

**Zeitschrift:** Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie  
**Herausgeber:** Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel  
**Band:** 6 (1965)  
**Heft:** 1

**Artikel:** Frontières et influences urbaines dans le "Dreiländerecke"  
**Autor:** Rimbert, Sylvie J.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1089428>

### **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:** 14.01.2026

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

# FRONTIÈRES ET INFLUENCES URBAINES DANS LE «DREILÄNDERECKE»

SYLVIE J. RIMBERT

En vue de la préparation du Ve Plan National français, dont l'exécution devrait débuter en 1965, le premier groupe de la Commission de l'Aménagement du Territoire, spécialisé dans les questions urbaines, a été amené à envisager les effets que pourrait avoir une progressive ouverture des frontières sur les grandes villes frontalières. C'est pourquoi, le chef du Centre d'Etudes Economiques et Sociales du Ministère de la Construction nous chargeait, il y a quelques mois, de préparer un rapport sur les interférences des zones d'influence des métropoles régionales qui, de part et d'autre des frontières, s'échelonnent de la Savoie à l'Ardenne.

Bâle y occupe une place dont le présent article voudrait montrer l'importance et l'originalité.

## 1 Méthode d'analyse: une enquête par questionnaire

La détermination des zones d'influence et de leurs interférences actuelles, impliquait le choix d'une méthode d'analyse rapide et économique, donc sélective.

La sélection consistait à éliminer le jeu des zones d'influence du bas de la hiérarchie urbaine (bourg, ville-bourg, petite-ville, ville-moyenne) en choisissant de ne considérer que les facteurs d'attraction particuliers aux grandes villes. On sait que cette attraction est surtout proportionnelle à l'importance des activités tertiaires, et plus précisément «quaternaires»<sup>1</sup>, qu'abritent ces villes. Aussi, la première étape de notre travail fut-elle l'élaboration d'une liste de services assez rares pour faire défaut dans les petites villes et obliger les habitants de celles-ci à venir les utiliser dans la métropole de leur choix. Cette liste devait être présentée, sous forme de questionnaire, à des correspondants bénévoles: il fallait donc éviter d'imposer à ces derniers une corvée encyclopédique et renoncer à l'intégralité des services caractéristiques pour ne leur proposer qu'un choix limité en même temps que varié<sup>2</sup>.

En effet, l'enquête par questionnaire qui allait être la base de notre étude, ne jouissait ni de l'obligation administrative, comme dans le cas du recensement national, ni de l'attrait d'un concours publicitaire, comme dans le cas d'une prospection commerciale. Il fallait également renoncer à exploiter la

<sup>1</sup> Jean Gottmann: *Megalopolis*. 20th Century Fund Study. New-York, 1961. p. 576 «... quaternary family of economic activities-services that involve transactions, analysis, research, or decision-making, and also education and government. Such quaternary types require more intellectual training and responsibility.

<sup>2</sup> Questionnaire à 30 questions et grille à double entrée, p. 42.

bonne volonté du corps enseignant en s'adressant uniquement aux instituteurs, ainsi que l'ont pourtant fait nos prédécesseurs, M. Piatier et M. Rochefort, ceci pour deux raisons<sup>3</sup>: d'abord parce que les instituteurs ont généralement un niveau de vie et des responsabilités qui ne les conduisent qu'exceptionnellement à utiliser eux-mêmes, ou à connaître ceux qui utilisent couramment, par exemple, une agence de publicité cinématographique, un conseiller en droit international, ou un assureur pour risques maritimes (services proposés par le questionnaire); ensuite, parce qu'après avoir éliminé le cas du jeune diplômé récemment nommé dans une commune qu'il ignore, le jugement synthétique d'un seul homme sur la vie locale ne nous semble possible qu'au niveau du village, du bourg, ou à l'extrême limite, de la petite ville, types d'agglomérations que justement nous voulions éliminer.

Il fallait donc s'attendre à ce que le nombre des correspondants bien informés, disposés à perdre un timbre et quelques minutes soit assez limité, et ne leur demander qu'un minimum d'effort.

Nous avons pensé pouvoir remédier à ce nombre relativement faible de réponses, par leurs qualités d'information. Pour ce faire, la sélection a également porté sur les correspondants éventuels: nous avons choisi, surtout dans des villes moyennes et dans quelques grandes villes, des représentants des professions libérales, des commerçants en gros, des fonctionnaires généraux, des industriels. Ces personnes, sélectionnées à l'aide du Bottin ou d'annuaires téléphoniques, sont d'ailleurs assez peu nombreuses et difficiles à trouver dans de petites villes.

En fait, si les fonctionnaires et les commerçants ont assez peu répondu, le Corps Médical, les notaires, avocats, architectes, industriels, nous ont fourni l'essentiel des réponses. Ces lignes nous sont l'occasion de les remercier de l'intérêt qu'ils ont bien voulu prendre à notre travail.

Il semble donc peu vraisemblable, dans ces conditions, que l'enquête étendue à la totalité de la population puisse donner des résultats bien différents. Tout laisse croire qu'une large diffusion du questionnaire chez des représentants des secteurs secondaire et primaire n'aurait fait qu'accroître les lacunes d'information.

La diffusion de ces questionnaires devait s'étendre aux marges frontalières de dix départements français, du Sud-Luxembourg belge, du Grand-Duché, des Länder de Saarland, Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg, et des cantons suisses de Basel-Stadt, Basel-Land, Berne, Neuchâtel et Vaud. C'est pourquoi il en fut préparé des éditions en Allemand et en Français, légèrement différentes quant au choix des colonnes de villes<sup>4</sup>.

En ce qui concerne la «Regio Basiliensis» au sens large, les résultats furent les suivants:

---

<sup>3</sup> M. Rochefort: L'organisation urbaine de l'Alsace. Questionnaire en annexe; publications de la fac. des Lettres de l'Université de Strasbourg. 1960, 384 pages.

<sup>4</sup> Nous avons ici bénéficié de l'aide des Préfectures du Doubs, de l'Ain, du Jura, de la Haute-Savoie et de Belfort, de celle de la Direction Régionale du Ministère de la Construction de Strasbourg; de l'aide du Professeur J. A. Sporck de l'Université de Liège, du Professeur Annaheim de l'Université de Bâle, du Professeur J.-L. Piveteau de l'Université de Fribourg, du Professeur Guichonnet de l'Université de Genève, du Professeur H. Rieben de l'Université de Lausanne; enfin, de l'aide de plusieurs administrations des Länder voisins. Qu'ils trouvent ici l'expression de nos remerciements, en même temps que la concrétisation d'une coopération internationale. La traduction du questionnaire en Allemand, et sa diffusion dans les régions germanophones, ont été dues à M. G. Wackermann, de Strasbourg, qui s'est également chargé du dépouillement et de maintes démarches.

unités administratives	Questionnaires		‰ des envois		Nombre de réponses
	envoyés	reçus			
T. de Belfort	44	8	18,2		200
Doubs	202	20	9,9	(sans timbre-réponse)	373
Ht-Rhin	155	29	19,4		695
Aargau	40	10	25,0		288
Basel-Stadt et Land	164	37	22,0	(avec timbre-réponse)	859
Bern	85	30	35,0		674
Süd-Baden	123	22	18,7		593

Le dépouillement de ces réponses est exprimé ci-dessous sous forme de tableau à deux entrées. Les valeurs indiquent, en pourcentages, le nombre de fois où telle unité administrative a signalé des relations avec telle ville. On pourrait appeler ces valeurs «fréquences de relations».

L'ensemble des fréquences est exposé sous forme spatiale sur les cartes de flux (figures N° 1—2).

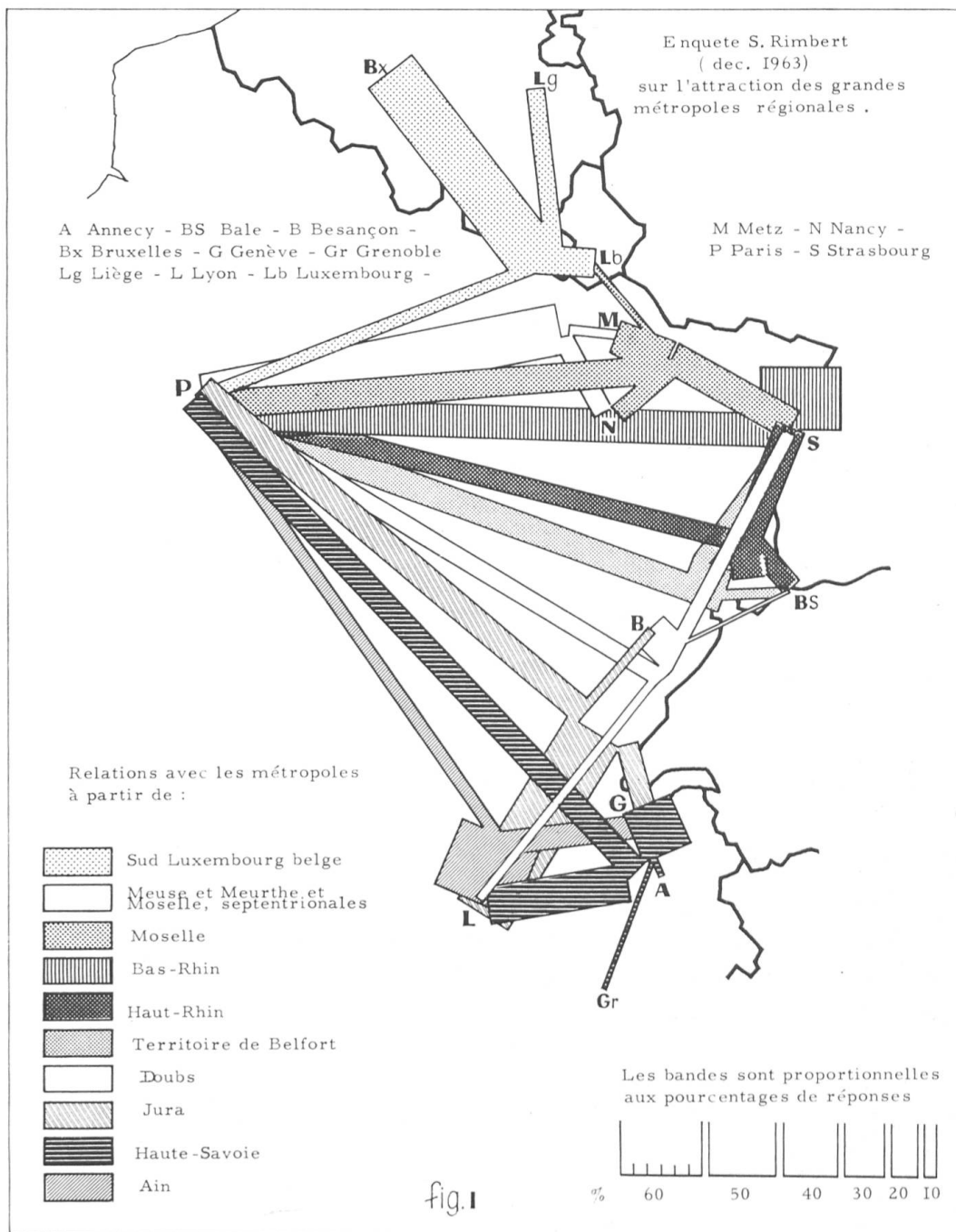
## 2 Interprétation des réponses

L'analyse de ce tableau permet de faire ressortir 3 observations:

1<sup>o</sup> L'imperméabilité de la frontière franco-allemande au niveau des grandes villes: aucune des trois unités françaises ne s'adresse à Fribourg-en-Brigau, aucun Badois ne s'adresse à Mulhouse. Malgré le bac de Müllheim, l'obstacle physique du Rhin semble encore réel. Les réseaux de voies de communication français et allemand conservent cet obstacle en ne le renforçant ici d'aucune grande transversale. Les routes nationales 422 et 19, l'autobahn fédéral de Cologne à Weil-am-Rhein, les Trans-Europ-Express (TEE) de Luxembourg et de Francfort convergent sur Bâle, parallèlement, en s'ignorant. Sans doute ce parallélisme qui caractérise le fossé rhénan contribue-t-il mieux que le Rhin à expliquer la faiblesse des relations entre des rives trop symétriques; la similitude est plus souvent source de concurrence que d'échanges.

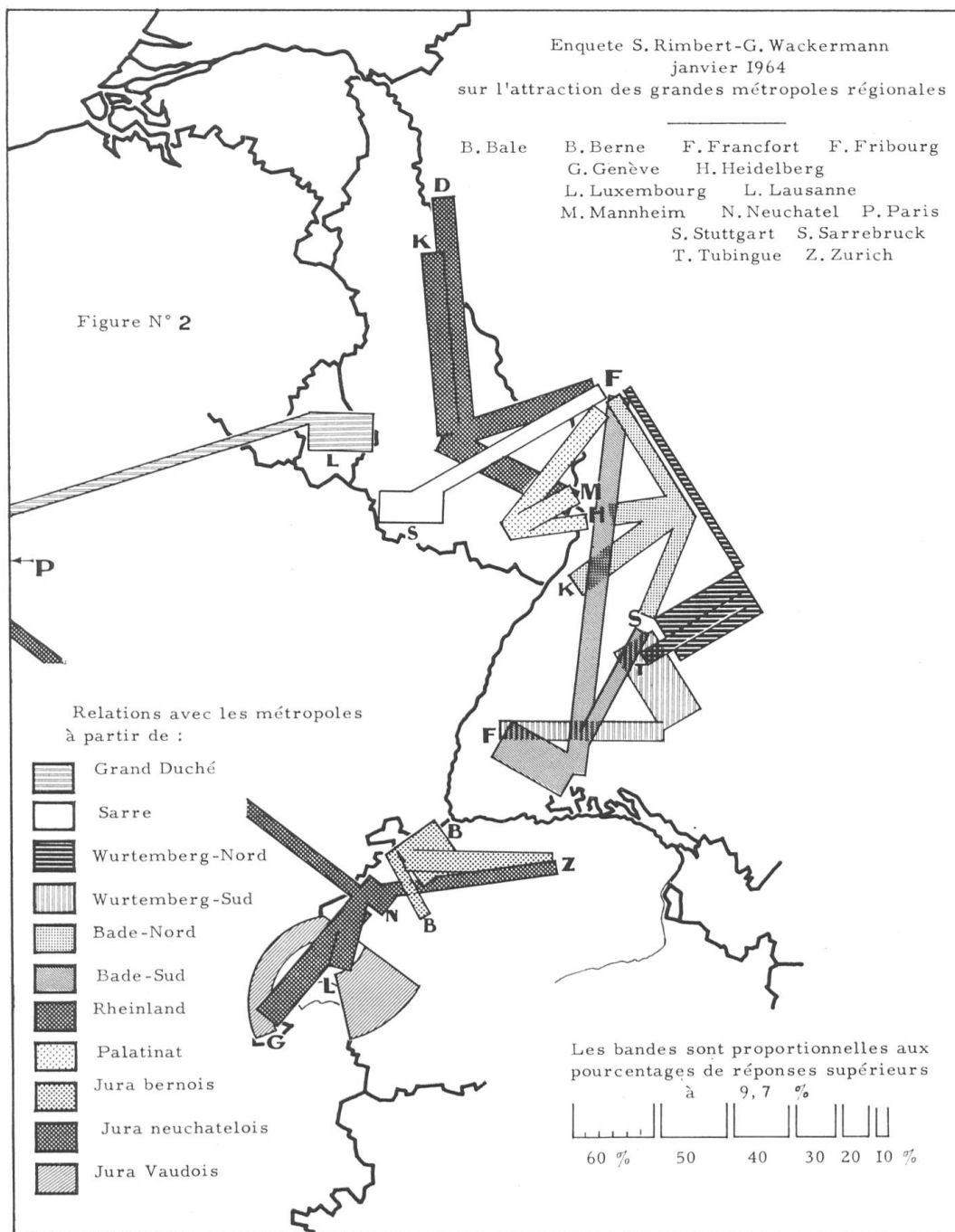
Or ce parallélisme a donné naissance à une série de couples urbains qui se relaient de Bâle à Mayence, tous les 65 km environ; certains, Mayence-Wiesbaden, Mannheim-Ludwigshafen, se trouvent déjà réunis politiquement et économiquement. D'autres, qui sont encore séparés par la frontière, Strasbourg-Kehl, Colmar-Fribourg en Brigau, Bâle-Mulhouse, envisageraient une collaboration. Il semble donc que les bases de celle-ci soient à chercher non dans leurs trop grandes ressemblances, mais dans des spécialisations différentes et complémentaires. C'est d'ailleurs ce qu'illustre l'association de la ville «tertiaire» de Mannheim avec la «secondaire» Ludwigshafen.

2<sup>o</sup> L'importance des sollicitations extérieures est un indice de déficience urbaine beaucoup plus qu'un signe d'ouverture sur la vie internationale. Le fait que les Haut-Rhinois se partagent entre Mulhouse, Strasbourg, Paris et Bâle, indique que Mulhouse est, dans plusieurs domaines, incapable de jouer un rôle de grande métropole. Une telle dispersion des attractions est d'ail-



leurs encore beaucoup plus marquée dans les régions frontalières nettement sous-urbanisées comme le Sud-Luxembourg belge, le Palatinat, le Jura Neuchâtelois ou la Haute-Savoie (voir figure N° 1—2).

L'analyse des rubriques des questionnaires peut indiquer quelles sont les activités urbaines déficientes pour lesquelles on va chercher ailleurs un complément.



3<sup>0</sup> En cas de déficience urbaine, les compléments sont recherchés dans trois types de villes supérieures:

— les «*monopoles*», telles Paris ou Francfort-sur-le-Main qui, effectivement, monopolisent plusieurs fonctions à l'échelle nationale (par exemple les banques d'émission, Banque de France et Deutsche Bundesbank)



Tableau des fréquences de relations urbaines de la « Regio Basiliensis » en 1963—1964

	Belfort	Besançon	Colmar	Mulhouse	Paris	Strasbourg	Aarau	Bâle	Berne	Genève	Lausanne	Zurich	Francfort/M	Fribourg/Br.	Munich	Stuttgart
T. de Belfort	32	5		4	20,5	12,5		9								
Doubs		27	3,5	2,9	15,8	11,8		3,7			3,5					
Haut-Rhin			5	24,4	15,6	22,5		14,8				3				
Aargau					3,8		13,5	8,6				46,5			6,5	
BS et BL					6,4	1,1		49,2	1,9	2,3		25,2	4	1,1	2,2	
Bern				1,9	5,2			36	10,2	7,5	7,1	16				
Süd-Baden						4,2		5,3		3,5	2,6		15,5	30,3		11,9

Tableau comparatif du recrutement géographique des étudiants étrangers

	total des étudiants	total des étrangers	% d'étrangers / T. d'étudiants	Europe non — méditerranéenne	Europe méditerr. sans la Grèce	Grèce	Afrique maghrébine	Afrique moins Egypte et Maghreb	Egypte	Amérique moins U. S. A.	U. S. A.	Asie moins M-Or.	Moyen-Orient	Autres
Genève été 1963	3 757	2055	55,0	900	300	135	30	30	60	100	210	30	263	—
Heidelberg été 1963	10 000 env.	1483	14,4	340	140	84	9	108	56	68	255	100	323	—
Strasbourg juin 1963	13 269	1942	14,4	508	216	57	553	191	11	144	104	54	106	98
Bâle été 1963	3 187	1065	33,0	797	12	19	—	10	9	7	124	23	58	6
Fribourg/B. été 1963	11 289	849	7,5					(pas de détail)						



— les véritables «*métropoles régionales*» ou «villes-mères», qui partagent certaines fonctions avec des villes associées. On voit par exemple le Territoire chercher des compléments aux insuffisances de Belfort auprès de la monopole parisienne dans la considérable proportion de 20,5 %, et auprès de sa métropole régionale, Strasbourg. A une autre échelle, le Bade-méridional complète les insuffisances de Fribourg en s'adressant à la monopole de Francfort et à sa métropole régionale, Stuttgart.

Les aires d'influence des métropoles régionales sont naturellement guidées, mais non déterminées, par les systèmes administratifs. C'est ainsi que Belfort, nettement orienté vers Paris et Strasbourg, appartient à la circonscription d'action régionale de Franche-Comté; Porrentruy, Délémont et Tavannes, nettement orientées vers Bâle (36 % de leurs relations) et Zurich (16 %), appartiennent au Canton de Berne avec la capitale duquel elles n'entretiennent que 10,2 % de fréquence de relations; l'influence de Francfort est présente dans toutes les grandes villes allemandes, bien que la capitale officielle soit à Bonn. Il résulte de cette fréquente non-conformité entre zones d'influence et structures administratives, des distorsions d'évolutions urbaines. L'un des cas les plus flagrants est celui de Mulhouse, agglomération de 167 124 habitants en 1962, qui dépend de la préfecture de Colmar dont la tranquille agglomération ne compte que 59 629 habitants, et qui, théoriquement, ne jouit pas de plus de responsabilité administrative que la sous-préfecture voisine d'Altkirch, charmant petit bourg de 4396 habitants.

— Comment classer Bâle? En face de Zurich, de Lausanne et de Genève, on ne peut la considérer comme la monopole nationale. En face de l'association de la métropole du Bade-Wurtemberg, Stuttgart, avec ses déléguées universitaires Tübingen ou Fribourg, industrielles, Pforzheim ou Esslingen, son relai rhénan de Karlsruhe, etc., l'individualisme de Bâle-Ville ne permet pas de la qualifier de «ville-mère». N'étant ni monopole, ni véritablement métropole, elle tire son originalité de son caractère international. C'est une *ville-internationale*, non seulement parce qu'elle abrite la Banque des Règlements Internationaux, mais parce que son commerce a des ouvertures mondiales.

### 3 Les cinq niveaux d'influence de Bâle

Comme Genève, par exemple, cette ville internationale à relations mondiales, cumule en même temps des responsabilités nationales et régionales. Il y a donc superposition de différents niveaux fonctionnels, et donc, différents niveaux d'influence urbaine.

D'abord le *niveau international*. Il suffit de consulter la liste des agences et succursales de la Schweizerischer Bankverein, dont la direction générale siège à Bâle<sup>5</sup>, pour y trouver Londres, New-York, Paris, Sao Paulo, Rio, Buenos Aires, Lima, Mexico, Montreal, Casablanca. Il suffit de consulter

<sup>5</sup> Présidence et Direction Générale de la S. B., 1 Aeschenvorstadt Basel

une annonce passée par le «département pharmaceutique de la Sandoz S. A. Bâle», dans un grand quotidien parisien<sup>6</sup>, pour constater que cette firme se soucie de prospecter le corps médical de Paris, Lyon, Marseille, Montauban, Bordeaux; les pays de langue anglaise et espagnole, le Liban, la Syrie, l'Irak, la Jordanie, l'Arabie, le Yémen. Les exemples pourraient être multipliés.

Il est paradoxal qu'une ville enclavée à l'intérieur des terres comme Bâle, rayonne sur le monde; mais c'est justement en grande partie à sa situation d'enclave qu'est associé son rayonnement. Les enclaves politiques situées sur des charnières, ont souvent joué un rôle international primordial. Qu'on pense à la «City of London» défendant ses privilèges contre les rois d'Angleterre à l'entrée d'un estuaire, à la République de Venise d'avant la «Terra ferma», à l'ex-Ville Libre de Tanger à la porte de l'Afrique, à la colonie d'Hong-Kong à la porte de 700 millions de Chinois communistes, on voit là des exemples de villes qui toutes sont, ou ont été, des places financières dont l'importance est sans rapport avec la superficie du territoire politique. Il est vrai que ces exemples se rapportent à des ports maritimes. Le cas de Bâle, comme celui de Genève ou de Luxembourg, n'en est que plus étonnant. Ces trois dernières villes sont également des places financières, mais qui ont dû attendre l'époque moderne pour trouver dans la compensation ferroviaire ou aérienne, leur véritable désenclavement. Les trafics aériens des aéroports de Blotzheim (Bâle-Mulhouse), Genève-Cointrin, Luxembourg, se chiffraient, respectivement, en 1961, à 200 000, 900 000, et 106 000 voyageurs<sup>7</sup>.

On saisit là toute la valeur protectrice des frontières politiques, qui font de ces enclaves de véritables refuges fiscaux. Une disparition intégrale de la frontière signifierait évidemment leur ruine, et une éventuelle association européenne devrait se concevoir avec l'établissement de frontières sélectives. L'exemple du Traité Economique régissant le Bénélux, montre que ce n'est pas une utopie.

L'originalité financière, et donc internationale, de Bâle par rapport à ses voisines Mulhouse, Besançon, Strasbourg et même Stuttgart, se trouve être esthétiquement illustrée à l'occasion de l'Exposition Nationale Suisse de Lausanne. On y a réuni les plus fameuses toiles des collections suisses de peinture: elles sont toutes modernes, contemporaines du développement bancaire qui, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, a accompagné en Suisse la construction des chemins de fer et s'est poursuivi avec le désenclavement aérien. «Elles sont la fierté d'une société commerçante, qui, n'ayant jamais connu les princes et les cours, n'a pas accumulé de trésors «classiques» (. . . .) mais s'est puissamment épanouie avec la grande bourgeoisie des affaires; le petit monde suisse éprouve une certaine satisfaction à voir que ses banquiers et ses industriels se sont aussi révélés des amateurs avisés à un moment où ce n'était pas encore une mode générale . . . .) Le meilleur moment du choix des collectionneurs suisses, et en tout cas de l'exposition, concerne la période 1895—1905»<sup>8</sup>. La Suisse alémanique est particulièrement riche en impressionnistes français comme en Chagall, Klee ou

<sup>6</sup> Le Monde, numéro du 21 février 1964. 5 rue des Italiens, Paris

<sup>7</sup> Rapport AULAF 1963. Association des Usagers des Lignes Aériennes Françaises, 59 route de Paris, Charbonnières-les-Bains, Rhône

<sup>8</sup> André Chastel: Grandes et petites leçons des collections suisses. «Le Monde», 17 juillet 1964, Paris

Duchamp. Les Bâlois, avec la fondation Staehelin (dès 1947), et leur très beau musée d'art moderne, occupent une place majeure.

Sans vouloir écrire ici une apologie de l'enclave politique, il faut rappeler que c'est à la faveur de sa «période enclavée» que Mulhouse a pu voir naître son industrie d'indiennes imprimées. C'est en 1746 que Dollfus, Koechlin, et Schmaltzer créaient la première manufacture de toiles peintes dont la confection et la vente étaient interdites dans le Royaume de France qui entourait la ville. Mais cette première révolution industrielle sans autre débouché qu'une contrebande stimulée par la grande vogue de ces étoffes, arrivait un peu trop tôt. Ce n'est que plus tard que DMC fera la conquête des marchés d'outre-mer.

Parmi les autres moyens d'estimer l'influence internationale de Bâle, nous avons procédé à un examen du recrutement géographique des étudiants étrangers de son Université. Si, pour des raisons de difficulté de documentation universitaire, les chiffres du tableau ci-dessous ne se rapportent pas tous à la même période, il ne semble pas, en ce qui concerne les étrangers, que la comparaison soit gravement faussée; en effet, les différences d'effectifs entre les semestres d'hiver et d'été sont assez faibles (exemple: à Bâle, 3194 étudiants dont 1054 étrangers en hiver 1963, et 3187 en été, dont 1065 étrangers, différences similaires à Genève et Heidelberg). Dans ce tableau, les «auditeurs» ne sont pas comptés.

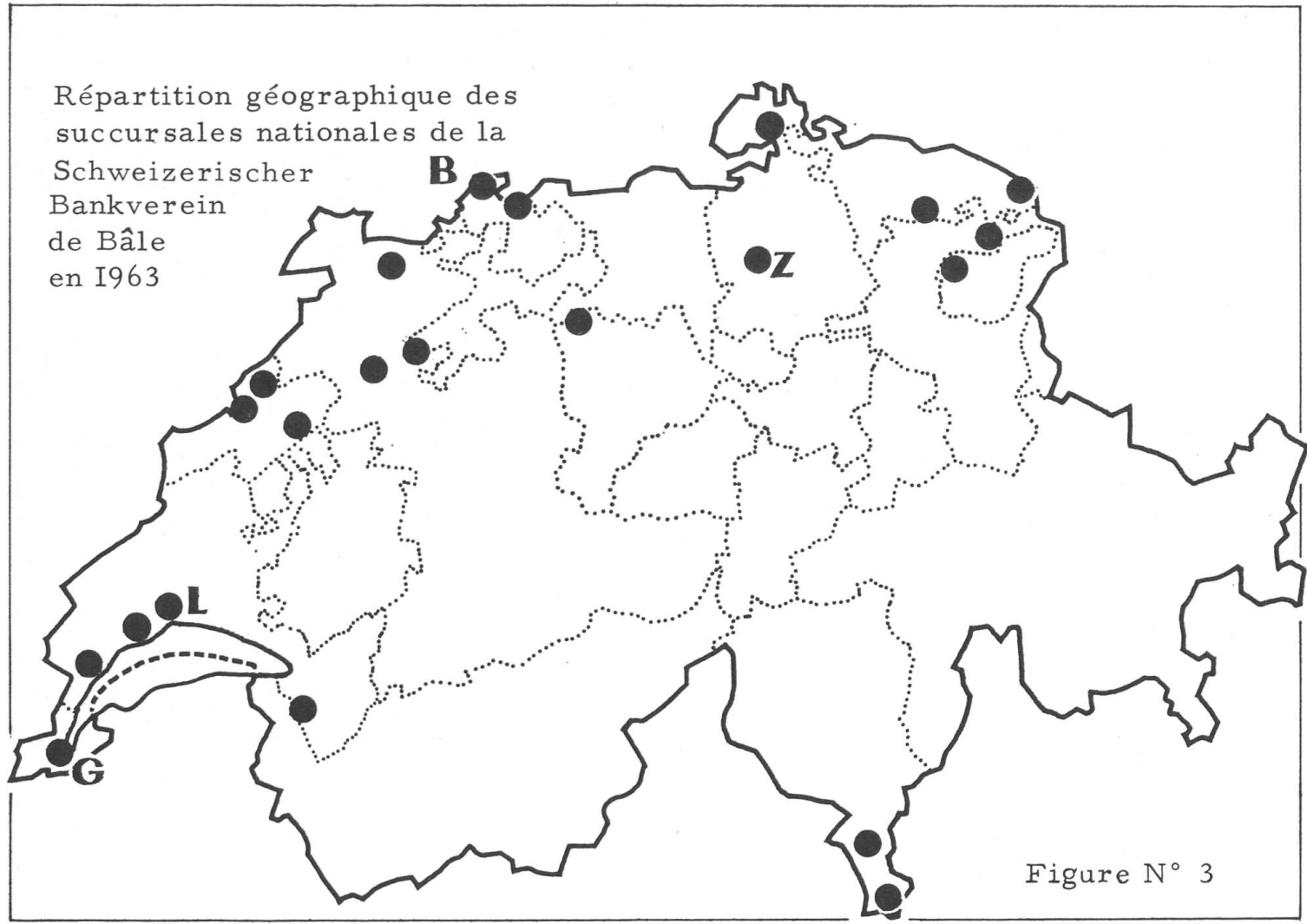
On y voit immédiatement jouer des facteurs linguistiques, politiques, économiques et psychologiques. Tandis que l'Afrique francophone, bien représentée à Strasbourg est pratiquement absente à Bâle, l'Europe à langues germano-scandinaves y envoie d'importantes minorités: 516 Allemands, 91 Finlandais, 72 Norvégiens, etc. Quant aux nord-Américains, qui trouvent en Suisse un mode de vie qui leur convient, ils proviennent de l'influence de nombreuses sociétés américaines établies particulièrement à Genève, du corps diplomatique et commercial, ainsi que de l'armée d'occupation en Allemagne et du fait que les Américains d'origine allemande et suisse sont assez nombreux.

L'influence bâloise se manifeste également au *niveau national*. On en a choisi deux exemples.

On sait que l'un des effets du cloisonnement cantonal helvétique est d'empêcher une égale distribution des richesses. L'autonomie cantonale se paie souvent d'un déséquilibre entre cantons pauvres et riches. Cette infirmité administrative est heureusement compensée par l'extension inter-cantonale des réseaux bancaires. Il suffit de regarder la distribution de la vingtaine de succursales suisses de la Schweizerischer Bankverein, pour voir le rôle national que joue cet organisme bâlois (figure N° 3).

La figure N° 4, relative au recrutement géographique des étudiants suisses de l'Université de Bâle, montre également une aire d'influence nationale, mais nettement limitée aux régions germanophones.

Le *niveau régional* est probablement celui qui est le plus handicapé par la frontière. On a vu que, malgré les limites cantonales et linguistiques, Bâle



joue un rôle de métropole régionale jusqu'à Porrentruy, Délémont, Tavannes, comme vis-à-vis de Basel-Land et d'une partie de l'Argovie. Mais au-delà de la frontière, l'importance de cette attraction décroît brutalement pour tomber à une fréquence de 8,9 % à Mulhouse, 9,4 à Colmar, 9 à Guebwiller, où l'on s'adresse plutôt à Strasbourg ou Paris. Il est vrai que le groupe frontalier de St. Louis-Huningue indique une fréquence légèrement supérieure à 30 %.

Alors que toutes les principales voies de communication et les flux de trafic convergent sur Bâle, cette convergence est sectionnée entre trois pays. Que ce soit les ouvrages français (voie ferrée de Strasbourg à Bâle ouverte dès 1841, route nationale N° 422, négligeant Mulhouse pour conduire directement de Colmar à Bâle, Grand Canal d'Alsace), ou les ouvrages allemands (Autobahn de Hamburg à Weil am Rhein), ils aboutissent à desservir une ville étrangère.

Est-ce à dire que cette centralité bâloise serait beaucoup plus forte sans le sectionnement frontalier? Probablement pas puisqu'une grande partie de l'économie bâloise actuelle ne fonctionne que grâce à la protection frontalière.

D'ailleurs, cette convergence est-elle réellement régionale? Le fait que la N 422 évite Mulhouse et que l'autobahn brûle les petites étapes, suffit à en faire douter. Ce qui converge vers Bâle n'est pas tant la vie régionale du «Dreiländerecke» ou de la «Regio Basiliensis», que le flux rhénan qui, par Zurich, va ensuite s'engouffrer dans le Gothard vers Milan et Gênes.

Ce flux est aujourd'hui une chance politique qui consiste en une concentration de l'essentiel de l'économie européenne sur un axe Rotterdam-Milan. En effet, le reflux des réfugiés de l'est-allemand, la fermeture du «rideau de fer» d'une part, et de l'autre la perte du trafic colonial pour les ports de l'ouest français, la fermeture gaulliste à une coopération franco-anglo-saxonne, ont fait du Rhin l'axe de rencontre des Européens. La vallée du Rhin qui, avant la Seconde Guerre Mondiale occupait une position de glacis marginal entre les démocraties de l'ouest et l'empire nazi-fasciste, se trouve maintenant occuper une position centrale. Bâle se situe à la porte méridionale de cette Rhénanie centrale. La convergence observée est donc beaucoup plus rhénane qu'à la taille locale.

Il y a donc ici superposition de deux régions de tailles différentes: la *région de taille européenne*, qui serait une certaine Rhénanie placée dans une conjoncture favorable; et la *petite région* du Dreiländerecke, ou mieux la Regio Basiliensis, dont l'aménagement d'ensemble est entravé.

Le «statu quo» d'après-guerre qui concentre les activités européennes entre Rotterdam et Milan, n'est pas une donnée plus permanente que l'était le glacis marginal de 1939: déjà les pays socialistes européens commencent d'entr'ouvrir le rideau de fer, préparant ainsi un déplacement, ou un partage du flux nord-sud vers le Danube, aujourd'hui artificiellement condamné. La diplomatie française essaie de gagner le marché d'Amérique latine, non seulement pour concurrencer les Etats-Unis, mais surtout pour donner aux

Recrutement géographique  
des étudiants de l'Université  
de Bâle.  
(étudiants suisses  
semestre d'été 1963)

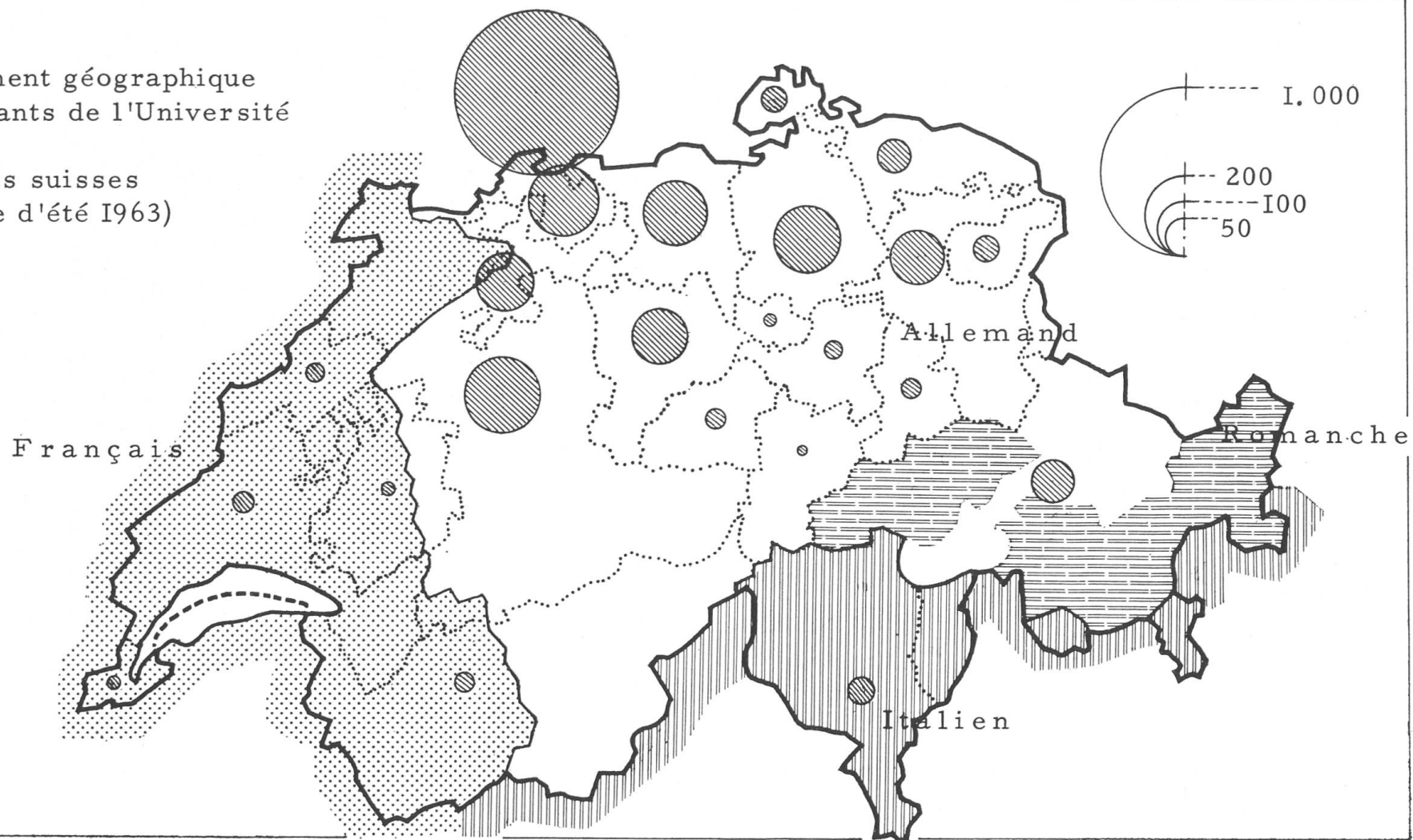


fig. 4

ports de l'ouest une compensation aux pertes africaines. Ainsi, même si les échanges nord-sud doivent encore garder longtemps la prépondérance sur un courant est-ouest, cette situation ne doit-elle pas être regardée comme éternelle.

Avant d'examiner l'aménagement possible de la «petite région» à la lumière de ce contexte, il faut encore en préciser un aspect: il s'agit du dernier niveau d'influence, le niveau local.

L'influence bâloise au *niveau local* est pour beaucoup la plus spectaculaire. Ce niveau est celui des 4000 Haut-Rhinois frontaliers qui viennent travailler en Suisse ou en Bade-Sud<sup>9</sup>; c'est celui des maraîchers de Village-Neuf qui alimentent Bâle privée d'espaces horticoles suffisants<sup>10</sup>; c'est celui de la colonisation foncière de communes agricoles du Haut-Rhin par des particuliers bâlois, par des sociétés immobilières suisses, par des industriels, par des paysans suisses chassés par la croissance urbaine et qui investissent leurs indemnités d'expropriation en France, par l'Hôpital de Bâle, par des sociétés de récréation, tel un golf impossible à réaliser à Bâle<sup>11</sup>; c'est celui de la bande frontalière de 10 km dans laquelle les Traités de 1815 autorisent les propriétaires et locataires suisses à rentrer leur récolte dans la Confédération sans droit de douane. C'est celui de l'aménagement du Port de Bâle en fonction du relèvement du plan d'eau par la construction du barrage français de Kembs<sup>12</sup>. C'est celui des «conventions» diverses entre communes frontalières, dont la plus connue est celle du 4 / 7 / 1949 créant l'aéroport international de Blotzheim.

Les problèmes traités à ce niveau local ont le plus souvent un caractère technique. Les accords purement techniques (alimentation en eau, vente de légumes frais, etc.) sont généralement beaucoup plus faciles à faire aboutir que ceux à caractère économique ou politique.

#### 4 Les relations entre Mulhouse et Bâle

En face de Bâle, à cinq niveaux d'influence, se trouve une agglomération industrielle qui compte plus d'habitants que Dijon (154 000) ou Rennes (157 000) ou Clermont-Ferrand (160 000), et à qui est déniée toute responsabilité non seulement internationale, mais nationale, régionale et département-

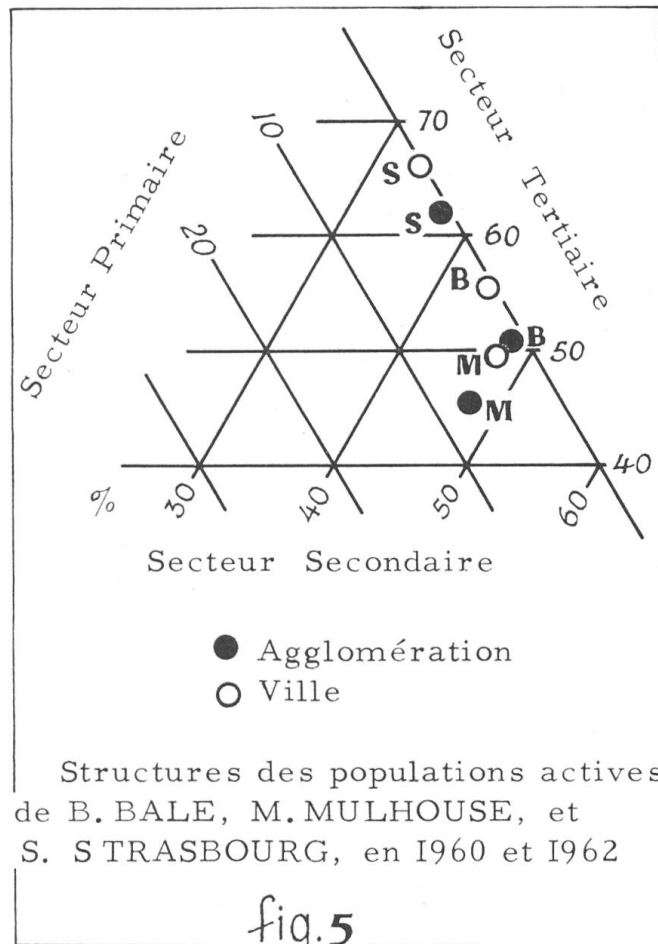
<sup>9</sup> La main-d'oeuvre qualifiée, problème-clé de l'expansion du département. Conférence du Directeur de la Direction Départementale du Travail et de la Main-d'oeuvre du Haut-Rhin. 21 avril 1961.

Main-d'oeuvre et reconversion dans le Haut-Rhin. Force Ouvrière Informations N° 123, janvier 1963.

<sup>10</sup> Roger Dirrig: Village-Neuf, un village maraîcher de la région française de Bâle — Regio Basiliensis — Basel 1959 I/1, p. 10—32

<sup>11</sup> Roland Habersetzer: L'emprise foncière de Bâle sur le coin frontalier St. Louis-Huningue. D. E. S. sous la direction de E. Juillard. 202 pages dactylographiées, nombreuses cartes et illustrations. Université de Strasbourg, juin 1964

<sup>12</sup> Jean Ritter: Le Port rhénan de Bâle, «port maritime» de la Suisse. Revue Géogr. de l'Est, 13 place Carnot, Nancy. Année 1961, avril-juin, p. 103—131



tale! Dijon, par exemple, a une université, est capitale de circonscription d'action régionale, siège de nombreuses administrations interrégionales, siège de préfecture, responsabilités qui lui viennent beaucoup plus de son passé historique que de sa stagnation actuelle. La sous-préfecture de Mulhouse n'a que son effort industriel récent. Ses 167 124 habitants semblent donc mal armés contre l'influence bâloise, au cas où le rôle protecteur de la frontière disparaîtrait.

On a vu que cette frontière, mouvante à travers les âges, n'a pas empêché le jeu du parallélisme rhénan de se traduire par la formation de couples urbains. Longtemps l'axe de passage du fossé rhénan n'a pas été le Rhin, mais s'est partagé en une double file de «Bergstrasse» et «Weinstrasse» au contact des montagnes et de la plaine à l'image de la plaine padane où là non plus le Po n'a pas fixé de grandes villes, mais s'est encadré, au pied des Alpes et des Appennins, des agglomérations symétriques de Padoue-Bologne, Vèrone-Modène, Brescia-Parme, etc. Il serait donc logique de considérer Mulhouse et Bâle, non pas comme des concurrentes éventuelles, mais comme l'un de ces couples plus ou moins associés et complémentaires que sont Mayence-Wies-



baden, à la porte septentrionale du fossé, Mannheim-Ludwigshafen, Strasbourg-Kehl, Colmar-Fribourg. Pour que l'association soit complémentaire, et donc viable, elle ne doit pas chercher à se placer sur les mêmes niveaux, mais combler les niveaux déficients.

Il semble évident que ce n'est pas sur les niveaux international, européen, ou national, que Mulhouse doit porter ses efforts pour espérer rivaliser avec Bâle.

Mulhouse a la réputation d'être essentiellement une ville industrielle et ouvrière, à secteur tertiaire sous-développé. Cette réputation semblerait infirmée par le tableau ci-dessous, construit à l'aide des données relatives à la population active des derniers recensements suisse et français de 1960 et 1962, tableau qui appelle quelques remarques sur la nature du secteur «tertiaire».

*Tableau comparatif des structures de la population active classée en trois secteurs*

	Strasbourg 1962		Mulhouse 1962		Bâle 1960	
	Agglom. partie française	Ville	Agglom.	Ville	Agglom. partie suisse	Basel-Stadt
Population P. A. active totale	122 180	91 260	66 180	45 960	156 937	112 798*
Pêche, Forêts, I Agriculture	1 000	460	4 560	1 460	2 021	764
% I / PA	0,80	0,5	7	3,1	1,3	0,6
Industries. II	45 540	30 600	31 400	21 780	75 416	49 535
% II PA	37,2	33,5	47,5	47,4	48	44
Transports, commerces, services, administrations, armée III	75 640	60 200	30 220	22 740	79 500	62 499
% III / PA	62	66	45,5	49,5	50,7	55,4

En effet, il est quelque peu surprenant de constater que Bâle et Mulhouse ont un secteur secondaire équivalent, et que la supériorité bâloise en tertiaire est faible, surtout comparée à celle de Strasbourg; le fragment de graphique triangulaire qui apparaît sur la figure N° 5, montre encore plus clairement les positions relatives de ces trois villes.

Ces résultats seraient moins étonnants si l'on pouvait isoler le secteur quaternaire, véritable secteur du pouvoir d'organisation et de décision d'une ville. Or, dans l'état actuel des choses, les recensements officiels sont difficilement exploitables pour une fine analyse de ce secteur. Seules quelques rubri-

ques peuvent être détachées et considérées comme comparables dans les deux pays. Même si ce ne sont pas toujours les plus intéressantes, elles permettent de nuancer l'ensemble du secteur tertiaire. C'est ce que propose le tableau suivant:

*Tableau analytique de quelques rubriques du « tertiaire »*

	Strasbourg 1962		Mulhouse 1962		Bâle 1960	
	Agglom. partie française	Ville	Agglom.	Ville	Agglom. partie suisse	Basel-Stadt
Population PT totale	307 010	233 549	167 124	110 735	320 025	225 588
Population PA Active	122 180*	91 260*	66 180*	45 960*	156 937*	112 798*
% PA/PT	39,96	39,2	39,96	41,3	49	50,5
Banques BA Assurances	3 180	2 320	860	680	6 068	4 626
% des actifs BA	2,60	2,54	1,3	1,48	3,85	4,08
Hôtellerie H debits de Boissons	3 340	2 760	1 700	1 320	7 804	6 407
% des actifs H	2,74	3,06	2,57	2,87	4,98	5,68
Spectacles S sédentaires	700	620	240	220	884	737
% des actifs S	0,57	0,67	0,36	0,45	0,56	0,65
Administrations services publics	21 980	19 000	6 920	5 320	15 011	12 817
% des actifs Ad.	18	20,8	10,58	11,6	9,5	11,3

\* chômeurs non compris

La rubrique « Spectacles sédentaires », correspond à la catégorie n° 79 du recensement français de 1962. Elle correspond à l'addition des catégories suisses

90—900 théâtres, musique  
 901 cinémas  
 904 instituts de sports  
 905 autres divertissements et arts d'agrément.

La rubrique « Administrations, services publics », correspond à l'addition des catégories françaises

91 eau, gaz, électricité                      93 administrations publiques  
 92 transmissions et radio                    94 défense nationale

et à l'addition des catégories suisses

50	fourniture d'électricité, de gaz et d'eau
85	administration publique générale
86—860	services d'hygiène publique
87	enseignement, sciences (arpentage, musées, etc.)
93	établissements

Il ressort clairement de ce tableau que les supériorités tertiaires de Strasbourg et de Mulhouse se rencontrent essentiellement dans la catégorie administrative. Or ce n'est pas tant le nombre des employés des administrations et services publics qui, à l'époque de l'automatisation, augmente le rayonnement d'une ville, que leur rôle. Le fait que le personnel des banques et compagnies d'assurances soit, à Bâle-Ville, le double de ce qu'il est à Strasbourg et près du quadruple de ce qu'il est à Mulhouse, a une signification toute différente du fait que les villes françaises comptent deux ou trois fois plus d'agents de police que les villes suisses.

Il faut observer en outre, que les 860 personnes employées dans les banques et compagnies d'assurances de l'agglomération de Mulhouse, ne représentent pas une émanation purement régionale. Il y a à Mulhouse plus d'établissements de crédit dont le siège social est hors de la ville, et parmi les plus importants, que d'établissements locaux :

siège social hors de Mulhouse

Banque de France  
 B. N. C. I.  
 Compagnie Algérienne de crédit  
 Comptoir National d'Escompte  
 Crédit Commercial de France  
 Cr. Industr. d'Alsace et de Lorraine  
 Crédit Lyonnais  
 Soc. Gén. Alsacienne de Banque  
 (sièges sociaux à Paris, sauf les  
 deux alsaciennes à Strasbourg)

siège à Mulhouse

Banque fédérative rurale  
 Banque Populaire de Mulhouse  
 Caisse de Crédit Mut. St. Antoine  
 Caisse d'Epargne de Mulhouse  
 Caisse Mut. des Dépôts et Prêts Dornach  
 Crédit Agricole du Haut-Rhin  
 Caisse Mut. des Dépôts et Prêts Ste. Marie

(d'après Bottin 1963)

Cette concentration des sièges sociaux à Paris suffirait à confirmer la convergence parisienne de la figure N° 1. Naturellement le même phénomène d'éloignement des sièges sociaux se rencontre à Bâle, mais sous une forme beaucoup moins marquée.

Mulhouse se défend mieux en ce qui concerne ses directions industrielles. Sur les quelques 152 entreprises qui y sont mentionnées dans l'Annuaire Industriel Kompass-France de 1963<sup>13</sup>, c'est-à-dire les plus importantes, on ne relève que 10 firmes dont le siège social soit hors de la ville. Il est vrai que là aussi, elles sont souvent parmi les plus grandes :

Air Liquide  
 échaffaudages Husson  
 Sodifalux  
 textiles Taco

Paris 7ème  
 Orbey — Haut-Rhin  
 Dijon  
 Zurich

<sup>13</sup> Répertoire Général de la Production Française. Tome II Firmes; l'Annuaire Industriel, Kompass-France 1963.

Tissages de Bourtzwiller	Bourtzwiller — Haut-Rhin
Vinylunion S. A.	Paris 19ème
Soc. Auxil. Fab. Automobile (Peugeot + Citroën)	Paris
Filatures des Fils d'E. Lang	Paris 2ème
Rhône-Poulenc (Mulhouse-Chalempé)	Paris 8ème
Kali-Ste. Thérèse	Paris 1er

Quant aux grandes firmes mulhousiennes, elles ne sont pas toujours exemptes d'une direction parisienne; telle la Société Alsacienne de Construction Mécanique qui emploie 4000 ouvriers, et dont le siège social est certes à Mulhouse, mais qui l'a dédoublé d'un siège administratif dans le VIIIème arrondissement parisien. Une géographie française des sièges sociaux et administratifs ferait d'ailleurs apparaître ce fameux VIIIème comme la capitale des affaires nationales, peut-être plus nettement que le sont Threadneedle et Lombard Streets à Londres.

L'entrave de sous-responsabilité administrative et celle de large dépendance parisienne, sont d'origine beaucoup plus politique qu'économique. On assiste ici aux effets d'une conception centralisatrice, apparue avec le développement de l'absolutisme royal, et prolongée par la victoire des Jacobins révolutionnaires sur les Girondins.

L'autre côté de la frontière offre l'exemple de conceptions politiques pratiquement inverses; la constitution helvétique laisse aux cantons une large autonomie vis-à-vis de Berne, si large qu'elle entrave parfois des réalisations d'ensemble devenues nécessaires à l'époque contemporaine. Enfin, la Diète du Land de Bade-Wurtemberg offre une autre solution régionaliste dans une unité administrative qui se trouve être à la taille d'une «région européenne».

Bien que l'affrontement de ces conceptions centralisatrice et régionalistes nous paraisse un problème essentiel, nous ne voulons ici que le soulever pour compléter la présentation du milieu géographique dans lequel s'exerce le rayonnement de ces deux villes. Il permet de mieux faire apprécier le récent développement mulhousien, et de montrer que le relatif sous-développement tertiaire de Mulhouse ne vient pas d'une incapacité congénitale.

Comment cette ville réputée «secondaire» pourrait-elle envisager une collaboration avec Bâle? Celle-ci pourrait être, d'une part locale et surtout technique, de l'autre régionale et surtout économique.

On assiste d'un côté à l'asphyxie d'une ville bloquée dans ses étroites limites cantonales, de l'autre à la recherche de certains services tertiaires par une agglomération ouvrière; d'une part, montée des prix fonciers, entassement des immeubles en hauteur, manque d'espaces industriels et portuaires, difficultés d'alimentation en eau, manque de terrains de sports, de l'autre, manque d'université, d'écoles techniques, de centre de recherche industrielle, de centres récréatifs, etc.

Il ne semblerait pas impossible que diverses conventions soient établies qui faciliteraient la réalisation d'un plan urbanisme frontalier avec certaines installations à usage commun; l'aéroport de Blotzheim est là pour montrer que ces vues ne sont pas utopiques. On sait d'ailleurs, que la Société Industrielle de Mulhouse, comme l'Arbeitsgruppe Regio Basiliensis, étudient actuellement ces possibilités.

Mais au-delà de ces relations de bon voisinage, on pourrait entrevoir l'organisation d'une région plus vaste. Bâle et Mulhouse se trouvent placées au débouché de deux branches jurassiennes pratiquement symétriques: l'une, ancienne vallée du Rhin allant s'ouvrir sur les plaines du Lac Bressan asséché, l'autre, actuelle vallée du Hochrhein, ouverte sur le Lac de Constance. Ces deux branches, également étroites et inégalement industrialisées ont d'ailleurs donné lieu à des projets symétriques de canalisation qui montrent, sinon leur identité, du moins leur analogie. Il ne serait donc pas étonnant que les deux villes se découvrent des responsabilités régionales assez semblables.

L'aire d'influence de Mulhouse sur une partie de la vallée du Doubs n'est pas négligeable. La région industrielle de Montbéliard-Belfort lui est pratiquement rattachée, et la récente création de la «Société Auxiliaire de Fabrication Automobile» (juillet 1964) associant Peugeot-Indenor de Dijon à Citroën SMM de Mulhouse, renforce le flux de trafic potentiel de Mulhouse-vallée du Doubs. Certes l'étude de H. U. Sulser sur l'«Eisenbahnentwicklung im Schweizerisch-Französischen Jura»<sup>14</sup> souligne la maigreur du flux jurassien longitudinal français par rapport au flux longitudinal suisse et encore plus par rapport à l'énorme trafic nord-sud via Bâle — Zurich et le Gothard. Mais justement cette étude peut être l'occasion de prendre conscience d'un certain sous-développement est-ouest.

Symétriquement, le flux plus important qui longe le Hochrhein a déjà fait l'objet des soins du «Planungsgemeinschaft-Hochrhein» en ce qui concerne les Kreis de Lörrach, Säckingen et Waldshut en Bade-Wurtemberg.

Même limité à la «Regio basiliensis», ce résumé d'une étude plus vaste se veut une contribution à la géographie des frontières.

Comme l'a définie Jean Gottmann dans «La politique des Etats et leur Géographie»<sup>15</sup>, la frontière est une ligne le long de laquelle deux souverainetés entrent en contact. Même quand elle est qualifiée de «naturelle», comme c'est le cas pour le Rhin, la frontière est beaucoup plus souvent un obstacle d'origine humaine que physique. Un fleuve peut être aussi bien une route qu'une barrière; il est en tout cas l'axe de l'unité naturelle qu'est un bassin fluvial, et ce serait aux lignes de partage des eaux qu'il faudrait reculer pour trouver les véritables frontières naturelles.

Ce paradoxe du fleuve séparateur qui unit ses riverains, est particulièrement bien connu des Rhénans: Congrès de Vienne de 1815, Convention de Mayence de 1831, Acte de Mannheim de 1868 établissant le Statut International du Rhin<sup>16</sup>; Commission Centrale pour la Navigation du Rhin groupant les pays riverains, la Belgique, la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, autant d'adaptations aux nécessités économiques qui respectent les frontières.

<sup>14</sup> Ergänzungsheft zu Regio Basiliensis, Hefte für jurassische und oberrheinische Landeskunde. Basel 1962. 150 pages, résumé en Français p. 151

<sup>15</sup> Librairie A. Collin, Paris 1952, 228 pages, chapitre IV

<sup>16</sup> voir: Jean Ritter: Le Rhin. Presses Universitaires de France, Paris 1963, coll. Que Sais-Je? n° 1065, 127 pages

Car les frontières ont leurs vertus. Non seulement elles sont protectrices des iconographies et économies nationales, mais elles forment par définition une ligne de contacts, c'est-à-dire de stimulation du commerce et des idées et donc d'échanges possibles. Ceci évidemment, à condition de leur laisser une libérale perméabilité.

STAATSGRENZEN UND STÄDTISCHE EINFLUSSBEREICHE  
IN DER DREILÄNDERECKE. (*Zusammenfassung*)

Eine vorbereitende Studie zum 5. nationalen Plan Frankreichs, die eine Pariser Verwaltungsstelle von der Universität Strassburg wünschte, bildete den Anlass zu einer Untersuchung der Ueberlagerung der Einflusszonen der grossen grenznahen Städte. Der vorliegende Artikel beschreibt die dabei angewandten Methoden und legt vor allem die Ergebnisse vor, welche das Städtepaar Basel—Mülhausen betreffen.

Es ergibt sich u. a., dass die Grenze Oberelsass — Südbaden wenig durchlässig ist, dass Basel eine spürbare Anziehungskraft auf Mülhausen ausübt und dass die Bedeutung des Einflusses von Paris auf das Oberelsass in Beziehung steht mit dessen unterentwickelter städtischer Struktur. Was den baslerischen Einfluss anbelangt, so wirkt er auf fünf Stufen: international, rheinisch, national, regional und lokal. Auf den drei erstgenannten vermag Mülhausen mit Basel nicht zu rivalisieren; was lokale, meist technische Probleme anbelangt, so lassen sie sich durch Uebereinkommen lösen. Die Stufe der regionalen Beziehungen scheint am meisten durch die Grenze gehemmt, und hier taucht auch die Frage der Rivalität zwischen den beiden Städten auf.

Im übrigen leiden beide darunter, dass die verwaltungsmässige Gliederung nicht ihrer Bedeutung entspricht: Basel erstickt in seinen Kantonsgrenzen; Mülhausen ist als Unterpräfektur zu tief eingestuft, da Colmar Sitz der Präfektur ist. An der Grenze stossen hier zwei politische gegensätzliche Systeme zusammen: das eine extrem föderalistisch, das andere überzentralisiert. Beide Systeme widersprechen gleicherweise dem Gang der europäischen Wirtschaftsentwicklung, der, von Rotterdam bis Mailand spürbar, auch Basel und Mülhausen mit sich reisst.

(*Uebers. G. Bienz*)