

<b>Zeitschrift:</b>	Les intérêts de nos régions : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts jurassiens
<b>Herausgeber:</b>	Association pour la défense des intérêts jurassiens
<b>Band:</b>	52 (1981)
<b>Heft:</b>	4: Relations transfrontalières
 <b>Artikel:</b>	L'exemple de la région bâloise
<b>Autor:</b>	Briner, Hans J.
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-824675">https://doi.org/10.5169/seals-824675</a>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 12.01.2026

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

# L'exemple de la région bâloise

Qu'il s'agisse de régions au sein de la Communauté européenne ou de régions d'autre pays uest-européens, on s'aperçoit parfaitement qu'elles jouent un rôle toujours plus considérable. En effet, elles se sont mises à conduire elles-mêmes le processus du développement, fonction qu'assumaient auparavant la nation ou la ville. En d'autres termes, la grande diversité des régions, chacune dans ses caractéristiques, contribuera dans l'avenir à influencer substantiellement le développement régional, donc les méthodes de planification régionale en Europe. Dans ce contexte, il est intéressant de montrer, en prenant l'exemple d'une région frontalière internationale, quels problèmes peuvent se poser aux zones nationales respectives lors d'une planification régionale, surtout lorsque les frontières nationales doivent être prises en considération. C'est à cela que je désire limiter mon exposé. Ces problèmes dans les régions frontalières laissent deviner aujourd'hui déjà les questions qui se poseront lors d'une éventuelle suppression des frontières nationales, lors de la création d'une Europe des régions. Repensons ici à l'immense diversité des régions d'Europe : les grandes régions de Paris, Londres, la Ruhr, Francfort, Munich, Milan, etc., les zones rurales sous-développées particulièrement problématiques, les régions définies géographiquement et historiquement comme la Suisse, la Hollande, la Belgique et le Danemark. Toutes représentent des formes de gouvernement bien particulières.

Pour la Suisse en tant que petit Etat, les régions limitrophes, composées de cantons indépendants, sont d'une importance décisive. *Les interactions au-delà des frontières nationales y occupent une place plus importante que dans un grand pays comme la France ou l'Allemagne.* Plus le pays est petit, plus la circulation, les rapports économiques et les problèmes de l'environnement franchissant les frontières nationales sont grands. Notons aussi que les fronta-

liers (100 000) des agglomérations limitrophes de Genève, de Bâle et du Tessin sont très nombreux (carte de la Suisse). Il est donc bien évident qu'une planification commune s'impose de chaque côté des frontières. En effet, la collaboration et la planification avec les pays voisins préoccupent particulièrement la Suisse. Elle participe activement aux travaux des organisations internationales AELE, OCDE et du Conseil de l'Europe, mais le fait de ne pas être membre de la Communauté européenne la handicape en partie aux frontières avec l'Allemagne, la France et l'Italie. Aussi serait-il intéressant d'esquisser sur la base du cas de test de la Regio les problèmes qui se posent généralement lors de la coordination de la planification.

## Carrefour de l'Europe

La région frontalière de la Regio se situe en Europe centrale entre les massifs montagneux des Vosges, du Jura et de la Forêt-Noire. La France, l'Allemagne et la Suisse en occupent chacune un tiers. A l'intérieur de cette zone fort peuplée, des liens étroits culturels et économiques existent depuis des siècles déjà – bien avant qu'on ne parle de la France, de l'Allemagne ou de la Suisse. Les habitants parlent une langue commune, un dialecte allemand – l'alémanique. Au cours d'une longue histoire commune, une culture spécifique s'est formée qu'il importe aujourd'hui de conserver au moyen d'une planification et d'une harmonisation coordonnées dans chaque région. *Deux millions de personnes (respectivement ½ de Français, d'Allemands et de Suisses) vivent aujourd'hui sur cette étendue de près de 10 000 km<sup>2</sup> qui englobe 3 nations, 5 cantons, 2 départements, 1 land, 3 districts, 2 associations régionales et 1 000 communes.*

Du côté suisse, une organisation spéciale, la *Regio Basiliensis*, fut fondée en 1963, dans le but de planifier et d'encourager le déve-

loppe ment économique, politique et culturel de cette région trinationale. Durant les 20 dernières années, des organisations allemandes, françaises et suisses, de caractère public ou privé, ont stimulé pour une large part cette planification et collaboration transfrontalière. Les travaux du Comité tripartite de la Commission tripartite germano-franco-suisse, créée il y a cinq ans, montrent dans quelle mesure les problèmes techniques des planifications sont déterminants dans le domaine de l'infrastructure et lors de la planification économique. Cette Commission tripartite fut mise sur pied le 3 novembre 1975, sur la base d'un échange de notes entre Bonn, Berne et Paris, afin «d'examiner et de résoudre les questions de voisinage». Elle «élabore des recommandations à l'attention des parties contractantes et peut, le cas échéant, préparer des projets d'accords». Le Comité tripartite a traité en priorité, ces deux dernières années, quelques problèmes de planification. Je désire tout de suite insister spécialement sur celui des transports transfrontaliers.

## Une vue globale des transports

La Commission «Circulation ferroviaire transfrontalière», qui est placée sous la présidence de la Suisse et dont font partie les trois chemins de fer nationaux SNCF, DB et CFF, examine actuellement les variantes du trafic ferroviaire international à longue distance, *compte tenu de la communication sur rail avec l'aéroport de Bâle-Mulhouse*. En présence des nouvelles lignes de communication en Alsace, qui font du triangle Bâle - Mulhouse - Fribourg-en-Brisgau une plaque tournante des transports à trois pôles, les questions essentielles pour l'avenir demandent nécessairement, pour être résolues, la collaboration entre la Suisse, la France et l'Allemagne. Le choix qu'il faudra faire en 1981 entre un *tunnel ferroviaire à travers le Gothard ou à travers le Splügen*, soulève brusquement la question de savoir quel sera la rôle de cette région trinationale dans la circulation ferroviaire du nord au

sud de l'Europe. D'où s'ensuit, en deuxième priorité, la question du trafic marchandises combiné. Où peut-on, face à l'*ouverture du tunnel routier du Gothard*, effectuer le chargement des poids lourds sur le train? Il faut enfin retenir, en troisième lieu – toujours au sujet de la planification des transports – que probablement nulle part une agglomération s'étend au-delà des frontières nationales, si ce n'est le cas de la zone de Bâle avec son demi million d'habitants. Afin de maîtriser le trafic à courte distance dans cette région, la vue globale franco-germano-suisse sera – une fois de plus – indispensable.

L'*aéroport de Bâle-Mulhouse*, situé sur sol français et exploité en commun par la Suisse et la France, préoccupe, depuis plusieurs années déjà, notamment la partie suisse. Aujourd'hui, plus d'un million de personnes utilisent cet aéroport qui a exigé des investissements de l'ordre de quelques centaines de millions de francs suisses. Français, Suisses et Allemands bénéficient de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, aéroport international et unique dans son genre.

*La planification des transports transfrontaliers constitue, en outre, un aspect essentiel pour la position de la partie suisse de la Regio (Suisse du nord-ouest) sur la conception globale des transports en Suisse, conception qui est actuellement à l'ordre du jour. La situation régionale doit être présentée aux autorités suisses en prenant en considération les facteurs transfrontaliers.*

*On s'aperçoit ici, à quel point la planification dépend de la politique régionale.*

Au cours de tous ces efforts, le désir est né dans la région de former un groupe pluriliste qui soit à même d'influencer la planification nationale des transports en Suisse, par une collaboration transfrontalière. En prenant ce cas comme exemple et en regardant de près les détails, on pourrait révéler l'interdépendance de la planification régionale et de la politique régionale.

*Par Hans J. Briner,  
secrétaire général  
de la Regio Basiliensis, Bâle*