

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

Artikel: La Coopération régionale entre Mulhouse et Bâle
Autor: Brandt, Philippe
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-886628>

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>

La Coopération régionale

Par
Philippe
BRANDT

Président

de la Société Industrielle

de Mulhouse

Mulhouse et Bâle : deux villes situées à 35 kilomètres de distance l'une de l'autre et deux villes très différentes par leur origine, leur développement, leur grandeur et leur rayonnement, mais que la rapide évolution de notre temps et la situation géographique semblent appeler à une étroite collaboration dans l'avenir.

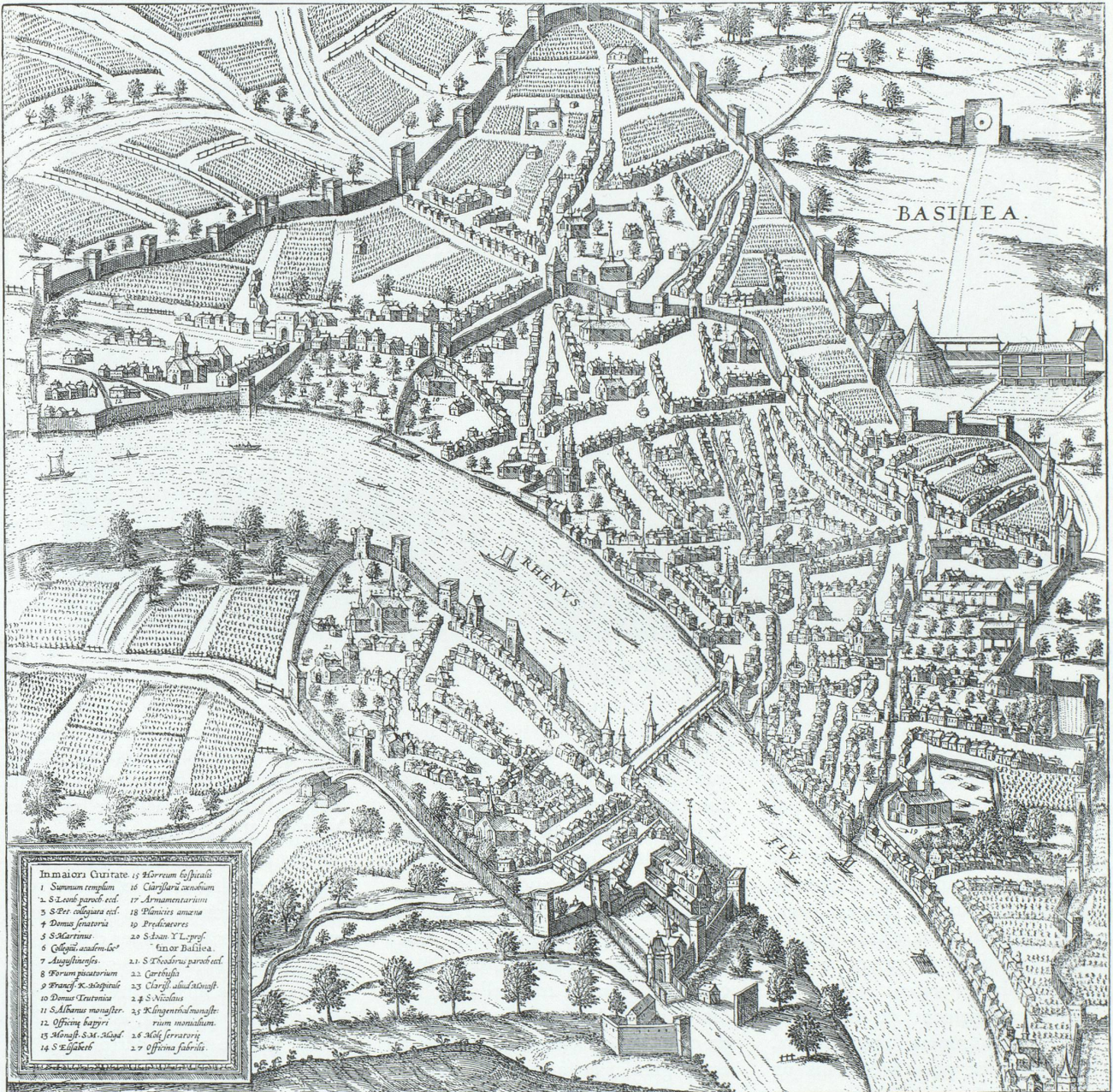
Issue d'un point d'appui romain, peuplée par les réfugiés gallo-romains d'Augusta Raurica, lorsque cette ville prospère fut dévastée par les premiers raids alamans du II^e siècle, Bâle devint dès le IV^e siècle, le siège d'un évêché, fait considérable et qui fut sans doute déterminant pour le développement de la ville. Assise sur le coude du Rhin supérieur, au carrefour des antiques voies commerciales et militaires qui reliaient la Gaule aux pays germaniques, les pays du nord par la plaine du Rhin aux cols des Alpes et à l'Italie, Bâle sut, grâce à la sage politique de ses évêques, mettre en valeur une situation géographique exceptionnelle et devint un centre commercial de transit important. Métropole impériale au XI^e siècle, dotée du premier et seul pont sur le Rhin en 1226, lorsqu'une voie nouvelle et plus courte est ouverte par le Saint-Gothard entre l'Italie et l'Europe Centrale, la ville sut conserver son autonomie et résister aux visées

de l'Autriche qui voulait en faire une capitale régionale administrative. Elle sut aussi rester à l'écart des conflits territoriaux des XIV^e et XV^e siècles grâce à l'accession aux affaires des classes bourgeoises, élément de stabilité et de prudence que les évêques favorisèrent contre la noblesse turbulente inféodée à l'Autriche. Le Concile œcuménique qui se tint en ses murs (1431-1448) fut pour Bâle une nouvelle chance : elle entre en contact avec un mode de vie plus ample et plus raffiné et s'ouvre à la vie de l'esprit, si bien qu'elle ressent le besoin d'une Université que le Pape Pie II lui accorde en 1460.

Dès cet instant, Bâle devient l'un des centres culturels les plus rayonnants de l'Occident. Les idées nouvelles, inspirées par la Renaissance, s'y frayent un chemin grâce aux humanistes et aux imprimeurs qui les propagent. En 1529 Bâle adhère à la Réforme. Peu de temps auparavant elle était entrée dans la Confédération des cantons suisses, désireuse de sortir d'un isolement dont les guerres de Bourgogne et de Souabe lui avaient fait sentir tout le danger. Dès lors elle partage politiquement le sort de la Confédération.

L'afflux de réfugiés huguenots, de France, d'Italie et des Pays-Bas amène à Bâle au XVI^e et XVII^e siècles, avec un genre de vie nouveau, l'industrie

entre Mulhouse et Bâle



(Cliché archives de l'État de Bâle - Ville)

des rubans de soie, dont elle gardera pour ainsi dire le monopole en Europe jusqu'au siècle dernier. Lorsque les variations de la mode mirent un terme à l'expansion des rubans de soie, Bâle eut la chance de trouver dans l'industrie chimique naissante une nouvelle branche d'activité qui assure encore actuellement sa prospérité.

contre ou un point stratégique. Les voies romaines passent au nord et au sud, évitant la plaine marécageuse et couverte de forêts. Beaucoup plus tard seulement, s'élèvera d'abord un modeste village, puis une bourgade campagnarde sans grande importance. Alors que Bâle est déjà une métropole renommée au sein de l'empire, Mulhouse n'est encore qu'une petite

fournisseur, éventuellement un client. Pour Mulhouse, Bâle est la grande ville, siège de l'Évêché dont elle dépend au plan spirituel, et auprès de laquelle elle cherche et trouve appui et conseils en cas de besoin.

N'oublions pas que les deux villes font partie alors d'une même région économique et culturelle et que Bâle est, pendant tout le Moyen-Age,



Vue aérienne des Usines Sandoz à Bâle

Aujourd'hui, Bâle est une grande ville industrielle et commerciale, un centre bancaire important, un nœud ferroviaire et un port fluvial, une vieille ville universitaire au carrefour des cultures germaniques et françaises. Mais elle est aussi le siège d'organismes internationaux et sa situation centrale en Europe lui permet d'espérer un avenir prometteur.

Le développement de Mulhouse est beaucoup moins spectaculaire. Mulhouse n'est pas située dans un lieu prédestiné par la géographie à devenir un point de passage, de ren-

ville, qui vient de s'entourer de murailles, préoccupée d'affermir son autonomie, de se défendre contre l'emprise des évêques de Strasbourg, puis de la Maison d'Autriche et des hobereaux qui lui sont inféodés.

Située au pied du dernier contre-fort du Jura, Mulhouse ne se trouve ni sur un fleuve navigable ni à un carrefour routier, mais elle est à la limite nord du Sundgau, au centre de cette région agricole et fertile qui est le grenier et le vignoble de Bâle. Pour Bâle, Mulhouse est donc un relai commode, un entrepôt, un

une ville alsacienne. Dès les temps mérovingiens la frontière sud de la région Alsace se situait sur les crêtes du Jura. Il n'est donc pas étonnant que les deux villes entretiennent des relations étroites et amicales. Lorsque les voies commerciales sont mises en danger par les rapines d'un hobereau, Bâle et Mulhouse concluent, dès 1246, une alliance militaire pour le combattre. Lorsque, en 1356, Bâle est en grande partie détruite par un tremblement de terre les corporations de Mulhouse se relayent à Bâle pour aider à la reconstruction de la ville.

Au cours du *xv^e* et du *xv^e* siècle Mulhouse est principalement pré-occupée de résister aux emprises de puissants voisins qui voulaient l'annexer. Elle sera tout naturellement amenée à rechercher l'appui et l'alliance des cantons suisses lorsque les visées de l'Autriche et celles de Charles le Téméraire se firent plus pressantes et qu'aucune aide sérieuse ne pouvait être espérée de la décapole d'Alsace. Son adhésion à la Réforme, précédée par de longues années de discussions et de recherches ne fit que resserrer les liens qui l'unissaient aux cantons protestants et surtout à Bâle. Dès lors Mulhouse participera à la vie de la Confédération, et c'est par celle-ci qu'elle entrera en contact d'une façon suivie avec la France qui prend à son service, après Marignan, des régiments suisses. C'est grâce aussi à cette alliance qu'elle put rester à l'écart de la Guerre de Trente Ans qui ravagea l'Alsace mais qui, par le Traité de Westphalie, donna cette province à la France.

Au milieu du *xviii^e* siècle, un fait nouveau et capital est à signaler : l'introduction à Mulhouse, par des hommes avisés et auctoires, de l'industrie. L'industrie des toiles peintes n'est tout d'abord qu'une fabrication artisanale mais elle se développera rapidement et procurera à la ville des moyens dont elle était dépourvue auparavant. Vers la fin du *xviii^e* siècle on ne compte pas moins de 16 fabriques d'indiennes dans la ville, et ce sont encore les capitaux de Bâle qui aident à financer, ce développement. Comme les principaux marchés pour l'indienne sont en France, elle entre de plus en plus étroitement en relation avec ce pays et, en 1798, enclavée dans des territoires français, éprouvant des difficultés croissantes à assurer son indépendance économique, elle décide d'accord avec les cantons suisses, son rattachement à la république voisine. Libérée de toutes les entraves qui s'opposaient à son expansion, Mulhouse va dès lors connaître un développement spectaculaire. L'industrie textile, puis l'industrie méca-

nique et l'industrie chimique y sont développées ou créées. De 8 000 habitants qu'elle comptait en 1800, la ville passe à 60 000 en 1860, à 100 000 en 1900, pour atteindre 120 000 habitants actuellement.

En même temps les conditions nécessaires à la réussite industrielle sont réalisées. Le Canal du Rhône au Rhin est ouvert sous la Restauration. Des routes sont aménagées, les chemins de fer reliant la ville à Thann, puis à Strasbourg et Bâle, puis à Paris sont construits. Mulhouse devient un carrefour routier et ferroviaire et est prête dorénavant à remplir le rôle que la vie pourrait lui réserver.

Ce rappel historique nous montre d'une part le développement si inégal des deux villes Bâle et Mulhouse, et, d'autre part, nous aide à mieux saisir les points sur lesquels pourrait porter une collaboration utile dans l'avenir. Il nous montre aussi que cette collaboration ne sera pas une innovation mais qu'elle a bel et bien existé de tout temps au cours de l'histoire.

Examinons brièvement la situation actuelle. Bâle, ville riche et prospère, épargnée par les guerres, a pu construire une industrie puissante ayant des moyens importants. Tributaire du Rhin dont le trafic aboutit dans ses ports, elle est appelée à un développement considérable que freinent aujourd'hui un problème financier insoluble et un manque de main-d'œuvre aigu. Adossée au Jura, débouchant vers le nord et le nord-ouest, ayant peu de communications avec le reste de la Confédération, Bâle est incitée à tourner ses regards vers ceux qui furent autrefois ses partenaires et à demander leur collaboration. Mulhouse a, du fait de deux guerres, subi de graves dommages et a vu son patrimoine sévèrement atteint. L'industrie textile, dont elle tira sa force au siècle dernier, est en pleine régression, les marchés anciennement coloniaux étant fermés et les pays en voie d'expansion, désirant s'industrialiser, créant d'abord cette industrie chez eux. D'autre part, la rationalisation, ame-

née par les techniques nouvelles, permet aujourd'hui une production considérablement accrue avec une main-d'œuvre réduite. En même temps l'agriculture alsacienne doit subir une profonde réforme. Trop morcelée et trop dispersée elle n'est dans l'état actuel plus rentable. Une main-d'œuvre importante sera libérée au cours des années à venir par les mesures de reconversion nécessaires. Enfin, les mines de potasse, richesse du Haut-Rhin, s'acheminent lentement de leurs gisements et diminuent graduellement le personnel qu'elles emploient. Toutes ces raisons font que, dans les prochaines années, 20 000 emplois nouveaux devront être créés dans le sud du département du Haut-Rhin pour maintenir un plein emploi à une population dont la courbe démographique est par ailleurs en progression.

Mulhouse a donc le devoir impératif de favoriser toutes les industries existantes qui voudraient s'accroître et de chercher à implanter des industries nouvelles, d'aménager des centres d'implantation et des structures d'accueil. Les responsables de l'économie régionale et la Municipalité l'ont d'ailleurs fort bien compris et ont entrepris un effort considérable dans ce sens, mais cet effort reste encore insuffisant et s'il permet jusqu'à présent de compenser à peu près les fermetures d'usines par l'ouverture de nouvelles entreprises il ne permet pas encore d'envisager un développement pour l'avenir.

Nous nous trouvons certes actuellement dans une période de transition difficile, voire même de régression, qui ne sera sans doute que momentanée, et qui doit être surmontée si l'on sait faire le nécessaire, sur une nouvelle période d'essor. A notre époque, où les distances sont abolies, Mulhouse est pratiquement sur le Rhin. Elle est au carrefour des routes qui relient les pays du Nord à l'Italie, l'Espagne et la France méridionale à l'Allemagne. Or le Rhin — et c'est presque un lieu commun de le dire aujourd'hui — est l'une des principales

voies de pénétration fluviales européennes. Toute une série de régions économiques importantes se sont formées, ou sont en voie de formation, le long de ce fleuve : aux Pays-Bas, la région d'Amsterdam-Rotterdam-Utrecht; plus au sud le puissant bassin de la Ruhr, plus au sud encore, à l'embouchure du Main, la zone de Francfort-Wiesbaden-Mayence; enfin le centre de gravité qui se dessine autour de Mannheim-Ludwigshafen et, finalement le bassin du Rhin supérieur avec Strasbourg au nord, Colmar-Mulhouse-Fribourg et Bâle au sud. Or cette dernière région, qui borde le Rhin sur environ 180 ki-

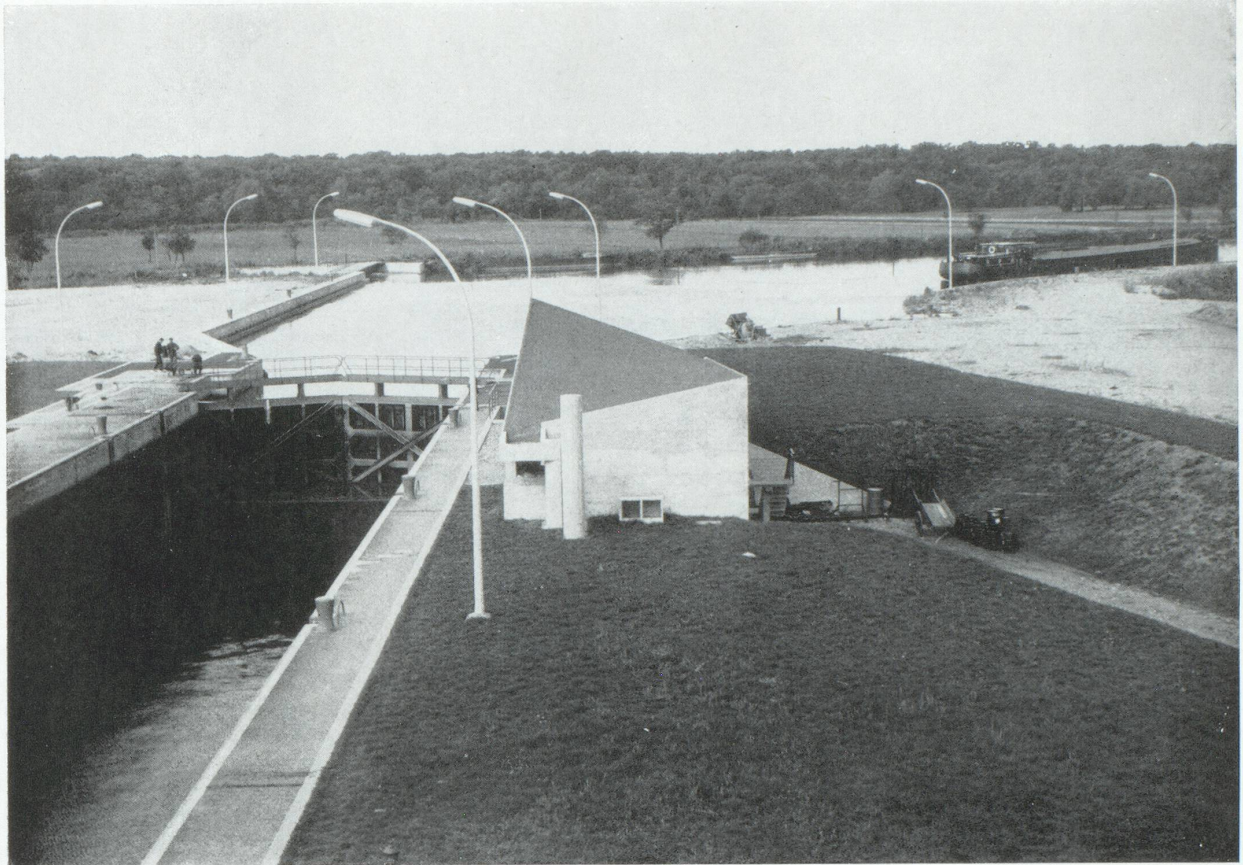
lomètres, est la seule par laquelle la France puisse participer à la mise en valeur du bassin rhénan. Elle a donc un intérêt évident à favoriser, dans la mesure du possible, l'équipement de la région Alsace. Beaucoup a sans doute déjà été réalisé : le Grand Canal d'Alsace, qui facilite considérablement la navigation rhénane, l'édification sur ce Canal, en aval de Neuf-Brisach, sur le cours du Rhin, de 7 centrales hydroélectriques; les zones industrielles et portuaires établies au bord du Canal à Huningue, Ottmarsheim, Neuf-Brisach par exemple, pour ne citer que ce qui a été fait dans le Haut-Rhin; l'écluse de Niffer,

qui raccorde le Canal du Rhône au Rhin au Canal d'Alsace; l'aéroport de Bâle-Mulhouse, premier aéroport international qui est d'une importance capitale pour le développement de toute la région et qui montre ce qu'une collaboration intelligente, entre États différents, peut réaliser dans l'intérêt commun. Mais il reste encore beaucoup à faire : par exemple mettre au gabarit international le Canal du Rhône au Rhin et réaliser ainsi la liaison Rotterdam-Marseille par voie fluviale, liaison qui pourrait profiter aussi à Bâle; renforcer le potentiel économique et culturel des villes alsaciennes, afin qu'elles

Port rhénan de Mulhouse - Ottmarsheim. Le Grand Canal d'Alsace avec une partie des quais et le hangar-entrepôt.

(Photo J. P. Schwartz.)





Le barrage Amont de l'écluse de Kembs-Niffer, bâtiment administratif (Douanes et Service de la Navigation). Architecte Le Corbusier.

puissent jouer le rôle que leur situation centrale en Europe semble leur assigner; réaliser, avec nos voisins badois et bâlois, qui ont le même intérêt que nous à la mise en valeur de la région méridionale du Rhin, une coopération pour résoudre les problèmes que nous avons en commun. C'est dans ce cadre général qu'une collaboration régionale pourrait s'établir entre Bâle et Mulhouse et cette collaboration devra, pour être efficace, porter successivement d'abord sur la réalisation de tâches concrètes. Pour Mulhouse, l'une des tâches les plus urgentes consiste à trouver de nouvelles industries qui pourraient s'établir dans les zones industrielles qu'elle a aménagées. Or, ces zones offrent aux entreprises qui voudraient s'y implanter — et je pense entre autres à des entreprises

bâloises — des conditions exceptionnellement favorables : un terrain plan se prêtant à la construction de tous les types de bâtiments, des ressources en eau pour ainsi dire illimitées, ces zones se trouvant sur l'une des plus importantes nappes phréatiques d'Europe et au bord du Canal d'Alsace des liaisons routières, ferroviaires et aériennes remarquables, la proximité d'un port rhénan et du Canal du Rhône au Rhin, le voisinage immédiat de deux grandes villes Bâle et Mulhouse et de toutes leurs structures d'accueil.

Il y a là pour nos voisins une occasion de collaborer avec nous et de renouer les liens d'une amitié ancienne fondée sur des réalités nouvelles et riches d'avenir.

Ph. B.