

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 45 (1965)
Heft: 3: Problème des villes frontières

Artikel: L'Europe des régions
Autor: Gravier, Jean-François
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-886627>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.04.2025

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

L'Europe des régions

par le

Professeur Jean-François Gravier,

*Membre de la Commission régionale
d'aménagement du territoire*

Le 30 juillet dernier se produisait à Bruxelles un fait insolite. Prononçant sa déclaration d'investiture, le nouveau premier Ministre Belge, M. Pierre Harmel, plaçait au premier rang des objectifs de son Gouvernement le remodelage de la Belgique sur une base « plus régionale ». Les aspirations régionales, expliqua-t-il vont dans le sens de l'histoire (je cite d'après le compte-rendu du *Monde*). Au fur et à mesure que chaque pays éprouve la nécessité de s'intégrer dans de plus vastes ensembles, on voit se développer partout, par compensation, le régionalisme que les unitarismes du XIX^e siècle avaient étouffé.

« Au moment où le milieu de vie de l'homme prend des dimensions planétaires, au moment où une culture technologique tend à le déraciner du milieu protecteur que fut pendant longtemps le lieu natal, la région, la langue et les coutumes propres, peuvent recréer une sphère de vie à la mesure humaine. »

« Loin de constituer un retour au particularisme ou un frein aux multiples adaptations ou transformations qu'implique l'expansion, le régionalisme économique et culturel met donc le développement économique, industriel et social au service de l'homme. »

Cependant, ces aspirations régionales, dont M. Pierre Harmel a lumineusement montré les motivations psychosociologiques, n'auraient pu s'amplifier constamment depuis une vingtaine d'années si elles n'avaient été favorisées par l'évolution de l'économie moderne, particulièrement dans le domaine des communications et dans celui des équipements intellectuels. Depuis que nous sommes entrés dans ce que Lewis Mumford a nommé

« l'âge néotechnique » le terme même de région s'est chargé d'un contenu nouveau.

En effet, ce mot n'avait jusqu'alors qu'une signification assez vague. « Région : vaste étendue de pays » ; telle est la définition peu compromettante que l'on pouvait lire dans les dictionnaires. Depuis lors, une acception beaucoup plus précise s'est fait jour : administrateurs, économistes et sociologues s'accordent pour désigner sous le nom de complexe régional un ensemble territorial à l'intérieur duquel se nouent des relations de voisinage ou, du moins, de proximité. Ces relations sont devenues possibles grâce à la révolution automobile, c'est-à-dire grâce à la généralisation d'un véhicule individuel permettant la circulation de porte à porte, selon des horaires et des itinéraires librement déterminés. Naguère, il était exclu, par exemple, de se rendre à Bâle et de revenir dans la journée depuis une localité éloignée de 30 ou 40 kilomètres et non desservie par la voie ferrée. Aujourd'hui cette localité est à une demi-heure de voiture de Bâle : en distance-temps, ce village volontiers considéré comme « isolé » est donc plus proche de la ville que la proche banlieue ne l'est du centre de Paris. En fait, les gens de Ferrette ou de Langenbruck sont maintenant les voisins de Bâle. Même dans les zones de relief plus difficile, comme les Alpes Françaises, nous observons l'établissement de relations analogues de voisinage : de la haute vallée du Champsaur, on descend couramment à Gap dans l'après-midi pour aller chez le coiffeur, chez le garagiste, chez un marchand de vêtements, etc.

A plus grande distance, l'automobile a instauré des relations que nous appellerons « de proximité » fondées

sur la possibilité d'un aller-retour entre le matin et le soir. Obligatoirement moins fréquentes que les relations de voisinage, ces liaisons sont, néanmoins, aisées jusqu'à un éloignement n'excédant pas 2 heures ou 2 h 30 de voiture, soit de 120 à 200 kilomètres selon le relief et l'état du réseau routier. Elles permettent, notamment, le recours aux services rares et aux organismes directeurs localisés aux niveaux supérieurs de l'armature urbaine. Ainsi, le détaillant du village lorrain le plus éloigné de Nancy peut, dans la journée, se rendre dans cette grande ville, se réapprovisionner, effectuer diverses démarches administratives ou bancaires et rentrer chez lui pour le dîner. En sens inverse, les camions des « succursalistes » de Nancy desservent les dépôts situés dans un rayon de 100 à 150 kilomètres et rallient le soir leur point d'attache.

Sur ces bases, des zones d'attraction se sont constituées autour des centres nerveux capables de polariser les courants d'échanges intellectuels et matériels. Ces espaces polarisés sont le facteur essentiel de la dimension régionale moderne.

En surface cette dimension régionale ne peut guère être inférieure à 10 ou 12 000 kilomètres carrés (hormis le cas de certaines zones littorales comme la Ligurie autour de Gênes), ce qui correspond à un rayon minimal de 60 kilomètres. On constate, en effet, que les grandes villes séparées par moins de 100 ou 120 kilomètres se disputent des aires d'attraction communes : ainsi Lyon et Grenoble, Hambourg et Breme, Bâle et Zurich, etc. Par contre les unités régionales européennes excèdent rarement 40 ou 50 000 kilomètres carrés, soit un rayon maximal moyen de 120 kilomètres autour de leur métropole ; au-delà se développent des centres nerveux semi-autonomes ayant leur propre arrière-pays, comme Brest et Quimper en Bretagne ou Pau en Aquitaine.

Quant à la population, elle doit être suffisante pour justifier l'existence d'une université, d'une presse régionale, de certains organismes financiers et pour offrir un marché à certaines industries productrices de biens de consommation. Dans le contexte intellectuel, économique et social de l'Europe occidentale de 1970 cela signifie un effectif supérieur au million d'habitants, avec une densité d'au moins 35 à 40 habitants par kilomètre carré.

Ces ordres de grandeur expliquent pourquoi de vieilles régions historiques, d'anciennes unités féodales, naguère découpées en départements ou en provinces, sont revenues au premier plan de l'actualité. En Italie, on parle aujourd'hui de l'économie lombarde et de l'économie piémontaise, car la Lombardie (23 804 km²; 7 400 000 habitants) et le Piémont (25 400 km²; 3 900 000 habitants) sont des régions à l'échelle du monde moderne

bien groupées autour de leurs métropoles. La Vénétie, l'Emilie, la Toscane, l'Apulie ont, elles aussi, retrouvé leur cohésion autour de Venise, Bologne, Florence et Bari.

De même, lorsque la France a regroupé ses 90 départements en 21 régions économiques d'une surface moyenne de 26 300 kilomètres carrés, d'anciennes provinces, pourtant dénuées de toute existence juridique depuis cent soixante dix ans, ont manifesté une personnalité humaine assez forte pour imposer leur nom et, plus ou moins approximativement, leur cadre géographique aux nouvelles circonscriptions. De la Picardie à la Provence et de l'Alsace à l'Aquitaine, quinze régions sur vingt et une se réfèrent explicitement à des cadres féodaux souvent millénaires.

Cependant, d'autres régions se réclament d'une origine moins vénérable puisqu'elles sont nées des complexes industriels surgis depuis la première moitié du XIX^e siècle. Tel est le cas de l'espace rhéno-westphalien, constitué autour de la Ruhr, de Düsseldorf et de Cologne, ou celui du Nord français, structuré autour de l'agglomération lilloise et du bassin houiller, ou encore celui de l'unité régionale « Rhône-Alpes » articulée autour de la métropole lyonnaise, du bassin stéphanois et de la jeune capitale alpine qu'est aujourd'hui Grenoble.

On le voit par ces exemples : les organismes régionaux ne se conforment pas toujours à un schéma radio-concentrique où les activités directrices seraient rassemblées dans une métropole unique.

En premier lieu, sans entrer dans toutes les nuances de la hiérarchie urbaine, il est indubitable que la notion de métropole est loin d'être simple. C'est seulement depuis quelques années que l'on a entrepris l'analyse scientifique, sur des données encore très fragmentaires. Mais il est évident, dès l'abord, que le même mot recouvre des réalités fort différentes. Une capitale régionale « banale » telle que Clermont-Ferrand ou Saragosse, par exemple, ne saurait se comparer à une véritable métropole de classe internationale comme Marseille ou Barcelone, même si les aires d'attraction sont d'une étendue équivalente. Au surplus, certaines de ces villes internationales sont pratiquement dépourvues d'arrière-pays : la zone d'influence de Nice se limite à un département, celle de Genève est encore plus réduite.

Le cas de Genève montre d'ailleurs que le rayonnement d'une ville n'est nullement proportionnel à sa population, au-delà d'un seuil d'environ 200 000 habitants. Avec un effectif de 277 000 âmes en 1962, l'agglomération genevoise jouit, en effet, d'un prestige très supérieur à celui de l'agglomération lyonnaise, dont la population

est plus que triple. Avec sa concentration bureaucratique de firmes américaines, ses 51 organisations internationales, son aéroport, son activité bancaire et financière, son intense foyer culturel, son industrie horlogère, etc., la cité de Calvin possède bien les fonctions directrices, la diversité et la personnalité d'une métropole complète. A une moindre échelle, ces facteurs qualitatifs sont les conditions indispensables de toute promotion régionale, car une région n'est capable de croissance endogène que si elle détient des centres de décisions publics et privés (états-majors administratifs, financiers, industriels et commerciaux), des centres de conception (Facultés, Écoles d'Ingénieurs, Laboratoires de recherche, organisations culturelles permanentes, etc.), enfin des centres de services rares (commerces de luxe, grands hôtels, bureaux de traduction, télécommunications, transports aériens, etc.).

Dans la péninsule ibérique, l'Italie du Sud et la majeure partie de la France, presque toutes les capitales régionales sont encore démunies de ces équipements métropolitains. Dans l'Europe « Lotharingienne », au contraire, presque toutes les régions en bénéficient. En outre, de nombreuses régions se présentent comme des organismes polycentriques où les fonctions directrices sont harmonieusement réparties entre plusieurs villes complémentaires.

Cette division inter-urbaine du travail permet aux cités qui conjuguent ainsi leurs efforts d'obtenir la même efficacité et la même puissance qu'une Métropole unique sans encourir les risques de congestion d'une agglomération géante. De la Méditerranée aux bouches du Rhin, on n'a que l'embarras du choix pour citer ici des exemples probants. Bruxelles et Anvers nous offrent celui d'un couple urbain formé par une capitale administrative et un grand port au dynamisme commercial pluri-séculaire.

D'autres unions se nouent entre Genève et Lausanne, qu'une autoroute relie maintenant en moins de 45 minutes, ou entre Nancy et Metz, etc., mais, dans cette contrée de vieille civilisation urbaine qu'est le bassin rhénan, les structures véritablement polycentriques, c'est-à-dire comportant au moins trois éléments métropolitains, deviennent de plus en plus fréquentes. Ainsi Francfort, qui affirme sa prépondérance financière et marchande sur toute l'Allemagne du Sud, a laissé les fonctions administratives à Wiesbaden et à Mayence, distantes de moins de 40 kilomètres, et l'enseignement technique supérieur à Darmstadt (29 km). Plus au nord, Dusseldorf, ville d'états-majors et « cerveau de la Ruhr », abandonne volontiers les grandes usines aux agglomérations du bassin minier, tandis que Cologne détient

l'université et demeure, entre autres, la capitale des assurances.

Cependant, c'est probablement aux Pays-Bas que l'aménageur trouvera le modèle le plus complet du système régional polycéphale, avec la Randstad Holland. Ce terme, on le sait, désigne l'ensemble de cités qui commandent les quatre provinces occidentales de l'État néerlandais. Une longue tradition, puis un urbanisme intelligent y ont réparti les institutions et les activités entre quatre grandes villes et une demi-douzaine de centres moyens qui demeurent parfaitement distincts, chacun possédant sa personnalité et ses spécialisations au lieu d'être noyé dans un magma indifférencié. Amsterdam (900 000 habitants) est la capitale commerciale et industrielle, la place d'affaires internationale desservie par l'aéroport de Schiphol; La Haye (700 000 habitants) est la capitale politico-administrative, Rotterdam (900 000 habitants) est un centre marchand de caractère mondial gravitant autour du premier port européen; Utrecht, enfin (260 000 habitants) est la capitale religieuse, siège de nombreux organismes d'État en raison de sa position centrale, renommée également pour son Université et sa foire internationale. Quant aux villes moins importantes, certaines assument néanmoins des fonctions essentielles : Leyde (96 000 habitants) est la capitale universitaire de la Hollande, Delft possède une université technique, Hilversum abrite la radio-télévision, etc.

Toutes ces agglomérations « à l'échelle humaine » sont disposées sur les côtés d'un triangle ferroviaire desservi par de véritables métros express et complété aujourd'hui par un remarquable triangle autoroutier. Amsterdam est à 50 minutes de voiture de Rotterdam (71 km) et Utrecht à moins de 45 minutes de La Haye (63 km). Des rocade Est-Ouest évitent les traversées de Rotterdam et d'Amsterdam, si bien que l'on peut, de toutes les villes, accéder directement à l'aéroport sans subir le moindre embouteillage urbain. Pour le Parisien ou le Londonien, cette incomparable commodité des liaisons internes est un perpétuel sujet d'émerveillement.

Certes, il est bien évident que des ensembles aussi denses et aussi richement diversifiés que la Randstad Holland demeureront exceptionnels. Néanmoins, si l'on considère l'Europe du marché commun complétée par la Suisse et l'Autriche, qui en sont inséparables, on peut estimer que les cinquante à soixante groupements régionaux entre lesquels se partage son territoire sont tous capables, à plus ou moins long terme, de secréter les centres nerveux nécessaires à leur auto-développement, c'est-à-dire de mériter une direction administrative autonome, un équipement intellectuel supérieur, une

vie économique et une animation sociale substantielles, une desserte aérienne régulière qui les intègre aux grands courants d'échanges continentaux, etc.

Les limites de ces cinquante ou soixante régions européennes ne respectent pas toujours les frontières nationales, car la formation du marché commun et, plus encore, la prise de conscience de l'unité européenne tendent à estomper ces frontières, cicatrices parfois récentes de l'histoire. Les barrières étanches élevées entre les nations et interdisant toute espèce de double appartenance n'auront sans doute guère duré plus d'un siècle : c'est un bref épisode dans la longue évolution de notre civilisation occidentale. Dès aujourd'hui, on redécouvre que la Flandre Belge peut coopérer avec le nord de la France, sans cesser pour autant d'être belge, que Maastricht et Aix-la-Chapelle sont complémentaires du bassin liégeois tout proche sans être pour cela moins néerlandaise et moins allemande, que Sarrebruck et la Sarre sont solidaires du bassin lorrain tout en conservant cette germanité deux fois affirmée par plébiscite.

Que la croissance des complexes charbon-acier et plus généralement la révolution industrielle aient périmé les frontières artificielles de 1815 ou de 1830, cela n'a rien de surprenant. Plus remarquable est la persistance ou la renaissance de groupements humains qui s'étendent sur les deux versants des Pyrénées et des Alpes. Entre Bayonne et Saint-Sébastien ou Pampelune, les relations deviennent facilement aussi étroites qu'entre Bayonne et Pau ou Bordeaux. De même, le Roussillon est un pays charnière, orienté à la fois vers la Catalogne espagnole et vers le Languedoc français. De même encore, le Tyrol n'est pas limité par le Brenner, mais traversé par la route du Brenner.

Au surplus, on a déjà observé ce rôle fédérateur des passages montagnards qui explique la naissance de la Suisse, « portier des cols alpins ». L'importance prise par les fonctions péagères assumées dans les neiges du Simplon, du Gothard, du San Bernardino ou du Julier, montre bien qu'il n'existe pas de « frontières naturelles » terrestres possédant une valeur absolue.

Telle est la constatation que l'on peut faire également dans le fossé du Rhin moyen, entre Bâle et Karlsruhe. Longtemps, le large fleuve aux rives souvent marécageuses avait fait figure d'étranger dans cette plaine, aussi bien pour l'Alsace que pour le Pays de Bade. Les villes alsaciennes ont grandi sur l'Ill et les villes badoises au pied de la Forêt Noire, mais non sur le Rhin. Le jumelage acquis entre Bade et Württemberg, le jumelage souhaitable entre Alsace et Lorraine résultent autant de la géographie que de l'histoire.

Mais, depuis quelques années, ces conditions se modi-



L'aménagement progressif du Rhin pour la navigation et la production électrique suscite la construction de vastes usines.

(Photo Henri Cartier-Bresson.)

fient. Le rapprochement franco-allemand au sein du marché commun a provoqué l'implantation de nombreuses entreprises badoises ou Württembergeoises en Alsace, tandis que de notables migrations quotidiennes de travailleurs se sont développées de l'Alsace vers le pays de Bade. D'autre part, l'aménagement progressif du Rhin pour la navigation et la production électrique a suscité la construction de vastes usines dans les zones industrielles portuaires, cependant que de grandes raffineries étaient installées au nord de Strasbourg. Ainsi se constitue un nouvel axe économique majeur qui, de Bâle à Karlsruhe joint les deux volets du diptyque rhénan, ces deux volets symétriques qui semblaient naguère se tourner le dos.

Cet abaissement des frontières, ce décloisonnement de l'espace rhénan, cette interpénétration qui restaure l'intimité inter-urbaine de la vieille Europe impériale, ne peuvent que valoriser le carrefour bâlois.

Il suffit de regarder la carte, ce que l'on fait trop rarement, pour admirer la position géographique privilégiée de la ville d'Erasmus et d'Holbein. Avant de s'infléchir vers le nord, le Rhin coule dans une étroite plaine (3 à 4 km de large) coincée entre les derniers contre-forts du Jura et ceux de la Forêt Noire (qui touchent

le fleuve près de Grenzach). Là, il reçoit deux petits affluents sur sa rive gauche : l'Ergolz, qui ouvre un chemin vers Olten, Lucerne et le Gothard, puis la Birse qui en ouvre un autre vers Bienne, le Léman et le Rhône. La zone de Bâle est donc un point de passage obligé pour toutes les relations entre l'Europe Rhénane et l'Italie. On notera d'ailleurs que les Romains avaient fondé Augusta Rauracorum (Kaiseraugst) à 10 kilomètres en amont de la ville actuelle, exactement au confluent de l'Ergolz, c'est-à-dire au débouché sur le Rhin de la route qui venait de Rome.

Mais, entre Bâle et l'Ergolz, le grand axe Rhin-Méditerranée en croise un autre qui lui est perpendiculaire et qui, empruntant d'Ouest en Est la trouée de Belfort,

puis le cours amont du fleuve, mène du bassin parisien vers Zurich, l'Arlberg et Vienne.

Ces deux axes déterminent un site urbain dont la valeur est supérieure à celle du site de Strasbourg, car les routes Nord-Sud passent de préférence à l'Est du Rhin, par la voie directe du Piedmont badois. En fait, la position « péagère » de Bâle est comparable à celle de Lyon ou de Belgrade.

De plus, le site bâlois est exceptionnel par son caractère de point central dans l'Europe occidentale. Nous sommes ici presque à égale distance de Paris et de Salzbourg, de Francfort et de Milan, de Rotterdam et de Rome. Nous sommes, surtout, à quelques lieues du bassin danubien et du bassin rhodanien au contact entre le monde rhénan et le monde alpin, à la charnière de trois nations. On peut dire que Bâle est la « grande croisée » de l'Europe comme le Châtelet est celle de Paris.

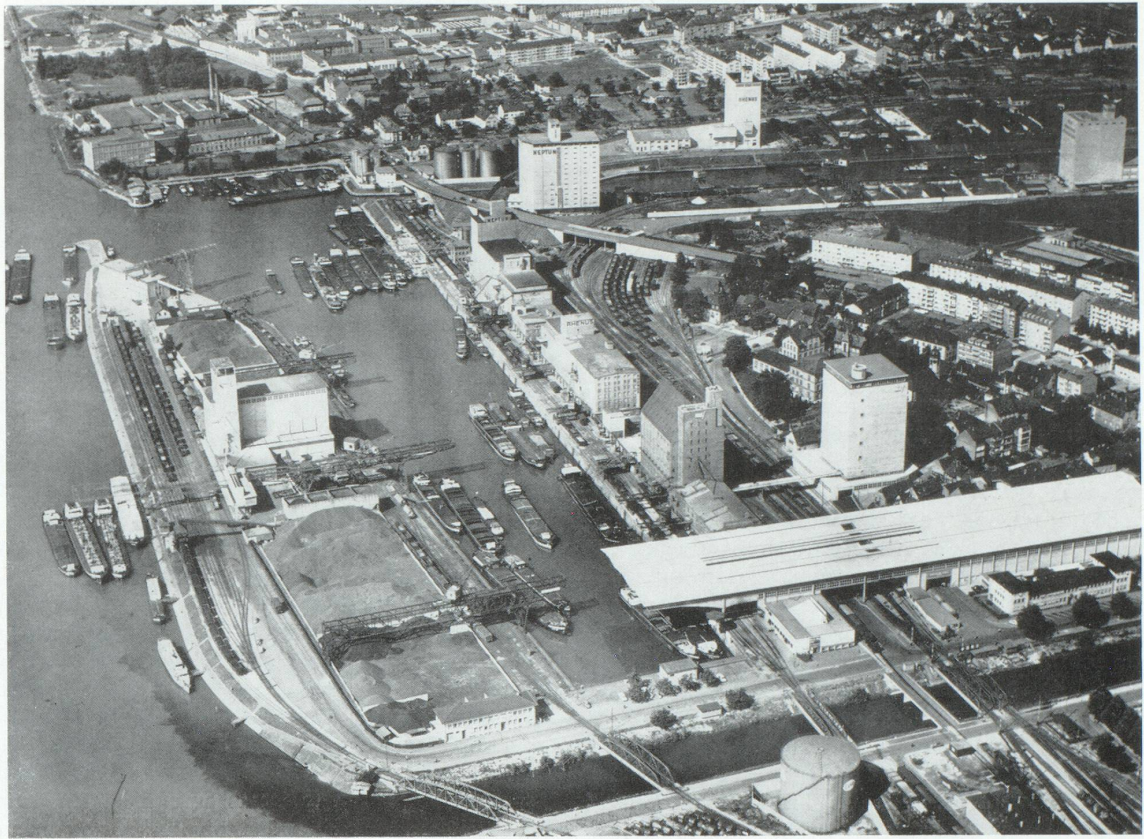
C'est pourquoi nous avons naguère émis l'idée que, le jour où la fédération européenne pourrait se constituer avec la participation de la Suisse, mère des fédérations, aucune ville ne serait mieux placée que Bâle pour accueillir les institutions communes.

En attendant qu'une telle hypothèse devienne ou redevienne actuelle, nous devons plus modestement nous interroger sur le rôle du carrefour bâlois dans cette « Europe des Régions » dont nous avons tenté d'esquisser les grands traits. Bâle est actuellement comme Genève, une ville internationale beaucoup plus qu'une capitale régionale. Son autorité administrative ne s'exerce que sur un territoire infime et son rayonnement économique, reconnaissons-le sans détour, ne se fait sentir qu'à courte distance, car il est vite contrarié par ceux de Strasbourg, de Zurich ou même de Besançon. Le prestige et l'influence de la ville sont imputables à d'autres fonctions qui résultent précisément de son site, à la frontière commune de la France, de l'Allemagne et de la Suisse, à l'origine de la navigation rhénane.

Les traditions et le présent de Bâle sont donc ceux d'une métropole d'échanges ouverte aux problèmes du monde entier, mais assez indifférente aux préoccupations des campagnes voisines (la scission de Bâle-Campagne en 1833 n'est-elle pas significative à cet égard?). La cité des princes-évêques a reçu des conciles; son bourgmestre a fait reconnaître l'indépendance de la Suisse; ses savants ont mis au point l'extraction des vitamines et la fabrication du DDT; ses compagnies d'assurances rivalisent avec les plus puissantes de l'Europe; sa vocation financière est assez éclatante pour que l'on y ait installé la Banque des Règlements Internationaux; sa Foire est universellement renommée; ses ports, véritable poumon

(Photo Cartier-Bresson.)





Port rhénan de Bâle.

(Photo Office du tourisme de Bâle.)

de la Confédération Helvétique, ont franchi le cap des 10 millions de tonnes de trafic. Enfin, une prestigieuse tradition d'art et de culture a été constamment maintenue depuis la Renaissance. Par contre, voilà seulement quelques années que l'on parle d'une région Basiliensis, c'est-à-dire d'un élargissement de l'activité bâloise au-delà des 37 kilomètres carrés du territoire historique. Ce passage d'un horizon purement urbain et municipal, celui d'une cité hanséatique ancrée au cœur du continent, vers un horizon régional ne marque-t-il pas une mutation psychologique décisive?

Une telle évolution est d'abord imposée par les données physiques de la civilisation moderne : d'une part, l'éclatement urbain, d'autre part, les relations de voisinage nouées par l'automobile entre des villes naguère éloignées.

Sur les 3 710 hectares du Canton de Bâle-ville résident quelque 226 000 habitants, soit une densité de 61 par hectare. Or on observe que toutes les villes américaines, britanniques ou allemandes où la densité excède 40 ou 50 habitants par hectare de territoire municipal, tendent à se dépeupler par desserrement vers les banlieues. De fait, la population de Bâle paraît stabilisée alors que

celle des « communes circonvoisines » s'était déjà accrue de 58 % entre 1950 et 1960. Ces onze communes, la zone alsacienne de Saint-Louis-Huningue et la zone badoise de Lorrach-Weil sont considérées comme intégrées à l'agglomération de Bâle, dont la population totale approche aujourd'hui de 400 000 habitants.

En outre, cette agglomération attire des migrants quotidiens qui viennent de plus en plus loin, tandis que certaines industries se sont développées sur des terrains libres éloignés de la ville. Si bien que, dans un rayon de 20 à 30 kilomètres autour du centre urbain, c'est un seul organisme économique et social qui fonctionne en symbiose avec Bâle.

Plus importants et plus originaux sont les rapprochements de toute sorte et les interférences de zones d'influence que l'on observe entre Bâle et des cités qui lui étaient, hier encore, presque étrangères. Mulhouse, agglomération de 165 000 habitants n'est qu'à 33 kilomètres, sera bientôt à 20 minutes d'autoroute et concrétise déjà ses relations de voisinage par l'exploitation commune de l'aéroport international de Blotzheim. Fribourg-en-Brisgau, ville universitaire de 150 000 âmes et capitale du Sud-Bade, est un peu plus éloignée —

64 kilomètres — mais l'autoroute E4 la met à 45 minutes de Bâle et favorise la prise de conscience d'une solidarité croissante. De même, vers l'Est, l'autoroute en construction qui va permettre de franchir en moins d'une heure les 84 kilomètres séparant le centre de Bâle du centre de Zurich nous oblige à poser le problème des rapports entre ces deux grandes villes.

Il faut, cependant, souligner ici une nuance essentielle : ces rapports Bâle-Zurich se définissent plutôt, du moins actuellement, en termes de concurrence, alors que les rapports Bâle-Mulhouse-Fribourg sont dominés par le sentiment d'une complémentarité. Les trois villes sont, en effet, placées sur le même grand axe d'échanges Nord-Sud et il n'existe entre elles aucune compétition fonctionnelle.

Sans contester évidemment l'appartenance alsacienne de Mulhouse et l'appartenance badoise de Fribourg, on est donc amené à préconiser l'instauration d'une coopération organique portant sur l'étude et la solution des questions d'intérêt commun. Cette coopération concerne, en fait, une zone helvétique débordant légèrement le canton de Bâle, une zone alsacienne comprenant les arrondissements de Mulhouse et d'Altkirch, une zone badoise englobant les Kreise de Fribourg (ville et campagne), Lörrach, Müllheim et Säckingen, soit un territoire d'environ 4 000 kilomètres carrés où vivent actuellement quelque 1 200 000 habitants, dont plus de 700 000 dans les trois principales agglomérations urbaines. Il s'agit donc d'un espace très peuplé mais très exigu : plutôt qu'une unité régionale, c'est un carrefour inter-régional d'une nature tout à fait particulière et sans équivalent en Europe.

Les vocations spécifiques de cette zone-charnière sont clairement indiquées par la géographie et par l'histoire. Point de rupture de charge au terminus de la navigation rhénane, plaque tournante ferroviaire, routière et même aérienne, elle est prédestinée au rôle de dispatching et d'entrepôt international. Lieu de rencontre privilégié, elle développe tout naturellement à partir de ces échanges matériels, des fonctions exigeant bien plus de matière grise que de matières premières.

Sur le plan industriel, c'est la prépondérance de la chimie fine, des laboratoires (2 700 personnes à Bâle seulement), de la construction mécanique, de l'imprimerie; c'est également la haute qualité du textile mulhousien.

Sur le plan commercial, c'est l'expansion des états-majors du négoce, de la banque et des assurances; c'est la foire suisse d'échantillons.

Au niveau supérieur des échanges, enfin, Bâle et

Fribourg possèdent chacune une université très vivante, tandis que Mulhouse a récemment équipé un enseignement scientifique et technique. D'autre part, la position géographique favorise ici les contacts, les colloques, les congrès : depuis 1960, Bâle s'enorgueillit d'une salle de congrès de 4 500 places qui est le plus vaste de Suisse et dont Paris ne possède pas l'équivalent.

Une fois définies ses vocations, la zone de la « grande croisée » peut beaucoup plus facilement éviter des rivalités stériles avec les métropoles des régions dont elle participe. Elle laissera, par exemple, à Zurich le rôle de capitale technique, économique et boursière de la Confédération. Elle laissera à Strasbourg le rôle de capitale administrative et culturelle de l'Alsace en même temps que de foyer d'échanges franco-allemands.

Par contre, l'aménagement de la « Regio Basiliensis » peut envisager des objectifs ambitieux dans le domaine des établissements européens ou pluri-nationaux qu'appelle sa « rente géographique ». En ce qui concerne les entreprises privées, la création de services communs d'informations économiques, d'interprétariat, de secrétariat multilingue, etc., est susceptible de favoriser l'implantation d'échelons continentaux de firmes américaines analogues à ceux dont bénéficient déjà Genève et Francfort. En outre, la présence d'un milieu de recherche scientifique fortement structuré devrait attirer de nouveaux laboratoires de caractère international. Serait-il même trop audacieux de penser à un Centre Européen de la Recherche émanant des divers centres publics nationaux? Enfin, dans la même perspective, une Université européenne, ou divers instituts universitaires pluri-nationaux, trouveraient ici des conditions d'implantation particulièrement favorables.

Beaucoup plus que des aides financières spéciales, de telles réalisations exigent d'abord l'équipement de structures d'accueil, c'est-à-dire de réserves foncières et d'installations immobilières commodément reliées à l'aéroport, aux autoroutes et aux grandes gares. La préparation de ces équipements, la prospection de leurs utilisateurs et l'organisation de leur environnement social constitueraient pour les promoteurs de la coopération tri-nationale dans le cadre de la REGIO une tâche digne de leur enthousiasme créateur. Car cet effort constructif devrait, si la conjoncture politique ne lui est trop défavorable, aboutir à l'épanouissement d'un foyer majeur d'esprit européen qui ne serait d'ailleurs pas autre chose que le fruit lentement élaboré ici par cinq siècles d'histoire locale.

J.-F. G.