

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 9 (1968)
Heft: 2

Artikel: Porte de Bourgogne ou Porte d'Alsace?
Autor: Dézert, Bernard
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1089465>

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: 18.04.2026

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

Porte de Bourgogne ou Porte d'Alsace ?

L'expansion industrielle et urbaine d'une région à vocation rhénane

BERNARD DÉZERT

Depuis la thèse du Recteur André Gibert¹, les géographes et les administrations françaises ont pris l'habitude de désigner le pays de contact entre Vosges et Jura sous le vocable de Porte de Bourgogne. La Trouée de Belfort depuis 1918 est considérée comme franc-comtoise. Le Pays de Montbéliard, ancienne principauté indépendante où régnaient des princes de Wurtemberg, fut annexé au département du Doubs et fut également intégré malgré lui dans la Franche-Comté, à l'époque de la grande Révolution française (1793).

Le terme de Porte de Bourgogne est pourtant fort dangereux. Il fait croire faussement à une ouverture vers la Bourgogne, et vers Dijon, alors que cette métropole régionale en est distante de plus de 150 kilomètres et que la configuration naturelle présente une large ouverture vers la plaine rhénane et des horizons barrés vers la Bourgogne par les cuestas de grès et de calcaire des plateaux de Haute-Saône. La confusion est fréquente entre Seuil de Bourgogne et Porte de Bourgogne. Or il s'agit de régions à caractère très différent et distantes de 200 kilomètres. Le seuil de Bourgogne correspond au Châtillonnais, plateau de Châtillon-sur-Seine se prolongeant par le plateau de Langres vers l'Est.

Ce seuil est élevé, puisqu'il dépasse 670 m d'altitude au Mont-Tasselot, en Côte d'Or, alors que le seuil de la Trouée de Belfort est un seuil bas (Val-dieu 345 m).

Cette situation très différente des deux seuils devrait logiquement condamner le terme de Porte de Bourgogne. Comment a-t-on pu rattacher cette Porte à la Direction économique régionale de l'I.N.S.E.E. à Dijon? Sans doute ceci provient de l'association de la Bourgogne et de la Franche-Comté dans une grande région-programme. Mais la Porte dite de Bourgogne n'est elle-même que très artificiellement franc-comtoise. Elle constitue, comme nous allons le voir, une région nouvelle, de plus en plus autonome et distante vis-à-vis du reste de la Franche-Comté et l'expression de Nord-Est franc-comtois ne correspond pas aux réalités économiques et humaines présentes.

Sans se lancer ici dans une discussion stérile sur les origines non franc-comtoises du pays de Montbéliard et du Territoire de Belfort, il importe puisque ces zones dépendent de la Franche-Comté de voir quels sont les liens franc-comtois et les liens alsaciens actuels et quels sont d'autre part les liens particuliers de cette région avec la Confédération Helvétique.

¹ Gibert, A. (1930): La Porte de Bourgogne et d'Alsace, Paris.

1° La fragilité des liens franc-comtois

Depuis des siècles, le pays de Montbéliard est une zone de peuplement industriel et urbain très originale. Pays protestant, il s'est opposé longtemps au reste de la Franche-Comté catholique. Pays industriel, il contraste par la densité de ses usines et de ses habitations avec les vertes solitudes de plateaux du Doubs. Pays d'idées libérales et progressistes, il s'est toujours opposé au Haut-Doubs conservateur et à la Bourgeoisie Bisontine. Enfin, après 1871, il s'est peuplé de beaucoup d'Alsaciens qui voulaient demeurer à proximité de leur terre natale. Ses limites sont très tranchées vers le Sud par la chaîne jurassienne du Lomont, de Clerval à St-Hippolyte. Là seulement, commence la vraie Franche-Comté.

Le Territoire de Belfort demeure, après 1871, la seule partie de l'Alsace française, car il constituait, même avant 1870, un morceau du département du Haut-Rhin; il est devenu, depuis cette date, le plus petit des départements français, le plus déséquilibré aussi, puisque sa population belfortaine, à elle seule, représente 60 % de la population du territoire.

A ces deux zones se rattache de plus en plus l'est du département de la Haute-Saône; les secteurs de Lure et de Ronchamp sont étroitement associés à Belfort, celui d'Héricourt à Montbéliard.

Avec ces zones, les liens franc-comtois sont purement administratifs; Besançon est la préfecture de région et l'on ne s'y rend que pour le règlement de questions administratives, mais cette ville est à 90 km de Belfort alors que Mulhouse est à 50 km!

Besançon exerce la direction administrative et universitaire. Mais les relations économiques sont quasi nulles. L'influence de Besançon s'arrête à Baumes-les-Dames et à Vesoul. D'après une carte des appels téléphoniques, dressée par Mademoiselle Mangin², à partir des résultats des sondages semestriels, effectués en 1956, 1957 et 1958, il apparaît que le trafic téléphonique de Belfort était de 20 % avec Montbéliard, de 12 % avec Paris, de 10 % avec Mulhouse et seulement de 5 % avec Besançon.

A Montbéliard, le nombre des appels était presque plus important en direction de Paris qu'en direction de Besançon (16 contre 12 %), et Mulhouse représentait 9 % du trafic.

Les liens franc-comtois sont donc très ténus, mais l'existence du petit Territoire de Belfort, la séparation administrative entre Belfort, Montbéliard, Héricourt et Lure sont des freins à une expansion commune répondant à l'existence d'un véritable monolithisme industriel autour des usines du groupe Peugeot et du groupe Alsthom.

D'autre part, Besançon n'est pas une capitale économique régionale. Aucun capital n'en provient. Aucune impulsion n'est donnée de Besançon aux

² *Mangin, Cl.* (1960): Les relations téléphoniques et postales à partir de Besançon. D. E. S. Besançon.

affaires de la Porte d'Alsace. Celles-ci sont essentiellement commandées par Paris où se trouvent les sièges sociaux et commerciaux de la plupart des Sociétés. Quelques Sociétés à succursales multiples, comme les «Docks Franc-Comtois» ou les «Économiques» ont leur siège à Besançon, mais leur «poids commercial» est faible sur le Pays de Montbéliard et la région de Belfort en raison de la concurrence dynamique des «Ravi» Peugeot et des SUMA (supermarchés). D'autre part, malgré l'existence d'une Chambre économique de Franche-Comté à Besançon il existe une Association du patronat industriel regroupant toutes les branches industrielles de la Porte d'Alsace dont le siège est à Belfort. Cette Association est le «cerveau» directeur de la zone industrielle de Belfort-Montbéliard.

Les liens franc-comtois se sont même distendus encore ces dernières années en raison de la politique de la société des Automobiles Peugeot qui oriente ses nouvelles implantations vers Mulhouse-Ile Napoléon. L'ensemble constitué par les usines Peugeot et leurs sous-traitants (120 dans la Porte d'Alsace) tend à constituer un monde autonome.

Monde autonome par le fait d'une impulsion financière et technique très intégrée à caractère national maintenant plus que régional, ce monde Peugeot (64 000 ingénieurs, techniciens et ouvriers) s'associe à la fois avec la plus puissante firme française d'automobiles Renault et le plus puissant groupe de construction électro-mécanique français Alsthom (20 000 personnes) pour la construction de la voiture électrique; les laboratoires et postes d'essais de Belchamp, près de Valentigney, sont désormais communs à Peugeot et à Renault. Dans cette concentration, Besançon ne joue aucun rôle, sauf qu'elle en bénéficie partiellement par les impôts (75 % des ressources budgétaires du Doubs proviennent du Pays de Montbéliard). Le dynamisme de Sochaux-Montbéliard est cependant freiné par une administration bisontine très ombrageuse. Les équipements tardent à être mis en place. Les routes ont un débit potentiel très insuffisant. Les liens franc-comtois obligent à des décisions émanant soit de Besançon, soit de Vesoul, voire de Dijon, de Gray et de Dôle, alors que la direction de la SNCF, elle, est à Mulhouse. Il n'y a pas d'organismes directeurs uniques, alors que ces organismes existent depuis longtemps sur le plan économique; les lenteurs administratives, voire parfois les mauvaises volontés, ont souvent obligé la S. A. Peugeot à agir elle-même. C'est ainsi, parfois bien malgré elle, qu'elle a largement contribué à modeler un nouveau visage au Pays de Montbéliard, à en faire une sorte de banlieue parisienne, une nébuleuse urbaine à noyaux urbains indigents, où les cadres administratifs n'ont pas les coudées franches pour prendre eux-mêmes les décisions à l'échelle de toute la Porte d'Alsace. Les liens franc-comtois sont donc plus négatifs que positifs, plus inhibiteurs que stimulants pour une croissance industrielle et urbaine très puissante.

Il ne faut pas oublier que les deux agglomérations de Belfort et de Montbéliard réunies constituaient déjà une aire urbaine de 164 000 habitants en

1962. La population avoisinait 200 000 habitants en 1966, soit plus que l'agglomération de Besançon, avec une densité de 573 habitants au km² sur les 329 km² de la superficie de l'aire urbaine. C'est donc désormais un pôle d'attraction urbain majeur, mais que les Administrations régionales de Besançon et de Dijon se refusent, contre toute évidence, à reconnaître à part entière. L'I.N.S.E.E., par exemple, s'est efforcé à un découpage artificiel et laborieux entre deux zones de peuplement industriel et urbain (Z.P.I.U.), découpage qui a soulevé bien des protestations locales, mais les décisions sont imposées sans tenir compte des réalités, car la naissance de cette nouvelle métropole n'est pas la bienvenue, alors que la Franche-Comté est encore une région qui a une capitale régionale, Besançon, à faible attraction.

2° L'importance accrue des liens alsaciens

Les caractères de l'expansion industrielle et les attractions commerciales favorisent au contraire le renforcement des liens alsaciens depuis la seconde guerre mondiale. D'abord, la fin de la rivalité franco-allemande a mis un terme «au complexe de glacis» dont souffrait la plaine alsacienne et a favorisé des implantations industrielles nouvelles. La crise textile a amené une reconcentration sur Mulhouse des usines Dollfuss-Mieg (D.M.C.), usines rachetées par le capital Lillois. Une partie du personnel de Belfort est demeuré fidèle à D.M.C., et effectue chaque jour le trajet de Belfort à Mulhouse. Des liens étroits demeurent entre les usines Dollfuss-Noack de Belfort-Valdoie et celles de la même maison à Mulhouse. Alsthom-UNELEC de Belfort et SOBEMO de Beaucourt spécialistes des moteurs électriques sont en étroite liaison avec l'Hispano-Alsacienne (la vieille S.A.C.M.) de Mulhouse pour les moteurs Diesel électriques. La société des Automobiles Peugeot, en concentrant les montages et ses fabrications de base dans deux usines complémentaires à Sochaux et à Mulhouse-Ile Napoléon a été pour beaucoup dans le resserrement des liens alsaciens. Celle de Mulhouse s'occupe de la fabrication des pièces moulées et des boîtes de vitesse, pièces transportées, ensuite, à Sochaux par la route et la voie ferrée. Le canal à grande section qui passera le long des deux usines servira au transport par berges de 1500 tonnes des éléments à assembler et des voitures construites.

D'autre part, de nombreux migrants (1500 environ) viennent chaque jour du Sundgau et des vallées alsaciennes des Vosges vers Sochaux, Delle et Belfort. Malgré l'implantation de Peugeot à Mulhouse, leur nombre n'a pas diminué beaucoup, car des habitudes sont prises et les cars d'usines ramassent chaque jour beaucoup d'ouvriers sundgoviens qui constituent un élément important de la main d'œuvre travaillant sur chaînes et chargée de l'assemblage des pièces.

Un certain nombre de ces ouvriers sundgoviens se sont finalement installés autour de Sochaux-Montbéliard, mais les liens avec le pays natal sont forts.

Des liens commerciaux se sont développés de manière très forte. Selon l'enquête de la Jeune Chambre Économique de Besançon les Belfortains et les Montbéliardais fréquentent beaucoup Mulhouse pour leurs achats courants, alors que Besançon exerce une faible attraction commerciale. Cependant, pour les commerces et services dits «quaternaires», c'est-à-dire services rares, la Porte d'Alsace se partage entre Mulhouse, Strasbourg, Paris, et Bâle. Le Territoire de Belfort se trouve pour ces services vers Paris pour 20,5 0/0, vers Strasbourg 12,5 0/0, vers Bâle pour 9 0/0, vers Besançon 5 0/0, et vers Mulhouse 4 0/0 seulement.

Mulhouse, apparemment, n'est pas la métropole de la Porte d'Alsace et Bâle, malgré la frontière, peut être considérée comme le second centre régional, selon S. Rimbart³. Strasbourg est préféré à Mulhouse pour la moitié des services, spécialement les fonctions dites intellectuelles et d'intérêt international: les foires, l'Université, les Grandes Écoles, le Conservatoire de Musique et d'Art Dramatique. Strasbourg se partage avec Mulhouse la faveur pour les services de gestion de l'entreprise, les médecins spécialistes, les festivals; mais, par contre, Mulhouse répond aux besoins bancaires de la Porte d'Alsace. Bâle ne domine dans aucune spécialité, sauf l'utilisation de l'aérodrome par hommes d'affaires et touristes; son influence est partagée avec Mulhouse pour les médecins spécialistes et la vie culturelle.

Cependant Belfort n'exerce aucune influence culturelle en Haute-Alsace; la limite de diffusion des quotidiens régionaux correspond encore aux limites administratives et aussi linguistiques. Il y a ainsi déphasage entre les liens économiques très resserrés depuis quelques années et les liens culturels encore distendus en raison de la frontière linguistique encore existante, mais qui tend à s'atténuer vite parce que les jeunes générations parlent facilement le français. Le divorce administratif et linguistique inhibe encore toute interprétation au niveau des commerces et des services, des hôpitaux, des lycées, du théâtre, des quotidiens d'information, alors que l'industrie noue au contraire des liens profonds entre l'agglomération de Mulhouse et l'aire urbaine de Belfort-Montbéliard.

Selon le Président du Conseil général du Haut-Rhin «l'axe économique Mulhouse-Montbéliard peut devenir un ensemble de poids, digne de prendre place dans une économie aux dimensions européennes... la liaison Rhin-Rhône, l'électrification de la voie ferrée Mulhouse-Dôle, l'autoroute (Mulhouse-Montbéliard) nous obligent à penser, à créer, à nous unir sur des problèmes communs... La notion d'axe économique Mulhouse-Montbéliard, avec ce qu'elle suppose de coordination et d'entente, survient en son temps pour le bien de l'économie générale» («Dernières Nouvelles d'Alsace»: 24-12-1966).

³ *Rimbart, S.* (1965): Frontières et influences urbaines dans le «Dreiländerecke». Regio Basiliensis VI.

3° Un Cathalyseur essentiel: le monolithisme industriel du groupe Peugeot

Faisant travailler plus de 120 sous-traitants dans ce que l'on appelle le «Nord-Est de la Franche-Comté», la Société Anonyme des Automobiles Peugeot commande toute la vie économique de la Porte d'Alsace parce qu'elle a directement le contrôle d'un certain nombre d'usines métallurgiques où elle détient la majorité du capital, parce qu'elle a racheté, ou fait racheter, d'anciennes usines textiles pour en faire des usines de fabrication d'accessoires et pièces détachées, de fabrication de sièges et coussinets, telle la société Maglum de Ronchamp et Magny-Vernois. Elle domine la vie économique parce qu'elle est en train de s'associer avec les autres sociétés régionales comme l'Hispano-Alsacienne de Mulhouse pour la fabrication des moteurs Diesel et des moteurs électriques, pour celle des circuits électriques automobiles, pour la fabrication de machines-transfert automatiques nécessaires à ses usines.

Toutes ces activités complémentaires et associées créent une vaste région économique autour du «complexe industriel de Sochaux-Montbéliard», véritable cathalyseur des activités industrielles et pôle d'attraction pour une main-d'œuvre recrutée en Haute-Saône jusqu'à 70 km de l'usine de Sochaux (Luxeuil et St-Loup-sur-Semouse), jusqu'à Clerval dans la vallée du Doubs, Thann, Bollwiller et les régions sundgoviennes de Waldighoffen et Ferrette. C'est l'aire d'attraction des usines de la S. A. Peugeot. C'est aussi la zone que nous définirons comme la Porte d'Alsace.

Dans ce périmètre, le monolithisme industriel du groupe Peugeot a profondément modifié les aspects de la vie régionale: la population ouvrière s'est concentrée dans de grandes cités périurbaines, construites soit directement par Peugeot ou par son organisme spécialisé de C. R. L. (Comptoir Régional du Logement, financé à 80 % par le groupe Peugeot), soit avec le concours d'organismes H. L. M., et de sociétés de constructions. Les villages qui entourent Montbéliard ont ainsi perdu tout caractère rural: Grand-Charmont, Bethoncourt ont en quelques années triplé ou quadruplé leurs populations. Le district urbain de Montbéliard est devenu une agglomération du type banlieue diffuse ou semis de peuplement urbain, et cette banlieue s'étale maintenant de Giromagny, au nord de Belfort, à Héricourt et à Pont-de-Roide, dans le Doubs, au pied de la chaîne jurassienne du Lomont, englobant à l'ouest Héricourt et les villages environnants situés en Haute-Saône et à l'est, les zones de Beaucourt et de Delle, dans le Territoire de Belfort. L'habitat est à la fois du type «grands ensembles» avec tours et bâtiments allongés à cinq ou six niveaux et du type pavillonnaire. La Société Peugeot encourage largement dans son personnel la copropriété par des prêts substantiels à la construction. Ainsi, un grand nombre de pavillons se sont édifiés le long de toutes les routes menant à Sochaux, de l'Alsace sundgovienne à la Haute-Saône. Les terrains ruraux, en bordure de ces routes, sont de plus en plus détournés de leurs destinations agricoles. Il est frappant de voir de coquettes

villas à l'entrée et à la sortie de tous les vieux villages, alors que ceux-ci perdent de plus en plus leurs fonctions rurales.

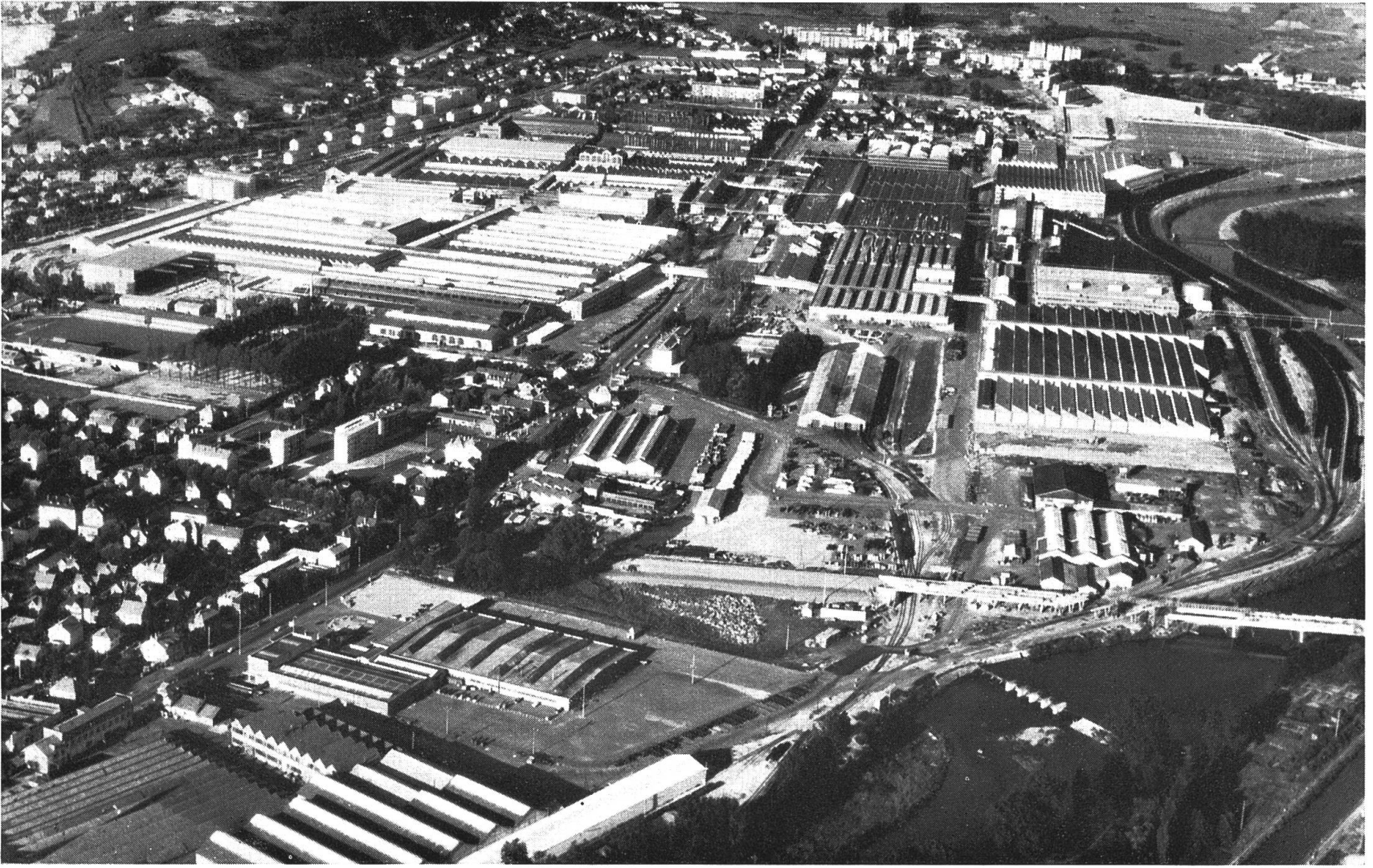
La vie rurale est profondément perturbée dans toute la Porte d'Alsace. Beaucoup de villages sont devenus surtout des «villages-dortoirs», mais les salaires élevés récoltés aux usines Peugeot poussent de plus en plus à l'abandon de la double activité, c'est-à-dire à la situation d'ouvriers-paysans. Cette situation était bonne du temps où l'usine était à proximité de la ferme. Ces modestes usines des vallées vosgiennes, de la Haute-Saône, du Territoire de Belfort et du Sundgau ont fermé leurs portes les unes après les autres (crise textile, concurrence insoutenable des salaires sochaliens, vétusté de l'équipement, inadaptation au marché ou tout simplement épuisement du capital de vieilles générations familiales d'industriels).

Alors l'agriculture se concentre en quelques mains dans chaque finage. Elle s'oriente vers certaines spéculations destinées au ravitaillement de cette poussière dense d'habitat urbain qu'est devenue la Porte d'Alsace: le lait frais par exemple, les cultures légumières. Elle s'oriente aussi vers les pépinières et jardins d'agrément, car le nombre de propriétés de week-end se développe sans arrêt: à Belfahy (Haute-Saône), par exemple, les trois quarts des propriétés sont maintenant propriétés de week-end. Déjà, le problème se pose de la survie d'exploitations agricoles moyennes, par manque de terre arable, en rapport avec une mécanisation, qui ne peut plus être finalement rentabilisée.

L'unité de l'ensemble se remarque encore dans les perturbations apportées au commerce de détail par la présence de magasins à succursales multiples et surtout des «Ravi» Peugeot, supermarchés directement financés par la Société des Automobiles et le Holding Peugeot Frères. Le petit commerce se meurt devant les «SUMA» et «Super-Ravi». Le secteur tertiaire commercial est très concentré et se développe difficilement. Or, cette concentration s'accompagne d'un sous-emploi féminin généralisé.

Car, réalité d'aujourd'hui sur le plan des faits économiques la Porte d'Alsace n'est pas une réalité pour les structures administratives; et, même, les structurations urbaines des villes, les équipements de toute nature n'ont pas suivi la progression industrielle. Montbéliard et Belfort demeurent officiellement de médiocres petites villes en tertiaire supérieur et administratif fort indigent. Mulhouse, elle-même, n'est qu'une sous-préfecture, bien qu'elle soit une agglomération moyenne de 180 000 habitants (Colmar 54 000 habitants, et, cependant, préfecture!).

Fig. 1 S. A. des Automobiles Peugeot. Groupe des usines de Sochaux: Vue aérienne prise en direction de Sud-Ouest. A droite: Le Canal du Rhône au Rhin et l'Allan; au milieu: la route nationale 437, et au fond: Vieux-Charmont.



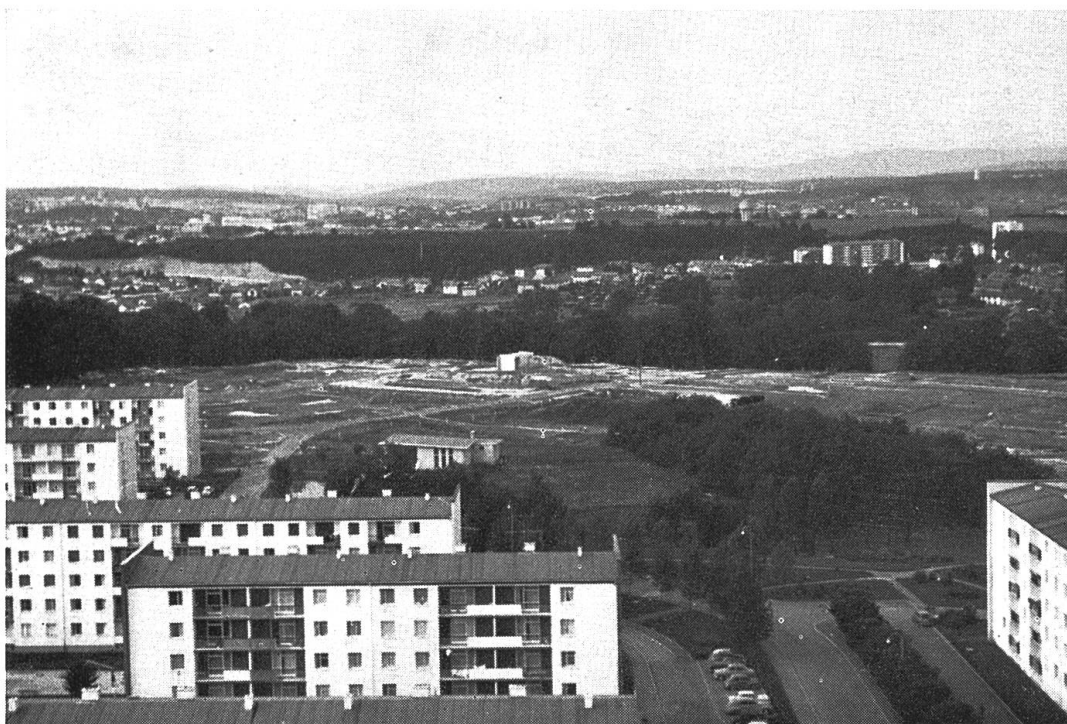


Fig. 2 Valentigney. Grand ensemble «les Buis»; au second plan: la vallée du Doubs et Audincourt; au fond: Sochaux et Exincourt-Étupes. Vue prise en direction de Belfort et des Vosges au Nord.

Mais, plus grave encore, est la coupure administrative entre le petit Territoire de Belfort et le Pays de Montbéliard d'une part, et de cet ensemble avec le Haut-Rhin d'autre part. Si l'on examine les statistiques commerciales, téléphoniques et postales on s'aperçoit que les relations sont beaucoup plus importantes avec Mulhouse et Bâle qu'avec Besançon en ce qui concerne le commerce de qualité et l'ensemble des services et avec Paris pour les relations téléphoniques et postales. Comme le dit S. Rimbart, la région de la Porte d'Alsace, faute d'une métropole locale qu'on lui refuse, est de plus en plus une enclave dépendante de la «monopole» parisienne, où se situent la quasi totalité des sièges sociaux et commerciaux des entreprises de quelque importance de la Porte d'Alsace. Les métropoles de cette zone ne sont donc ni Strasbourg, ni Besançon, ni Dijon, ni Nancy.

Chacune de ces villes n'exerce son influence que sur le plan administratif et universitaire, parce qu'elles sont siège administratif de régions et que l'on a découpé la France en vingt deux régions-programme... en oubliant une nouvelle et pourtant bien dynamique région: celle de la Porte d'Alsace.

Mais certains contestent l'unité de cette Porte d'Alsace au nom d'arguments linguistiques et politiques. On oppose fréquemment la Haute-Alsace à dialecte alémanique et le reste de la Porte d'Alsace francophone, oubliant que

les jeunes générations qui vont à l'école française sont moins sensibles à cet obstacle de la langue. Les ouvriers sundgoviens de Peugeot-Sochaux ont pris l'habitude de parler français avec leurs camarades de travail et l'usage de la langue française a toujours été très répandu dans les milieux industriels et commerciaux de Mulhouse.

L'argument politico-financier est plus sérieux; les deux départements du Doubs et de la Haute-Saône tirent l'essentiel de leurs ressources budgétaires des régions industrielles des pays de Montbéliard et de Lure-Luxeuil (pour le département du Doubs, il s'agit même de 75 % des ressources de son budget!). Les élections démontrent que le territoire de Belfort vote à gauche, que la Haute-Saône vote également à gauche, mais la Montagne jurassienne permet au Doubs d'être un département à majorité de droite, même si les récentes élections municipales ont donné un maire socialiste à Montbéliard. Ces considérations priment donc pour l'instant la nécessité pourtant évidente d'une restructuration régionale et provinciale. La Franche-Comté est une entité toute administrative, mais qui jouit d'un puissant patronnage ministériel. L'Alsace est une province trop petite face aux «Länder» de l'Allemagne fédérale, ses partenaires dans le Marché Commun. Il serait nécessaire de créer un troisième département alsacien; celui de la Porte d'Alsace englobant la zone d'influence économique de Peugeot et dont le chef-lieu logique devrait être le centre d'impulsion industrielle de Sochaux-Montbéliard.

Mais pour l'instant, ce centre n'a nullement l'armature d'une grand'ville, à moins que d'ici 1985 une nouvelle cité naisse de la Z.U.P. de la «Petite Hollande». Une métropole régionale nouvelle doit se situer en tout état de cause au cœur de cette Porte d'Alsace. Est-ce une concurrente pour Mulhouse? Il semble bien que Mulhouse a déjà un rôle bien défini de capitale économique du sud de l'Alsace. Elle a déjà un rayonnement bien difficile, coincée entre deux pôles d'attraction majeurs: Bâle et Strasbourg. L'aire urbaine métropolitaine de Belfort-Montbéliard échappe en partie à cette double et puissante attraction. Elle constitue déjà une agglomération aussi puissante que celle de Mulhouse, puisque l'on y comptait, déjà, en 1962, plus de 160 000 habitants et qu'elle dépasse actuellement les 200 000 habitants.

Le Nord-Est franc-comtois commence véritablement en Haute-Saône à la Vôge, à la dépression de Luxeuil, à la basse vallée de l'Ognon, à la dépression de Saulnot, au Lomont. A partir de là seulement, les habitants se disent et se veulent franc-comtois, avec juste raison. Le Pays de Montbéliard, la zone d'Héricourt, Lure, Ronchamp, le Territoire de Belfort sont abusivement annexés à une région qui n'est pas la leur. Leurs habitants pour la plupart ne se sentent pas «comtois»; il existe même une sourde rivalité entre Montbéliard et Besançon qui se manifeste lors des attributions des crédits publics. L'autoroute Mulhouse-Montbéliard prévue en totalité pour la période 1970—1975 va dans le sens d'un renforcement des liens rhénans.



Fig. 3 Valentigney. Grand ensemble «les Buis»; au second plan: les trois «tours» pour les jeunes célibataires du foyer de jeunes travailleurs.

Dès maintenant, une hiérarchie d'attractions et d'influence joue dans cette région de la Porte d'Alsace contre Besançon située à plus de 70 km de Montbéliard, 90 km de Belfort. Mulhouse et Bâle exercent au contraire une attraction chaque jour grandissante parce que d'accès facile et seulement à 60 km de l'aire urbaine Belfort-Montbéliard. C'est bien pourquoi, les orientations présentes de la vie économique militent en faveur d'une intégration à une vaste Regio Basiliensis, l'influence de Bâle étant limitée à certains secteurs de services ou de tertiaire supérieur, et dans la mesure seulement où ces services n'existent pas à Mulhouse, et aux implantations industrielles bâloises à St-Louis-Huningue. En tout cas, l'avenir de la Porte d'Alsace ne peut être, si l'évolution actuelle se maintient, qu'un avenir spécifiquement rhénan.

Die aus der Geschichte abgeleitete Bezeichnung «Burgunder Pforte» für das Übergangsbereich zwischen Vogesen und Jura gibt für dessen heutige Verkehrs- und Wirtschaftsbeziehungen ein falsches Bild. Weder mit dem eigentlichen Burgund und dessen Kapitale Dijon, noch mit der Freigrafschaft und Besançon bestehen engere Kontakte, wohl hingegen mit dem Elsass und Paris. Der entscheidende Faktor für die Entwicklung der Zone um Montbéliard-Sochaux und um Belfort ist die Ausweitung der «S. A. des Automobiles Peugeot», welche nicht nur im wirtschaftlichen Sektor eine beherrschende Stellung einnimmt, sondern auch durch die von ihr direkt oder indirekt angeregten Wohnbauvorhaben das Gesicht der Siedlungen stark verändert hat. Die rund 200 000 Einwohner der Agglomeration Belfort-Montbéliard bilden einen wirtschaftlichen und demographischen Schwerpunkt, der aber nicht zur Geltung kommen kann, weil die Region unter drei Departementen aufgeteilt ist (Territoire de Belfort, Haute-Saône, Doubs). Nur durch die Schaffung eines dritten elsässischen Departementes mit dem Zentrum Montbéliard-Sochaux könnten die Probleme der «Elsässer Pforte» zufriedenstellend gelöst werden. (G. Bienz)