944) est l'une des figures les plus importantes de l'École tessinoise.

Depuis le début, les ouvrages qu'il a conçus se distinguent non seulement par leur extraordinaire précision artisanale, mais aussi par leur capacité de s'intégrer harmonieusement dans le contexte environnemental.

L'architecte a réalisé quelques-uns des espaces résidentiels les plus intéressants du Tessin, conçus dans la meilleure tradition Arts & Crafts.

Dans les années 1990, Gianola a reçu une série de mandats publics et privés, en Suisse comme à l'étranger, dont la rénovation et les nouvelles constructions de la Bayerische Vereinsbank au Schafflihof de Munich.

Il a enseigné dans de nombreuses universités européennes et américaines. En 2001, il a remporté le concours international d'architecture pour le projet du nouveau centre culturel LAC, dans la ville de Lugano.

En 2007, les éditions Axel Menges ont publié une monographie consacrée à ses principales œuvres. ■

# SIGN\* est

## \* SIGN

Créée en 1989, l'agence a beaucoup évolué pour en arriver à sa formule actuelle, une solide équipe de 9 personnes (Carole, Astrid, Frédéric, Cédric, Mano, Sébastien, Hugo, Steffen et Franck) où chacun est à sa place, ce qui n'empêche pas les substitutions ponctuelles selon les briefings, ni les apports extérieurs particuliers.

## une agence\* de communication\* graphique\*

### \* Agence

La différence entre un studio de graphisme, plus centré sur le graphisme pur, et une agence, qui intègre toutes les autres dimensions de la com, est abyssale : stratégie, développements durables, évolution des concepts avec le client, et accessoirement, bureaux à découvrir (visites à toute heure, sur rendez-vous).

### \* Communication

L'ère de la com de papa, façon affiche 20 m<sup>2</sup> et beau logo (que le client demande bien sûr d'agrandir) est révolu depuis longtemps. La communication aujourd'hui, en cheville avec la stratégie, est partout, sur le net, sur tous les supports classiques, mais aussi via les médias et les réseaux sociaux, parfois plus porteurs d'image et de crédibilité que les supports publicitaires eux-mêmes... pour réussir une campagne aujourd'hui, il faut aussi être alchimiste.

### \* Graphique

Le cœur de notre travail reste le graphisme. Mais le secteur s'est tellement étendu, depuis la simple charte et le logo, qu'il balaye désormais tout le spectre de la communication. Ce spectre est loin de nous faire peur, puisque nous nous faisons un plaisir de le revisiter à chaque demande, tant la variété de nos missions nous est source de motivation supplémentaire. L'avantage de se réinventer à chaque fois, c'est qu'on n'a pas le temps de s'ennuyer.

### \* Vision

La vision, c'est le long terme, indissociable d'une réactivité de tous les instants et de stratégies cohérentes, en pleine cohésion avec le client. Le client est en effet au centre de nos réflexions : nous ne sommes pas dépositaires d'une science infuse qui dicterait ses décisions. Le client sait exactement de quoi il parle, et nous le laissons s'exprimer - à nous de traduire.

### \* Créative

Toujours dans l'idée de maintenir cette relation privilégiée avec le client, nous n'imposons jamais une créativité arbitraire, pour nous faire plaisir. Chez nous, la créativité est pensée, évaluée, partagée, cadrée, en un mot : justifiée. Les nombreux prix que nous avons obtenus ont avant tout récompensé des projets innovants et des réalisations soignées. Gagnant-gagnant, pour employer un néologisme trop souvent galvaudé.

# dotée d'une vision\* créative\*

# déclinée sur tous les supports\* possibles qui travaille\* en équipe\* avec ses clients\*

### \* Supports

Difficile de trouver un support, publicitaire ou moins traditionnel, que nous n'ayons pratiqué : print, digital, signalétique, audiovisuel, objets transactionnels... peu importe le support en fait, ce qui compte c'est l'idée que celui-ci va porter, et si cela ne fonctionne pas, c'est que l'idée est à repenser. Au travail !

### \* Travail

On ne vous dira pas, comme tant d'autres, que nous travaillons trop, que c'est dur de tenir des délais devenus insensés et que c'était mieux avant. Quand vous aimez ce que vous faites, quand c'est une passion qui vous anime, vous ne calculez pas en terme de temps, mais de résultat. D'ailleurs, vous ne calculez pas. Cela dit, vous verrez quand même souvent de la lumière le soir ou le week-end, ne serait-ce que dans nos têtes...

### \* Equipe

Nous sommes 9, et c'est un atout non négligeable. Sur nombre de briefings, nous impliquons plusieurs collaborateurs, car il y en a plus dans plusieurs têtes que dans une. Le plus difficile, régulièrement, est de choisir la piste la mieux adaptée. Ce luxe, nous sommes fiers de pouvoir nous l'autoriser, comme nous sommes acharnés à défendre nos différents points de vue, avant de trouver le graal ensemble.

### \* Clients

La liste de nos clients est aussi éclectique et étendue que nos approches. Là encore, quel ennui de se spécialiser à outrance ! Nos clients, à part leur point commun d'être tous formidables, sont grands, gros, petits, moyens, artistiques, institutionnels, publics, privés, business... et ce dans à peu près tous les secteurs.

www.designbysign.com





# DE L'URI AU TESSIN

Le tunnel de base du Saint-Gothard part d'Erstfeld, située en Uri, pour rejoindre Badio au Tessin. Evoquons donc ces deux cantons.

01

## CANTON D'URI

Le canton d'Uri, c'est un des trois cantons fondateurs de la Confédération en 1291. Il est pour la première fois mentionné en 732, comme une possession de la prospère abbaye allemande de Reichenau. Il l'est ensuite en 853, comme possession du couvent de Zurich.

Situé entre la pointe sud du lac des Quatre-Cantons et le massif du Saint-Gothard, c'est un des cantons les plus petits et les moins peuplés de Suisse.

Mais, bien qu'il ne fasse que 1.076 km<sup>2</sup> et ne comporte que 20 communes, Uri est fameux pour comporter le bourg d'Altdorf, son chef-lieu, indissociable de l'histoire mythique de *Guillaume Tell*. Son imposante statue par Richard Kissling (1895) est sensée se situer là où était le tilleul contre lequel on plaça le fils de Guillaume Tell, quand son père visa la pomme au-dessus de sa tête.

Cet événement est célébré chaque année par la Société des jeux de Tell qui présente, interprété librement par des acteurs amateurs, la pièce inspirée à Schiller par le célèbre arbalétrier.

Altdorf, qui porte bien son nom, offre à la curiosité du voyageur quelques beaux bâtiments anciens comme l'Hôpital des Étrangers, fondé en 1437, pour accueillir les voyageurs qui empruntaient la route du col du Saint-Gothard, le Couvent des Capucins, le premier édifié en Suisse en 1581 et qui doit sa fondation au cardinal milanais Charles Borromée et son pendant féminin : le Couvent des Capucines Saint-Charles, fondé en 1677.

A découvrir également pour les amateurs d'Histoire : la *Maison de Souvorov*, où le général russe Alexandre Souvorov

prit ses quartiers en 1799, lorsque, venant d'Italie, il tenta de chasser les Français hors du pays.

L'autre fleuron du Canton d'Uri, c'est **Andermatt**, grande station de sports d'hiver, implantée à 1.444 mètres d'altitude, dont la notoriété se forge dès l'ouverture du col du Saint Bernard vers 1200 et dont Johann Wolfgang von Goethe affirmait alors qu'il traversait la région du Saint-Gothard pour la 3<sup>e</sup> fois : "*De toutes les régions que je connais, c'est la plus intéressante et celle que je préfère*". Belle carte de visite !

Au carrefour des cols alpins du Gotthard, de la Furka et de l'Oberalp, la station de ski d'Andermatt est située dans la vallée d'Urseren, une vallée particulièrement réputée pour son enneigement qui accueille chaque hiver des milliers de skieurs.

Le domaine du Gemstock est son principal domaine skiable. Les pistes qui partent du sommet de ce domaine de haute montagne sont aménagées sur glacier et présentent des parcours pour skieurs chevronnés. C'est également un domaine convenant bien au freeride.

Pour les promeneurs estivaux, c'est l'endroit idéal pour grimper à 3.000 m et bénéficier d'une vue à couper le souffle sur quelques 600 sommets alpins.

Le domaine skiable du Nätschen et de Sedrun se montre plus "sage" et convient parfaitement aux skieurs appréciant les pentes douces et aux familles.

Des pistes de raquettes balisées et de luge complètent l'offre.

*Bernhard Russi*, véritable idole du ski suisse, est originaire d'Andermatt qui doit beaucoup à son champion. Spécialiste de la descente, il fut champion olympique en 1972... et, après sa retraite de la compétition, est devenu un architecte-concepteur

de pistes de descente pour les parcours olympiques, des jeux d'Albertville en 1992 à ceux de Sochi en 2014.

Côté "balades", Andermatt est le point de départ de multiples circuits pour découvrir en car postal, en voiture ancienne, en vélo de course ou en vélo électrique, les plus beaux cols des Alpes centrales : cols de la Furka, du Saint-Gothard, de l'Oberalp, du Susten, du Nufenen, du Grimsel, du Lukmanier et du Klausen.

Pour les nostalgiques de la vapeur, le Dampfbahn Furka Bergstrecke, chemin de fer à vapeur au charme rétro, relie en été Realp à Oberwald (Valais) et s'arrête à la Furka et à Gletsch.

Quant aux Gorges de Schöllenen, selon la légende, le pont pour les franchir ne put être construit qu'avec l'aide du diable. De nos jours, une via ferrata y distille adrénaline et émotions.

Entre Hospental et Realp, Zumdörfli revendique le titre de "plus petit village de Suisse".

Côté "événements", épinglons le marché de Noël d'Andermatt, *AndermattLive!* qui, en mars, réunit les deux univers de la musique et de la neige, ou, juste après le Vendredi Saint, les concerts des lauréats du *Swiss Chamber Music Circle* à l'église St. Peter und Paul.

En septembre, les *Journées de la musique populaire* rassemblent pendant trois jours les stars de la musique populaire, tandis qu'en octobre, le *Woldmannli*, samedi de la kermesse, voit des individus vêtus de sacs de jute descendre en cortège du Gurschenwald à Andermatt, en faisant sonner cloches et cornes.

Et puisqu'il est le point d'entrée du nouveau tunnel ferroviaire, mentionnons également **Erstfeld**. Son blason orné



02



03

- 01 > Le calme de l'Arnisee
- 02 > Guillaume Tell veille à Altdorf
- 03 > Andermatt, le paradis des skieurs



d'un cerf témoigne du caractère montagnard de ce bourg de 4.000 habitants, situé sur la ligne CFF Lucerne-Bellinzona et qui compte une grande gare de marchandises. Sa seule curiosité culturelle est une chapelle baroque, la Jagdmattkapelle achevée en 1638.

Le "Chemin des quatre sources" dans le massif du Saint-Gothard est une randonnée pédestre agréable, mais aussi interpellante : elle relie les sources de quatre fleuves et rivières : le Rhin, la Reuss, le Rhône et le Tessin. Ce qui nous mène tout naturellement à présenter le canton du Tessin

#### EN DESCENDANT LE TESSIN

Le canton du Tessin doit son nom à la rivière du même nom, affluent du Po, qui constitue la colonne vertébrale de sa partie nord. Entamons donc notre parcours tessinois en suivant son cours.

Aux confins de l'Uri, le point de départ, c'est **Sasso Gottardo**, un fort d'artillerie de l'armée suisse, caché dans les entrailles de la montagne, connu sous le nom de *Réduit national suisse*. Réputé comme une forteresse imprenable, il est resté longtemps secret.

Accessible par le *Metro del Sasso* creusé dans la montagne, la bâtisse accueille des expositions multimédias consacrées à la mobilité et au mythe du Gothard, ainsi qu'un musée où l'on peut

admirer le plus grand ensemble de cristaux jamais mis au jour dans l'arc alpin.

Un peu plus bas dans la vallée, voici **Airolo**, ville située sur le versant sud de la route du Saint-Gothard.

Depuis l'an mille, l'histoire d'Airolo est associée à celle du col du Saint-Gothard, passage privilégié entre le nord et le sud de l'Europe, source d'avantages économiques, mais aussi de conflits comme lors de l'incendie du pays en 1331 par les Uranaïs qui voulaient punir les vols présumés dans leurs convois par les habitants d'Airolo.

C'est aussi le lieu où débouchent les tunnels ferroviaire et routier respectivement ouverts en 1882 et 1980.

Airolo, c'est enfin un haut-lieu du ski et des sports de neige : les premiers skis de la Suisse italienne en 1879, les deux premières rampes de saut à ski en 1926, le téléluge en 1938 et les premières remontées mécaniques de Lüina et Pesciüm.

Airolo est un bon point de départ pour aller découvrir la **région Ritom-Piora** que l'on atteint avec le funiculaire du Ritom dont le tracé est un des plus raides d'Europe : jusqu'à 87,8 % de pente !

Le refuge de montagne Föisc est un endroit idéal pour admirer les paysages alpins environnants, la région du Saint-Gothard, le Val Bedretto et le Val Piora avec ses lacs de montagne, dont le lac Ritom, le plus grand de la région, et le lac Cadagno.

Ce dernier présente une caractéristique écologique très particulière : il est

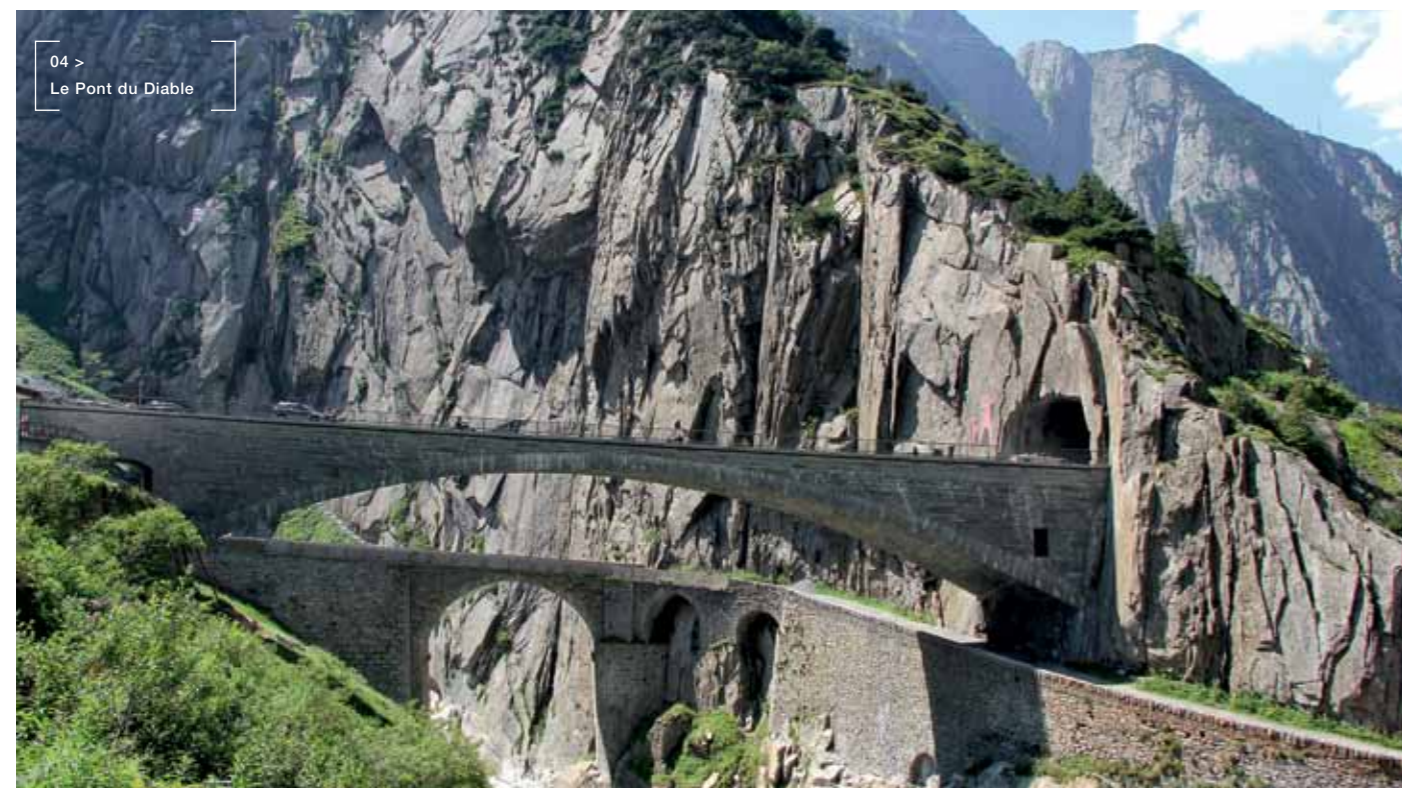
constitué de deux lacs différents qui se superposent en un écosystème unique. Le lac supérieur, en contact avec l'atmosphère, est un lac alpin normal alimenté par les eaux de la fonte de neige. La couche inférieure du lac, qui ne reçoit du monde extérieur ni eau ni oxygène, est alimentée par des sources souterraines.

Les amateurs d'histoire et d'hydraulique s'intéresseront aux moulins et manufactures qui opéraient sur l'ensemble du territoire, au canal d'adduction de Favre, à la centrale hydroélectrique Calcaccia, ainsi qu'aux impressionnants barrages de Lucendro et Sella.

Continuons notre périple vers le lac Majeur avec un arrêt à **Rodi Fiesso** pour aller voir le *Musée de Dazio Grande*. C'est dans cette construction massive du 16<sup>ème</sup> siècle que se trouvait, à l'entrée de la route historique du St. Gothard, le Dazio, la douane des marchandises du Canton d'Uri, lieu d'échanges, de repos pour les chevaux et d'auberge pour les hommes.

Le Dazio Grande est resté en activité de 1561 jusqu'à la naissance du chemin de fer en 1882.

Un peu plus bas dans la vallée, la ville de **Biasca** est connue pour ses monuments religieux. *L'église de San Pietro et Paolo* est considérée comme l'un des plus beaux monuments romans de Suisse. De nombreuses marches conduisent à l'édifice construit sur un promontoire rocheux au-dessus du bourg... A l'intérieur, de



04 >  
Le Pont du Diable



05 >  
L'intérieur de l'église  
San Giovanni Battista,  
œuvre de l'architecte  
Mario Botta



nombreuses fresques, quelques sculptures proto-romanes et une chapelle baroque du 17<sup>e</sup> siècle.

Au bout du chemin de la *Via Crucis* avec ses 14 chapelles, parcouru à l'ombre des châtaigniers, un ancien pont roman franchit les chutes de Sainte Pétronille et mène à l'*Oratoire de Santa Petronilla*, un édifice du 17<sup>e</sup> s., dont les fresques représentent des scènes de la vie de Ste Pétronille et des peintures votives.

A l'ouest de Biasca, dans les Alpes Lepontines, changement de style, mais pas d'esprit avec la *Chiesa di San Giovanni Battista*, réalisée par l'architecte tessinois Mario Botta près de **Fusio**, dans une région utilisée à la belle saison comme pâturage de moyenne altitude.

Elle se présente comme une construction de forme elliptique à toit incliné, dont les murs sont constitués de strates alternées de marbre de Peccia et de granit du Val Maggia. L'intérieur est constitué d'un motif en damier de pierre sombre et claire. Elle remplace l'ancienne petite église du hameau détruite par une avalanche au printemps 1986.

Plus bas dans la vallée, avant qu'elle ne s'incurve vers l'ouest, voici **Bellinzona** et ses trois célèbres forteresses qui témoignent de l'époque où l'Histoire de Suisse lorgnait vers la Lombardie.

Ce riche passé médiéval est évoqué pendant trois jours au mois de mai, lors de

La *Spada nella Rocca* qui fait revivre les fastes du moyen âge au Castello Montebello : scènes de la vie quotidienne, tournois d'épées ou de tir à l'arc, joute du Sarrasin, cuisine du moyen âge, métiers de l'époque. A l'intérieur du château, deux tavernes accueillent les ventres creux et les gossiers secs.

Au Sud de Bellinzona, deux endroits méritent le détour : Curzútt et, de l'autre côté du Tessin, les Fortins de la faim de Camorino.

Depuis le village de **Curzútt**, les sentiers de montagne, parcourus jadis par les voleurs pour cacher leur butin, sont aujourd'hui utilisés à des fins éducatives et récréatives. L'on y profite d'une vue magnifique sur la plaine de Magadino et les châteaux de Bellinzona. Avant de s'aventurer sur le pont tibétain "Carasc" construit en bois de mélèze. Ancré à une hauteur de 696 m, long de 270 mètres, le pont s'élève en son centre à 130 m au-dessus du sol et relie les communes de Monte Carasso et de Sementina.

Passons sur l'autre rive du Tessin pour rejoindre le sentier qui conduit aux *Fortini della fame* de **Camorino** et suit une partie de la ligne de défense Dufour.

Les *Fortini della fame*, tours cylindriques conçues en 1848, avaient un double objectif : participer au système de défense contre les attaques des autrichiens, mais aussi donner de l'emploi à de

nombreux travailleurs tessinois revenus au pays après avoir été expulsés de Lombardie sur les ordres du maréchal Radetzky. La construction des forts a en effet requis la main d'œuvre de 500 personnes pendant deux ans.

Filant à l'ouest, le Tessin rejoint, par un large estuaire, le lac Majeur, dans sa pointe nord, mais qui abrite deux perles : la cité de Locarno et les Iles de Brissago.

Connue pour son Festival du Film, **Locarno** entretient un rapport privilégié avec les fleurs, dont les camélias. La *Piazza Grande* avec ses arcades de style lombard est une des plus grandes places de Suisse; elle accueille le marché du jeudi, les concerts du festival *Moon & Stars* et les projections nocturnes du *Festival du Film*.

En gravissant des ruelles étroites et raides presque toutes piétonnes, le visiteur atteint la Vieille Ville riche d'éléments architecturaux anciens : arc avec blason, beau portail, fresque, venelles ou petites cours où se concentre le charme de la "citadelle".

Le Sanctuaire de la Madonna del Sasso, le Château des Visconti, le Rivellino, oeuvre de Léonard de Vinci, témoignent du passé opulent de Locarno.

Au départ de Locarno, les bateaux de Navigazione Lago Maggiore font découvrir toutes les richesses du lac où se reflètent collines et montagnes, villes et villages.

Les arrêts qui s'imposent sont ceux aux îles de Brissago et à la fauconnerie de Locarno.

Les **îles de Brissago** forment le parc botanique du Tessin. La petite île *St Apollinaire* est couverte de végétation spontanée gardée à l'état naturel, tandis que la Grande Ile *St Pancrace* recèle un parc botanique, créé par Max Emde en 1927 et ouvert au public depuis 1950, où sont cultivées des plantes subtropicales des hémisphères nord et sud.

#### LE TESSIN DU SUD

La partie sud du Tessin, qui est aussi la plus méridionale de Suisse, est symbolisée par deux villes : **Lugano** et **Mendrisio**.

#### LUGANO, UN NOM QUI FLEURE BON LA DOLCE VITA

**Lugano**, c'est un nom qui fleure bon le sud et la *dolce vita*, mais la ville est aussi devenue la 3<sup>e</sup> place financière du pays.

Cet ancien village de pêcheurs, devenu le Monte-Carlo suisse, a conservé un certain charme, notamment dans son centre piétonnier dont les ruelles ont conservé leur tracé médiéval et recèlent des superbes demeures à arcade. L'église Santa Maria degli Angeli - avec la plus grande fresque murale Renaissance de Suisse - et le Museo d'Arte della Svizzera Italiana - qui expose

des œuvres de Klee, Degas et Renoir complètent le patrimoine culturel.

#### LE MENDRISIOTTO, ENTRE VIGNOBLES ET COLLINES RICHES EN HISTOIRE

La région la plus méridionale de la Suisse a deux atouts pour séduire le voyageur : ses collines recouvertes de vignobles et ses bourgs anciens très pittoresques. Très, très anciens, puisque le *Monte San Giorgio* a livré des trésors de fossiles présentés dans un musée transformé par l'architecte tessinois Mario Botta, toujours lui, à Meride.

Les visiteurs sont accueillis par la reconstitution du tinosuchus, un saurien terrestre de 2.5 m de longueur, puis découvrent sur quatre étages, la grande variété d'êtres vivants qui peuplaient, il y a quelque 200 millions d'années, la mer et les côtes du sud du Tessin.

Ce qui attire dans le **Mendrisiotto**, ce sont bien sûr les vignobles et la riche palette de vins du Tessin, où le merlot, implanté depuis 1906, tient le rôle de vedette, mais doit partager la scène avec bien d'autres cépages tels le Pinot noir, la Bondola ou le Diolinoir.

La région du Mendrisiotto propose des sentiers thématiques dans les vignobles. Les trois itinéraires circulaires ont un parcours moyen de 4 heures chacun, à pied et ne présentent pas de difficultés particulières. Ils évoquent le rapport entre

l'homme et la vigne, les traditions viticoles, les conditions climatiques favorables d'ensoleillement et de pluviosité qui ont fait le Mendrisiotto.

Après la visite des vignobles, celle des caves s'impose pour déguster les vins raffinés de la région dans un grotto typique.

Patrimoine, traditions, folklore, sports de neige, balades et vignobles, l'offre touristique du Tessin est particulièrement diversifiée. ■

#### EN SAVOIR PLUS

[WWW.SASSO-SANGOTTARDO.CH](http://WWW.SASSO-SANGOTTARDO.CH)

[WWW.DAZIOGRANDE.CH](http://WWW.DAZIOGRANDE.CH)

[WWW.MONTESANGIORGIO.ORG](http://WWW.MONTESANGIORGIO.ORG)

[WWW.BELLINZONESE-ALTOTICINO.CH](http://WWW.BELLINZONESE-ALTOTICINO.CH)

[WWW.LASPADANELLARocca.CH](http://WWW.LASPADANELLARocca.CH)

[WWW.FORTINI-CAMORINO.CH](http://WWW.FORTINI-CAMORINO.CH)

[WWW.CURZUTT.CH](http://WWW.CURZUTT.CH)

[WWW.ASCONA-LOCARNO.COM](http://WWW.ASCONA-LOCARNO.COM)

[WWW.MENDRISIOTTOTURISMO.CH](http://WWW.MENDRISIOTTOTURISMO.CH)

[WWW.ARAM-TI.CH](http://WWW.ARAM-TI.CH)



06 > Pierres sculptées par le Verzasca, dans la Val Verzasca

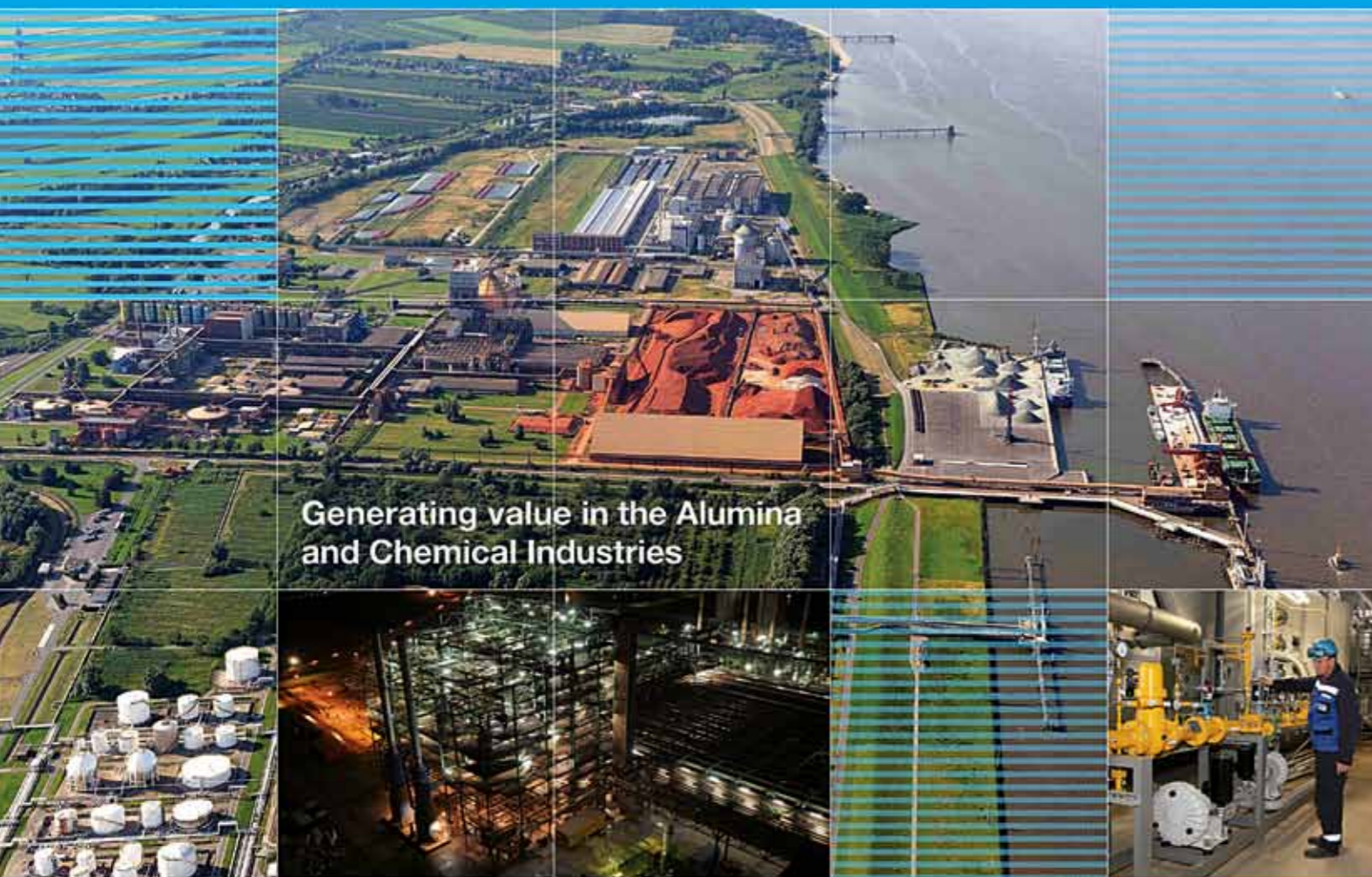
07 > Les îles de Brissago sur le Lac Majeur

08 > Intérieur d'un grotto tessinois





# AOS – Aluminium Oxid Stade



Generating value in the Alumina and Chemical Industries

## 40 years and still leading

### Our technology leads the World's Alumina Industry:

- **Quality** – Our refinery enjoys a worldwide reputation for high quality products and excellent product support.
- **Efficiency** – We have the lowest specific energy usage in the industry.
- **Environmental impact** – We generate the lowest emissions per tonne produced.

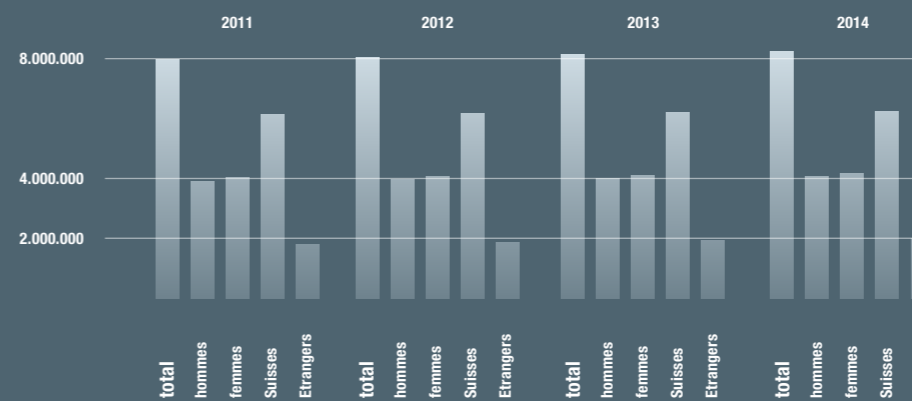
### Our commitment to the environment and the societies we serve:

- **Employment** – Providing jobs in the local community.
- **Investment in worldwide economy** – Procuring of raw materials, energy and services.
- **Creating opportunities** – By applying advanced skills and innovation.
- **Supporting local communities** – Through sponsorship and participation.

Our relentless commitment to continuous improvement ensures that everybody benefits.



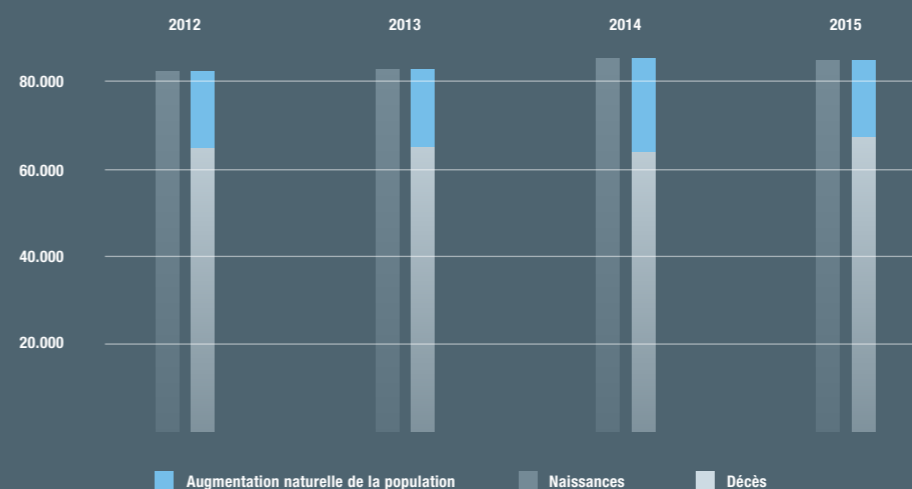
## STATISTIQUES TABLEAU DE BORD DE L'ÉCONOMIE SUISSE



### LA POPULATION

La croissance de la population helvétique est continue : + 3,54% par rapport à 2011, + 1,19 % par rapport à 2013.

La croissance de la population d'origine suisse reste plus faible (+ 1,62 % par rapport à 2011 et + 0,58 % par rapport à 2013) que celle de la population résidente d'origine étrangère (respectivement, + 10,03 % par rapport à 2011 et + 3,13 % par rapport à 2013).

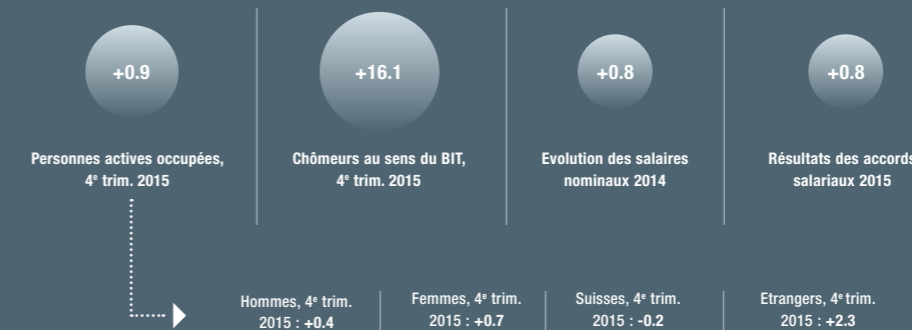


### MOUVEMENT NATUREL DE LA POPULATION

L'augmentation naturelle de la population revient à la moyenne annuelle de ±17.500 personnes, après une année 2014 exceptionnelle où l'augmentation naturelle de la population avait atteint 21.349 individus.

Ce qui est cependant inhabituel, est le nombre élevé de décès, en progression de + 5,2%, comparé à l'année 2014, et qui est la valeur la plus élevée depuis l'année 1918, marquée par la grippe espagnole. Cette augmentation est due aux plus de 65 ans et plus, touché par l'épisode grippal en début d'année et par la canicule de juillet.

### Chiffres clés les plus récents



### LE MARCHÉ DU TRAVAIL

Au 31 décembre 2015, l'emploi a progressé de 0,9% sur base annuelle.

L'emploi a reculé de 0,6% dans le secteur secondaire, mais augmenté de 1,4% dans le tertiaire.

Dans le secteur secondaire, le recul affecte presque tous les secteurs sauf l'industrie alimentaire et du tabac (+2,2%), l'industrie pharmaceutique (+2,7%) et les Travaux de construction spécialisés (+0,7%).



# IMPRIMERIE DE **H**OEILAART



## Tous travaux d'impression

- Brochures
- Journaux
- Affiches
- Flyers
- Cartes
- Menus
- Travaux de ville

**Création  
Prepress  
Finition**



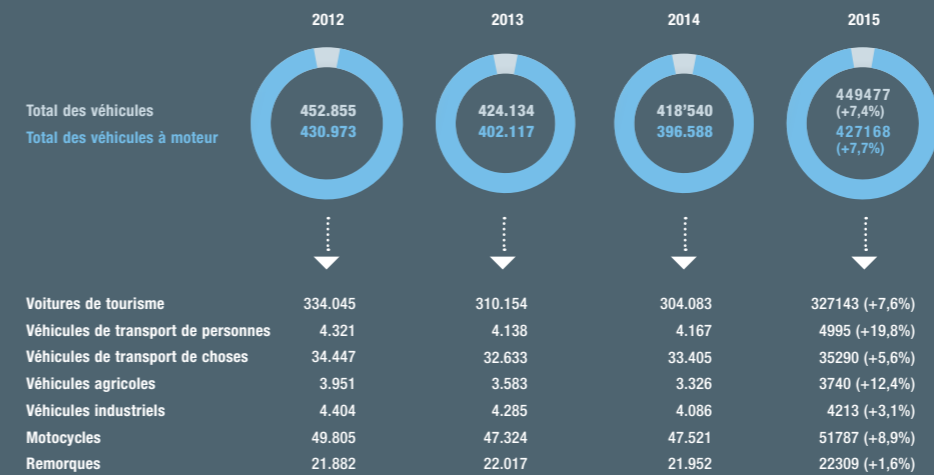
Koldamstraat 9 | 1560 Hoeilaart | Tél 02 657 03 04 | Fax 02 657 52 77  
serrist@serrist.com | www.serrist.com

### Structure

Personnes actives occupées, 4ème trim. 2015, en milliers	5004
Femmes, en % : 45.8 / Etrangers, en % : 30.7 / Temps partiel, en % : 35.6 / Indépendants, en % : 7.0	
Taux d'activité 15-64 ans, 4ème trim. 2015, en %	84.7
Durée normale de travail par semaine, 2014, en heures	41.7
Chômeurs au sens du BIT, 4ème trim. 2015, en milliers	229
Taux de chômage au sens du BIT, 4ème trim. 2015, en % : 4.7	
Salaire v brut (médiane), 2014 - secteur privé	6189
Femmes : 5548 / Hommes : 6536	

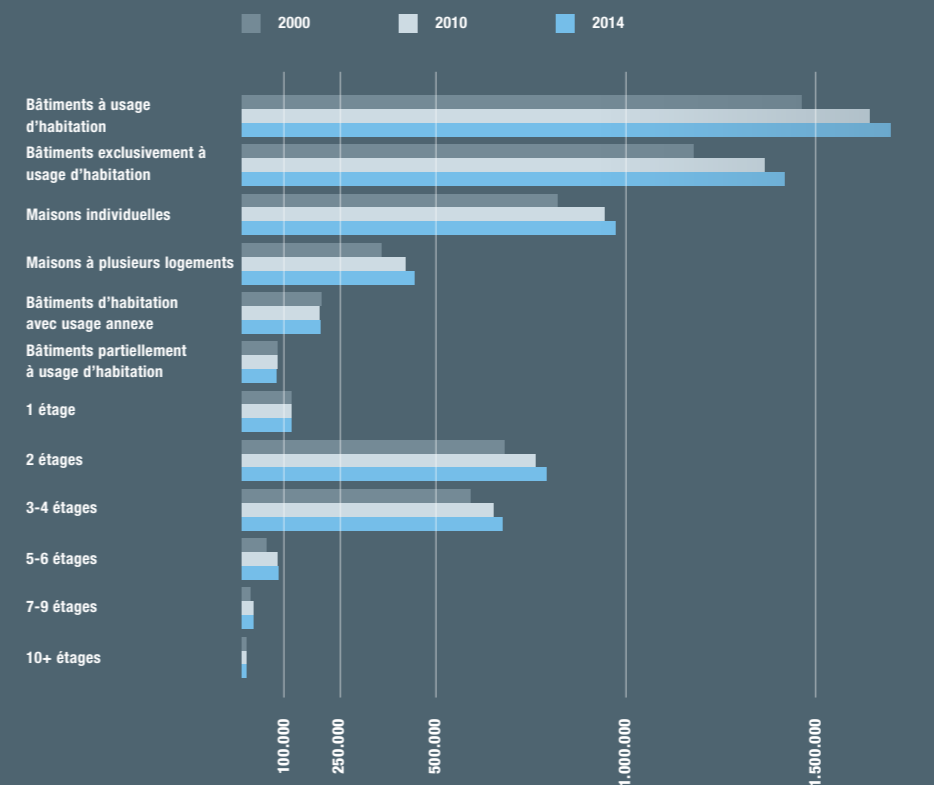
Dans le secteur tertiaire, c'est surtout le domaine de la Santé humaine et action sociale qui progresse : +3,5%.

Se situant à 4,7%, le taux de chômage reste très inférieur à la moyenne européenne, mais progresse de quelque 12%. A suivre.



### MISE EN CIRCULATION DE VÉHICULES ROUTIERS

Les chiffres de 2015 révèlent une inversion de tendance : après une diminution des mises en circulations des dernières années, les chiffres sont en progression pour tous les types de véhicules. Les hausses les plus marquées se situent au niveau des voitures de tourisme (+7,6%) et des motocycles (+8,9%)



### LE TOURISME EN 2015

Après un recul des nuitées en 2011 et 2012, puis un retournement de tendance observé en 2013 et 2014 avec une progression du nombre de nuitées tant auprès des Suisses qu'auprès des Etrangers, l'année 2015 est marquée par une diminution des nuitées de -0,8%.

L'appréciation du CHF le 15 janvier 2015 l'avait fait craindre : la légère hausse de la demande indigène ne parvient pas à compenser le recul de la demande étrangère (-1,7%).

Ce recul n'est pas uniforme : c'est surtout la demande du continent européen qui est en recul, avec 1,2 millions de nuitées en moins, ce qui correspond à une diminution de -9,3%.



# ÉVÉNEMENTS DE LA CHAMBRE

01 &gt;

Photo d'ambiance

02 &gt;

S.E. l'Ambassadeur  
B. de Cerjat avec  
M. et Mme A. von Maillot

03 &gt;

MM. C. Chariot,  
Ph. Kenel, M. Pirson  
et Mme P. Dedoncker

04 &gt;

Mme S. de Cerjeat  
entourée de  
MM. A. et A. Ziegler

## COCKTAIL D'ÉTÉ

3 JUIN 2015

> La Patinoire Royale, Bruxelles

Une des spécificités du Cocktail d'été de la Chambre, c'est de nous faire découvrir un lieu peu connu.

La Patinoire Royale ne déroge pas à la règle puisqu'elle n'a été rouverte au public que fin avril 2015.

La Patinoire Royale, lieu oublié, est destinée par Valérie Bach, son inspiratrice, et Constantin Chariot, son directeur, à devenir un lieu artistique à la fois galerie et musée, combinant exposition et vente.

Rénové, mais aussi scénographié, l'espace d'exposition voit accrochée à ses cimaises une exposition imaginée par Jean-Jacques Aillagon, ancien ministre français de la Culture, sur la thématique de "La Résistance des Images".

Elle est consacrée à la Figuration narrative, représentée par une vingtaine d'artistes, d'Adami à Tyszblat en passant par la si reconnaissable Evelyne Axell et des artistes comme Guyomard, Bernard Morteyrol ou Monory.

Découverte d'un lieu, rappel de références artistiques, dégustation de vins suisses, présence de quelque 250 membres et amis de la Chambre : voilà réunis les ingrédients d'un cocktail d'été réussi comme en ont témoigné les conversations animées et les sourires sur les visages. ■





# MONIKA RÜHL

## “Les relations Suisse-Union européenne, considérées du point de vue des entreprises”

17 JUIN 2015

> L'Atelier, Bruxelles

- |   |   |
|---|---|
| <p>01 &gt; Mme Monika Rühl entourée de M. Ph. Kenel et de l'Ambassadeur B. de Cerjat</p> <hr/> <p>02 &gt; MM. D. Schaubacher et D. Weltin</p> | <p>03 &gt; MM. C. de Meeüs, E. Röhm-Malcotti et S. Reiser</p> <hr/> <p>04 &gt; M. Fr. Baur et Mme M. Rühl d'economiesuisse</p> <hr/> <p>05 &gt; M. Fr. Baur</p> |
|---|---|

À l'Atelier, dans le quartier européen, ce jour-là, l'invitée de la Chambre n'était autre que Monika Rühl, la Directrice générale d'economiesuisse, .

Son sujet ? “Les relations Suisse-Union européenne, considérées du point de vue des entreprises.”

Le point de départ de son intervention est double : d'une part l'appréciation du franc suisse et la problématique des nouvelles mesures sur l'immigration.

Monika Rühl souligne que, sans que la Suisse entre en récession, l'appréciation du CHF par rapport à l'euro va se traduire par une croissance très modeste du PIB helvétique en 2015, et que cela aura aussi un impact sur le taux de chômage.

La politique d'immigration est la seconde préoccupation majeure d'economiesuisse, car pour les emplois qui ont été créés en Suisse, seule la moitié des employés pour ces postes, souvent hautement qualifiés, a pu être trouvée dans le marché suisse du travail.

Les propositions d'economiesuisse reposent sur trois axes.

Tout d'abord, il convient de tenir compte de l'intérêt des entreprises dans les règles d'immigration par une interprétation “business friendly” des nouvelles règles d'immigration.

Le deuxième axe, c'est de prendre toutes les mesures possibles pour rendre le marché intérieur du travail le plus efficient possible de façon à optimiser l'employabilité de la main d'oeuvre disponible.

L'objectif est d'insérer davantage les travailleurs âgés, les femmes, les jeunes, les réfugiés,... sur le marché du travail primaire.

Enfin, il importe de prendre des mesures pour utiliser de la façon la plus efficace possible les services de l'administration.

Dans le futur, il est à souhaiter que les services publics mettent l'accent sur des tâches “productives” et sur l'éducation.

Monika Rühl conclut en rappelant combien il est important pour l'économie suisse de résoudre ce problème d'immigration, tout en préservant l'accès au marché européen. Et, sachant que la Suisse et l'Union européenne ont besoin l'une de l'autre, Mme Rühl exprime l'espoir, vu que la solution doit se trouver tôt ou tard, que ce soit plutôt “tôt”. ■



# FATHI DERDER

## “Le prochain Google sera suisse (à 10 conditions)”

7 OCTOBRE 2015

> Cercle de Lorraine, Bruxelles

- |  |  |
|--|--|
| <p>01 &gt; MM. F. Baur et M. Pirson et Mme P. Dedoncker</p> <hr/> <p>02 &gt; M. Müller et Mme Fl. Balthasar, de Swisscore, particulièrement intéressés par les propos de F. Derder</p> | <p>03 &gt; MM. Ph. Kenel et L. LopezMonsieur l'Ambassadeur Ch.</p> <hr/> <p>04 &gt; M. S. Beltrametti</p> <hr/> <p>05 &gt; Mme L. Egli en compagnie de MM. C. Loits et A. Egli</p> |
|--|--|

Au Cercle de Lorraine, M. Fathi Derder, journaliste, conseiller national et président de l'association Le Réseau, est venu faire partager sa conviction que le prochain Google pouvait être suisse.

Google, Amazon, Apple sont toutes américaines et seront les grandes puissances du 21<sup>e</sup> siècle car, par-delà leur origine numérique, elles sont devenues des conglomérats actifs dans d'autres secteurs comme la santé.

La Suisse et l'Union européenne peuvent prendre la main, car les 10 conditions que Fathi Derder énonce sont à notre portée : tout d'abord doper le capital-risque, puis attirer les meilleurs

talents par une politique migratoire offensive, simplifier la vie des entrepreneurs, donner les moyens à la recherche fondamentale, rapprocher les hautes écoles et les entreprises, développer des pôles d'excellence thématiques...

Dans son intervention comme dans son livre, offert aux participants, Fathi Derder énonce 10 conditions et 50 actions concrètes. Un vrai programme politique (au bon sens du terme) pour (ré)affirmer la place de la Suisse et de l'Europe dans le monde d'aujourd'hui et surtout, de demain. Retroussons nos manches ! ■





# KLAUS TISCHHAUSER

## “Development Investments : Une symbiose entre le Luxembourg et la Suisse”

20 NOVEMBRE 2015

> Cercle Munster, Luxembourg

Le 20 novembre dernier, au Cercle Munster, la Chambre a reçu M. Klaus Tischhauser, Directeur de responsAbility Investment.

Ce gestionnaire suisse d'actifs s'est spécialisé dans l'investissement servant au développement (microfinance, agriculture durable, énergie...).

M. Tischhauser est venu expliquer comment la Suisse et le Luxembourg agissent en symbiose dans ce marché en forte progression qu'est l'investissement dans la croissance économique et le progrès sociétal des économies émergentes. ■

01 >  
S.E. l'Ambassadeur  
Urs Hammer  
et MM. F. Baur  
et Ph. Bernard

02 >  
L'orateur  
K. Tischhauser

03 >  
MM. R. Goeres et  
J. Will

04 >  
M. Ph. Kenel en  
conversation avec  
M. C. Wassenich



# TONI HABERTHÜR

## “Victorinox, 130 ans de passion”

3 DÉCEMBRE 2015

> Crowne Plaza Brussels - Le Palace, Bruxelles

01 >  
MM. T. Habberthür et  
L. Caetano entourant  
Mme S. Aurez

02 >  
MM. A. Vernoux et  
O. Figus entourant  
Mme P. Dedoncker

03 >  
MM. P. Soyeur et  
Y. Neujean entourant  
Mme Ch. Meuwly

04 >  
MM. J. Russotto et  
Ph. Kenel entourant  
Monsieur l'Ambassa-  
deur Ch.

04 >  
L'orateur  
T. Habberthür

Pour ce “Dîner de fin d'année”, l'orateur choisi, Toni Habberthür, est venu nous présenter une marque bien connue, Victorinox. Dans un lieu à nouveau accessible : l'ancien Hôtel Palace et sa décoration Art Deco.

Cette marque-symbole du couteau suisse - dont Victorinox est le créateur - véhicule aussi l'image de la qualité suisse.

L'orateur nous a conté comment un petit atelier de coutellerie créé en 1884 en est arrivé à présenter aujourd'hui une gamme de 900 modèles de couteaux Victorinox : 100 versions du “couteau suisse”, 260 d'autres couteaux à usages multiples et 540 modèles de couteaux à usage ménager ou professionnel.

Cette large gamme est produite à raison de 120.000 pièces par jour, soit 26 millions par an, dans les sièges de production à Ibach et Delémont.

A cette stratégie de diversification dans la gamme de couteaux - bien différents du 1er couteau suisse pour le milicien en 1891 - s'ajoute l'utilisation de Victorinox comme *marque-ombrelle* pour une palette d'autres produits, tantôt très logiques comme les bagages et les montres ou tantôt plus étonnant comme les parfums.

A l'issue d'un repas très convivial, les participants sont repartis avec un couteau Victorinox multi-usages. ■





# COCKTAIL DE NOUVELAN

**3 FÉVRIER 2016**

> Cercle Munster, Luxembourg

C'est dans l'ambiance "cosy" du Cercle Munster, que ses membres affectionnent, que la Chambre la Commerce suisse a organisé son désormais traditionnel cocktail de Nouvel An au Grand Duché de Luxembourg.

Un alléchant buffet, une offre viticole gouleyante, des conversations animées - une importante présence féminine y serait-elle pour quelque chose ? - et une ambiance détendue : tous les ingrédients étaient réunis pour que la soirée soit un succès. ■

- |   |  |
|---|--|
| <p>01 &gt;<br/>MM. R. Goeres et Ph. Kenel entourant Monsieur l'Ambassadeur Urs Hammer</p> <hr/> <p>02 &gt;<br/>Une tablée féminine...</p> <hr/> <p>03 &gt;<br/>...et une tablée mixte</p> | <p>04 &gt;<br/>MM. P-Y Augsburg, Th. Steiger et R. Goeres</p> <hr/> <p>05 &gt;<br/>MM. Hartmann et Ph. Kenel</p> |
|---|--|



# S.E. M. L'AMBASSADEUR CHRISTIAN MEUWLY

## “Suisse et Belgique : Atouts européens et dans le monde”

**2 MARS 2016**

> Hôtel le Plaza, Bruxelles

- |   |  |
|---|--|
| <p>01 &gt;<br/>MM. Fr. Baur et C. De Meeus</p> <hr/> <p>02 &gt;<br/>MM. P. Soyeur et J-F Richon avec Mme Fl. Roth</p> | <p>03 &gt;<br/>MM. le Prince d'Arenberg et M. J. Russotto entourant Mmes N. Russotto et B. Herry-Berg</p> <hr/> <p>04 &gt;<br/>M. l'Ambassadeur Ch. Meuwly et M. Ph. Kenel avec Mme P. Dedoncker</p> |
|---|--|

C'est une tradition pour la Chambre d'accueillir le nouvel Ambassadeur de Suisse en Belgique et au Luxembourg.

L'accueillir, mais aussi souvent lui demander de prendre la parole lors d'un dîner-conférence. Pour cet exercice, S.E Christian Meuwly avait choisi de faire un parallèle entre nos deux pays, de façon fine et diplomatique, dans leurs dimensions européennes et internationales.

Les références et évolutions montrent que si des similitudes fondamentales perdurent entre les deux pays, en quatre ans, d'autres éléments n'auraient pas pu être abordés précédemment.

L'Histoire s'accélère, c'est certain.

Monsieur C. Meuwly, qui connaît bien la Belgique pour avoir été conseiller "Affaires politiques et Communication" à la Mission suisse auprès de l'Union européenne de 1995 à 1999, évoque tout d'abord des images très contrastées de nos deux pays. La Belgique est un royaume qui fut pionnier au sein de diverses organisations

européennes, mais se montre aujourd'hui inquiet de son avenir. La Suisse, de son côté, s'affirme comme une république stable, bien installée dans son fédéralisme et sa neutralité, qui a opté il y a 70 ans pour le libre échange.

Les similitudes sont par ailleurs nombreuses : la taille, le multilinguisme, avec, pour les francophones, une langue majoritaire qui est celle du voisin du nord, quatre pays voisins, la présence de villes comme Bruxelles et Genève qui abritent un très grand nombre d'institutions européennes ou mondiales.

Et de citer quatre exemples de collaborations scientifiques et économiques.

L'aventure de Solar Impulse où la firme Solvay est impliquée, l'implantation d'UCB à Bulle, l'appel à projets bilatéral entre la Belgique et la Suisse pour la recherche appliquée dans le cadre d'Eureka/Eurostars et la prise de participation de Fluxys dans Transitgas qui exploite le gazoduc qui traverse la Suisse. ■





# FRANÇOIS GARÇON

## “La Suisse, Pays le plus heureux du monde”

15 MARS 2016

> Cercle Munster, Luxembourg

François Garçon, analyste du “modèle suisse”, est venu au Cercle Münster, à Luxembourg, pour nous parler de son dernier ouvrage “*La Suisse, Pays le plus heureux du monde*”.

“Le modèle suisse” visait à bousculer les clichés concernant la Suisse, trop souvent réduite dans l’imaginaire à un pays de sapins et de coffres-forts pour riches exilés fiscaux.

Impressionné dès ses études par les 25 constitutions cantonales suisses - un cas unique -, l’orateur a voulu dans son dernier ouvrage tenter de savoir pourquoi la Suisse est le pays le plus heureux du monde. Il y voit quatre raisons principales.

La première, c’est 725 ans d’association volontaire, non pas imposée par des conquêtes, mais fruit d’une convention signée non par des rois ou des puissants, mais par des communautés montagnardes.

Le deuxième point mis en évidence par François Garçon, c’est l’obsession souverainiste. Par l’importance des communes notamment, le peuple est réellement souverain et “tient les élus en laisse”. Le peuple est l’unique source de droit.

L’éloge de la subsidiarité constitue le troisième des quatre

points relevés par Fr. Garçon. Tout ce qui peut se régler au niveau de la Commune, l’est à ce niveau avant de faire appel si nécessaire aux juridictions cantonale ou fédérale.

Dernier élément de “bonheur” : des parlements sous contrôle.

Certes, ce sont les parlements cantonaux et fédéral qui promulguent et mettent en oeuvre les lois, mais le peuple en contrôle le bon fonctionnement.

On le sait : le bonheur n’est jamais absolu. François Garçon voit aussi deux nuages planer sur lui : le franc fort, mais surtout la montée d’une certaine “germanophobie” qui a un impact sur l’apprentissage des langues et pourrait menacer ce que Renan appelait une “nation de volonté”.

L’orateur achève sa conférence par une image surprenante, celle d’un poulpe qu’il verrait bien symbolique de la Confédération helvétique car, apprenons-nous, le poulpe ne dispose pas d’un système nerveux central mais bien décentralisé : seul un tiers de ses neurones sont situés dans la tête, pour deux tiers dans les tentacules...ce qui donne une grande réactivité. Belle métaphore de la Suisse. ■

01 > MM. l’Ambassadeur Urs Hammer, Ph. Kenel et D. Muyts	03/04 > Une écoute attentive
02 > L’Ambassadeur U. Hammer et Mme P. Bernard	05 > M. François Garçon



PL

Visitez le vignoble en terrasses de Lavaux - classé au Patrimoine Mondial de l’Unesco - et dégustez notre Grand Cru de St-Saphorin « Les Blassingses ».

Pierre-Luc Leyvraz  
Chemin de Baulet 4  
CH-1071 Chexbres Suisse  
[www.leyvraz-vins.ch](http://www.leyvraz-vins.ch)





## ADMINISTRATEURS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE SUISSE POUR LA BELGIQUE ET LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

### Président

**M. Philippe KENEL \***  
*CABINET D'AVOCATS PYTHON*  
B - 1000 BRUXELLES

### Vice-Présidents

**M. Robert GOERES \***  
*GOERES HORLOGERIE*  
L - 2340 LUXEMBOURG

**M. Michel PIRSON \***  
*APIC INSURANCE*  
B - 1330 RIXENSART

### Trésorier

M. Michel PIRSON \*  
*APIC INSURANCE*  
B - 1330 RIXENSART

### Administrateurs

S. A. S. le Prince H. d'ARENBERG  
*FRONT PARTNERS*  
B - 1170 BRUXELLES

M. Pierre-Yves AUGSBURGER  
*FUCHS & ASSOCIES FINANCE*  
L - 1724 LUXEMBOURG

M. Matthias BAEKELANDT  
*BOMBARDIER TRANSPORTATION*  
B - 8200 BRUGGE

M. François BAUR \*  
*ECONOMIESUISSE*  
B - 1000 BRUXELLES

M. Philippe BERNARD  
*CREDIT SUISSE*  
L - 2010 LUXEMBOURG

M. Cédric de MEEÛS  
*LAFARGEHOLCIM*  
B - 1000 BRUXELLES

Mme Pascale DEDONCKER \*  
*THE BRAND EMBASSY*  
B - 1180 BRUXELLES

M. Richard ERWIN  
*ROCHE PHARMA*  
B - 1070 BRUXELLES

M. Roman HAGEN  
*SWISSGRID*  
CH - 5070 FRICK

M. Claude LOITS  
*IMPRIMERIE DE HOEILAART*  
B - 1560 HOEILAART

M. Charles MÉDART  
*B - 2550 KONTICH*

M. Dirk MERTENS  
*NOVAEDES INTERNATIONAL*  
B - 2030 ANTWERPEN

M. Marc MEURANT  
*B - 1040 BRUXELLES*

M. Yves NEUJEAN \*  
*B - 1160 BRUXELLES*

M. Jean RUSSOTTO  
*STEPTOE & JOHNSON LLP*  
B - 1050 BRUXELLES

M. Paul SOYEUR \*  
*B - 1000 BRUXELLES*

M. Vincent VANWIJNSBERGHE  
*NOVARTIS PHARMA*  
B - 1800 VILVOORDE

M. Alexander von MAILLOT  
*NESTLE BELGILUX*  
B - 1070 BRUXELLES

M. Alain ZIEGLER  
*ZIEGLER GROUP*  
B - 1020 BRUXELLES

\* Membres du comité de direction

## ADRESSES DES AMBASSADES DE SUISSE

### Ambassade de Suisse en Belgique

Rue de la Loi, 26 - bte 9  
B - 1040 Bruxelles  
Tél : +32 2 285 43 50  
Fax : +32 2 285 43 66  
E-mail : bru.vertretung@eda.admin.ch  
benelux@eda.admin.ch

### Ambassade de Suisse au Grand-Duché de Luxembourg

Boulevard Royal, 25 A  
L - 2449 Luxembourg  
Tél : +352 22 74 74 1  
Fax : +352 22 74 74 20  
E-mail : lux.vertretung@eda.admin.ch  
benelux@eda.admin.ch

Mission de la Suisse auprès de l'Union européenne  
Place du Luxembourg, 1  
B - 1050 Bruxelles  
Tél : +32 2 286 13 11  
Fax : +32 2 230 45 09  
E-mail : brm.vertretung@eda.admin.ch

## ASSOCIATIONS SUISSES EN BELGIQUE

**IL EXISTE DE NOMBREUSES ASSOCIATIONS SUISSES EN BELGIQUE OFFRENT DE LARGES POSSIBILITÉS DE RENCONTRE À LA CINQUIÈME SUISSE DE BELGIQUE.**

### Union Suisse de Bruxelles

L'objectif de l'Union Suisse de Bruxelles est de permettre aux Suisses et Amis de la Suisse de se rencontrer lors de diverses activités, dont le Jass tous les 15 jours.

Président: M. René STREHLER  
*11, Avenue des Airelles - 1170 Bruxelles*  
Tél. : +32 2 675 30 22 (Bureau)  
Fax : +32 2 672 05 83  
*Renseignements auprès de M. Max Eberhard,*  
Tél. +32 2 384 18 16

### Société Suisse d'Anvers

Créée en 1887, elle organise notamment des activités permanentes : Table ronde et Jass tous les mercredis à partir de 15h00 à la Brasserie De Gouden Legende, Floraliëlaan 531 à 2610 Antwerpen-Berchem.

Président : M. Walter FRETZ  
*Grote Steenweg 32 - 2600 Berchem*  
Tél. : +32 3 233 80 57

### Société Suisse de Liège - Verviers

Fondée en 1904, la Société Suisse de Liège-Verviers organise annuellement une demi douzaine de manifestations : visites de musée, de parc d'attractions ou soirée au théâtre.

Présidente : Mme Florence ROTH  
*Consul honoraire de Suisse à Liège*  
*62 Rue des Blés - 4420 St-Nicolas*  
Tél.: +32 4 252 22 27  
*info@suisseliège.be - http://www.suisseliège.be*

### Société Suisse de Charleroi

La Société Suisse de Charleroi a été fondée en 1893. Son but est de regrouper les Suisses habitant Charleroi et son arrondissement afin de consolider les sentiments de patriotisme et d'amitié qui unissent tous les confédérés.

Actuellement les membres se réunissent deux fois par an : une fois au printemps en Assemblée Générale et une fois en décembre pour le traditionnel repas de Noël.

Présidente: Mme Françoise MACHOUD-LEBE  
*95 boulevard Tirou - 6000 Charleroi*  
Tél. : +32 71 31 57 91

## MEMBRES D'HONNEUR

### M. Christian Meuwly

*Ambassadeur de Suisse en Belgique*

### M. Urs HAMMER

*Ambassadeur de Suisse au Grand-Duché de Luxembourg*

### M. Roberto BALZARETTI

*Chef de Mission, Ambassadeur de la Suisse auprès de l'Union européenne*

M. Pierre-Yves SIMONIN  
M. Anton THALMANN  
M. Robert MAYOR  
M. Jean-Jacques de DARDEL  
M. Bénédicte de CERJAT  
Anciens Ambassadeurs de Suisse en Belgique

Mme Ingrid APELBAUM-PIDOUX  
M. Philippe GUEX  
Anciens Ambassadeurs de Suisse au Grand-Duché de Luxembourg

M. Carolo JAGMETTI  
M. Bénédicte de TSCHARNER  
M. Alexis LAUTENBERG  
M. Dante MARTINELLI  
M. Bernhard MARFURT  
M. Jaques de WATTEVILLE  
Anciens Chefs de Mission, Ambassadeurs de la Suisse auprès de l'Union européenne

M. Arthur E. ZIEGLER  
M. Walter BUHLMANN  
M. Pierre-Yves GENTIL  
M. André JAQUET  
M. Georges ROOST  
M. Yvan HUYGHEBAERT  
M. Claude DESSEILLE  
M. Marc MEURANT  
Anciens Présidents

## LE CONSEIL FÉDÉRAL

### Président de la Confédération :

**M. Johann N. SCHNEIDER-AMMANN**

Département fédéral de justice et police (DFJP)

**Mme Simonetta SOMMARUGA**

Département fédéral de l'économie (DFE)

**M. Johann N. SCHNEIDER-AMMANN**

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC)

**Mme Doris LEUTHARD**

Département fédéral de l'intérieur (DFI)

**M. Alain BERSET**

Département fédéral des finances (DFF)

**M. Ueli MAURER**

Département fédéral des affaires étrangères (DFAE)

**M. Didier BURKHALTER**

Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS)

**M. Guy PARMELIN**



# CHAMBRE DE COMMERCE SUISSE



POUR LA BELGIQUE ET LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

## REJOIGNEZ- NOUS...

Créée en 1898, la Chambre de Commerce Suisse pour la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg a son siège à Bruxelles. Organisée sous forme d'association sans but lucratif (ASBL), ses organes sont un conseil d'administration composé des représentants des principales entreprises et associations suisses présentes dans les deux pays où elle déploie ses activités, un comité de direction en charge des affaires courantes, un président, deux vice-présidents, l'un domicilié en Belgique et l'autre au Grand-Duché de Luxembourg, et l'assemblée générale qui regroupe tous les membres.

La chambre de commerce a comme fonction d'être une plateforme de rencontres entre les milieux belge, européen, luxembourgeois et suisse aussi bien dans les domaines économique, culturel que politique. Elle organise une dizaine d'événements par an dont, de manière régulière, un cocktail d'été au mois de juin et un dîner de Noël au mois de décembre, tous deux en Belgique, ainsi qu'un cocktail de nouvel an au mois de février à Luxembourg.

Sa politique de communication repose, d'une part, sur le Swissnews, revue annuelle qui participe à l'élaboration de l'image de la Suisse en Belgique et au Grand-Duché de Luxembourg et, d'autre part, sur un site internet régulièrement alimenté, notamment par une présentation des différents événements organisés par la chambre de commerce et par un résumé des principaux livres ayant trait à la Confédération helvétique.

La chambre de commerce qui comprend, actuellement, plus de 220 membres, ne reçoit aucun subside étatique et peut atteindre ses objectifs uniquement grâce au travail bénévole d'un certain nombre de personnes, aux cotisations de ses membres et au sponsoring.

Le montant des cotisations s'élève à EUR 100.- pour les individus (EUR 250.- pour les membres protecteurs) et à EUR 250.- pour les entreprises (EUR 1'500.- pour les membres protecteurs).

### DEMANDE D'ADHÉSION

Je soussigné, demande à être admis à la Chambre de Commerce Suisse pour la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg en qualité de

- Personne physique membre (cotisation annuelle de 100 €)
- Personne physique membre protecteur (cotisation annuelle de 250 €)
- Société membre (cotisation annuelle de 250 €)
- Société membre protecteur (cotisation annuelle de 1500 euros)

Et m'engage à verser la somme correspondant à ma cotisation annuelle sur le compte IBAN BE27 4352 2517 5173 - BIC KREDBEBB ouvert auprès de la KBC Banque Bruxelles Congrès.

Nom & prénom ou raison sociale et personne de contact

Adresse .....

Tél. ....

Fax .....

E-mail .....

Profession et branche principale d'activité

Date .....

Signature



ON NE SE SOUCIE  
DE SES ASSURANCES  
QUE TROP TARD ...



ASSURANCES  
CRÉDITS  
PLACEMENTS

Nous vous accompagnons dans tous vos projets et restons à vos côtés pour vous permettre de vous concentrer sur vos activités professionnelles ou privées.

Une équipe sur qui compter.



+32 2 652 20 40  
[www.apicinsurance.be](http://www.apicinsurance.be)

## APIC Insurance

Avenue de Mérode, 20 - 1330 Rixensart, BELGIQUE  
+32 2 652 20 40 - [info@apicinsurance.be](mailto:info@apicinsurance.be) - [www.apicinsurance.be](http://www.apicinsurance.be)

Nos engagements vis-à-vis de nos clients comprennent entre autres le professionnalisme, l'honnêteté et la transparence ainsi que le respect de leurs intérêts.

Membre de la Chambre de Commerce Suisse pour la Belgique et le Luxembourg  
N° FSMA 012829A - N° Entreprise 0444.902.277



# HUBLOT



  
**HUBLOT**  
BOUTIQUES  
GENEVE • GSTAAD • LUZERN  
ZURICH • ZERMATT

hublot.com • f • t • i

Classic Fusion Aeromoon King Gold.  
Boîtier réalisé dans un alliage d'or  
rouge unique, le King Gold. Cadran  
en saphir permettant de dévoiler le  
mouvement, affichant les phases de  
lune, quantième ainsi que jour et mois.