

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

Artikel: L'économie de Bâle-Campagne en plein évolution
Autor: Auer, Félix
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-886629>

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'Économie de Bâle-Campagne en pleine évolution

par Félix Auer,

Docteur ès sciences économiques

La « ceinture » entourant Bâle, métropole industrielle, se divise en trois parties : l'Alsace, Bade et l'arrière-pays du canton de Bâle-Campagne. D'un côté la France et l'Allemagne, de l'autre, le territoire de la Confédération. Cependant, les trois guerres, qui opposèrent les deux grands voisins pendant soixante-dix ans, ainsi que les frontières de l'Ouest et du Nord, entravèrent, à maints égards, le développement économique, alors que la frontière cantonale de l'Est et du Sud ne présenta guère d'obstacle.

Bien au contraire : les eaux du voisinage immédiat de la Suisse et la main-d'œuvre bon marché incitèrent l'implantation de manufactures en dehors de l'enceinte de la ville. A cela se sont ajoutés des offres de terrains très favorables faites par plusieurs communes ainsi que des avantages fiscaux jusqu'après la seconde guerre mondiale.

Or, bien d'autres motifs expliquent la supériorité de l'expansion économique et de l'accroissement de population du canton de Bâle-Campagne sur les autres cantons suisses durant ces vingt dernières années. Ces motifs sont, d'une part, l'essor économique de l'Europe, Suisse comprise, ininterrompu depuis la seconde guerre mondiale et, d'autre part, deux groupes de raisons spécifiques. L'un, que l'on pourrait appeler « interne », tient aux conditions naturelles de ce canton et de son développement économique dans le passé, l'autre, « externe », concerne la cité de Bâle et relève, entre autres, de son manque de place.

Un pays-transit

Examinons d'abord les raisons « internes » : Bâle-Campagne, comme Bâle-Ville, jouit d'une *position de passage* extrêmement favorable. C'est ici que se termine la plaine du Haut-Rhin avec ses quatre voies de communication d'importance européenne : le Rhin, les deux lignes de chemin de fer qui le longent et l'autoroute venant de Hambourg; c'est ici que s'ouvre vers l'Ouest la porte de Bourgogne, c'est ici, enfin, que se trouvent les deux cols du Jura qui ont, depuis toujours, une importance primordiale : les deux cols du Hauenstein.

Lorsque fut ouvert, en 1220 environ, le passage du *Saint-Gothard*, l'évêque Heinrich von Thun, homme intelligent et clairvoyant, reconnut tout de suite la grande valeur de ce passage au centre des Alpes. En 1225 il fit construire, à Bâle même, le premier pont sur le Rhin reliant le Lac de Constance et la Mer. La ville de Bâle possédait aussi les deux cols du Hauenstein; Bâle-Campagne devenait, ainsi, un pays-transit typique.

Pays-transit par excellence... Du volume total des importations suisses (21,4 millions de tonnes en 1964) 56 % entrent dans notre pays par Bâle, « Porte d'or de la Suisse »; de ces importations, 32 % sont transportés sur le Rhin, 21 % par chemin de fer. Les trois quarts environ des exportations suisses (1 750 000 tonnes) traversent Bâle-Campagne en transit. Environ 4 millions d'automobiles par an empruntent les deux cols du Hauenstein. La route reliant la ville de Bâle à Liestal, chef-lieu de Bâle-Cam-

pagne, est la plus fréquentée de toute la Suisse. A peu près la moitié du trafic de marchandises effectué par les Chemins de Fer Suisses passe par le canton de Bâle-Campagne. En moyenne journalière, 1 800 wagons chargés de marchandises roulent en direction du centre de la Suisse, et plus de 900 wagons vont en sens inverse. La gare de triage de Muttenz, la plus importante du pays, constitue l'antichambre du Saint-Gothard. Le développement économique du canton reçut une autre impulsion lorsqu'on construisit, vers 1940, les deux ports fluviaux de Birsfelden et de Muttenz; ces deux ports constituent le terminus de la navigation du Rhin et 4 millions de tonnes par an y sont transbordées. L'achèvement des routes nationales N 2 et N 3 qui desserviront Bâle-Campagne, ajoutera de nouvelles artères à un réseau déjà remarquable.

La nécessité d'adaptation

Comme nous l'avons déjà mentionné, d'autres raisons internes ont également influé sur l'économie de Bâle-Campagne. Comme on peut le voir dans d'autres pays, l'agriculture n'a pu retenir, au cours de l'évolution, qu'une partie de la population.

En 1860, de la totalité de la population active du canton 29,3 % étaient des agriculteurs; cent ans après le pourcentage se trouvait réduit à 6 %. En termes absolus, le nombre des personnes travaillant dans l'agriculture a également diminué; pendant la période de référence, il est tombé de 8 267 à 4 103.

Pendant de nombreuses années, la passementerie à domicile assura aux petits agriculteurs un revenu supplémentaire. Au XVII^e siècle, des réfugiés français, obligés de quitter leur pays pour des raisons d'ordre religieux, introduisirent le tissage de rubans de soie qui connut une prospérité remarquable. En 1880 il y avait, dans les maisons de Bâle-Campagne, 4 909 métiers, en 1924, on en comptait encore 3 545. Puis survint, dû à la mécanisation du travail, mais surtout aux droits protecteurs appliqués par l'étranger et à l'évolution de la mode, l'effondrement de cet artisanat. Le nombre des métiers diminua rapidement — en 1964, il n'en restait que 179 — et de nos jours seules les personnes les plus âgées gagnent encore leur vie grâce aux métiers à tisser.

Auparavant, un autre effondrement avait déjà apporté des transformations. Après la construction du tunnel sous le Hauenstein en 1858 et l'établissement de la communication ferroviaire entre Bâle et l'intérieur du pays, les *voituriers* qui assuraient le transport de marchandises dans les vallées conduisant aux deux cols du Hauenstein se trouvèrent soudainement privés de leurs ressources.

Cette crise fut à l'origine de l'horlogerie de Bâle-Campagne qui, aujourd'hui, emploie plus de 2 200 personnes.

D'un côté, des conditions naturelles avantageuses, de l'autre, la nécessité d'adaptation ont ainsi favorisé le progrès économique.

Le rayonnement de Bâle

Examinons maintenant le facteur essentiel, de caractère « externe », de l'expansion prodigieuse des vingt années écoulées. L'étroitesse de la ville de Bâle et son extraordinaire développement économique ont conduit à l'aménagement du voisinage suisse sous trois aspects : d'abord, les entreprises bâloises fondèrent des succursales en Bâle-Campagne (par exemple les industries chimiques à Schweizerhalle), ensuite une partie considérable de la population urbaine s'établit dans les communes avoisinantes (mouvement inverse de l'exode rural) et, dernier point, un centre de l'importance économique de Bâle, présente, en tout cas, un attrait particulier pour l'implantation d'industries, même aux alentours de la ville. Cette agglomération fut renforcée par « la fuite » des villages par la population de Bâle-Campagne, c'est-à-dire par la migration des petites communes vers les grandes communes situées à proximité de la ville et dans le Ergolzthal.

Les chiffres ci-dessous illustrent le *changement marqué du développement économique* au cours des années passées; le « hinterland helvétique » s'est davantage développé que la région urbaine :

Établissements industriels :

Année	1901	1923	1953	1963
Bâle-Ville	245	351	552	522
Bâle-Campagne	105	158	369	537

Alors que, il y a quarante ans encore, la région de Bâle-Ville comptait deux fois plus d'établissements que Bâle-Campagne, cette dernière, entre temps, surpassait le canton urbain. Cependant, dans Bâle-Campagne l'importance des petites entreprises est encore plus grande qu'à Bâle-Ville : sur les 4 632 entreprises industrielles comptées en 1955, un tiers n'employait que 1 à 5 personnes et un quart, 100 à 1 000. Quatre entreprises seulement ont un effectif de plus de 1 000 personnes.

S'il est vrai que la différence a considérablement diminué, le nombre des ouvriers d'usine est toujours plus élevé dans le canton urbain qu'il ne l'est en Bâle-Campagne :

Ouvriers d'usines :

Année	1901	1923	1953	1963
Bâle-Ville	14 098	17 066	25 838	31 892
Bâle-Campagne	5 379	7 984	17 055	28 283

Depuis le début de la période de haute conjoncture (vers 1947) le nombre des ouvriers d'usines a augmenté de 46 % dans l'ensemble du pays et de 31 % à Bâle-Ville, mais de 86 % en Bâle-Campagne. Parmi les 28 490 ouvriers d'usines recensés en 1964, 12 871 (45 %) étaient étrangers. Un autre fait prouve que l'économie de Bâle-Campagne, en termes absolus, comme en termes relatifs, a évolué plus rapidement que celle du canton urbain : le nombre des travailleurs des entreprises industrielles et artisanales.

Effectifs des entreprises industrielles et artisanales (y compris l'industrie du bâtiment) :

	1950	1960	Accroissement 1950-1960
Bâle-Ville	43 955	49 535	+ 13 %
dont : étrangers	3 139	6 700	+ 113 %
proportion des étrangers	7,1 %	13,5 %	—
Bâle-Campagne	27 593	41 157	+ 49 %
dont : étrangers	2 051	11 136	+ 443 %
proportion des étrangers	7,4 %	27,1 %	—

Le tableau ci-dessus montre que, pendant les années 1950-1960, le nombre de personnes employées dans les entreprises industrielles et artisanales a augmenté de 5 580 dans le canton urbain, mais de 13 564, soit 49 % ou plus du double, dans le canton rural qui est plus petit. Relativement, cet accroissement est plus du double de la moyenne nationale (+ 24 %). Tandis que la partie de la population active travaillant dans l'industrie et dans l'artisanat était inférieure à 50 % dans l'ensemble du pays et de 44 % à Bâle-Ville, en 1950 ce pourcentage s'élevait à 60 % en Bâle-Campagne.

« Explosion » démographique

Le *marché du travail* est loin de pouvoir satisfaire à la demande de main-d'œuvre, ce qui explique l'énorme augmentation du nombre de travailleurs étrangers employés dans Bâle-Campagne. Il s'agit là, certainement, de l'indice le plus convaincant d'une forte expansion économique. En 1960, sur quatre personnes travaillant dans l'industrie et dans des entreprises artisanales, une était de nationalité étrangère. Aujourd'hui on est sûr de trouver un étranger parmi trois travailleurs. En 1960, 42,2 % des 9 138 ouvriers employés dans l'industrie du bâtiment étaient des étrangers.

L'amélioration des possibilités d'emploi et, par ce fait, la forte immigration de toute la Suisse et de l'étranger,

l'établissement en Bâle-Campagne d'une grande partie de la population vivant de l'économie de Bâle-Ville, ont déclenché un développement démographique extrêmement rapide, voire une véritable « explosion » démographique. Entre 1950 (1) et 1963 (2), la population du canton de Bâle-Ville a augmenté de 196 500 à 234 100 habitants, soit de 15 %. Durant la même période, celle du canton de Bâle-Campagne est passée de 107 500 à 166 500, soit une augmentation de 55 %. Ce taux d'accroissement est beaucoup plus élevé que le taux moyen de la Suisse (22 %), et de loin le plus élevé de tous les cantons de la Confédération : Genève 41 %, Zoug 35 %, Zurich 32 %.

Pendant, l'augmentation de la population de Bâle-Campagne se répartit de façon très inégale sur le territoire du canton. Tandis que le nombre des habitants vivant à proximité de la ville et dans le Ergolzthal a augmenté de 70 % (Reinach vient en tête avec une augmentation de 147 %), il n'est monté que de 17 % dans le reste du canton; parmi les 74 communes on en trouve même 14 dont le nombre d'habitants a baissé. Ceci a encore renforcé la tendance à la *concentration* observée depuis une quinzaine d'années, tendance qui s'est déjà fait sentir depuis plus d'un siècle, à savoir depuis la construction des chemins de fer, c'est-à-dire la migration de la population des hauteurs dans les vallées et des petites vallées dans les grandes — mouvement analogue à la descente de l'eau —.

Depuis le milieu du XVIII^e siècle jusqu'à nos jours (1965) la population des neuf agglomérations situées à proximité de la ville est passée de 8 371 à 92 493 (onze fois le chiffre original), celle des 65 autres communes s'étant accrue de 39 514 à 87 305 (augmentation d'un facteur de 2,2). En moyenne cantonale, la population s'est accrue, pendant cette période, de 125 %; par contre, celle de 32 communes a diminué, en moyenne, de 17 %. Dans ce contexte, les chemins de fer ont joué un rôle décisif : tandis que le nombre d'habitants des 30 localités desservies par le chemin de fer a augmenté de 231 % entre 1850 et 1950, celui des 44 autres a même diminué de 10 %.

Forte mobilité de la population

Comme nous l'avons déjà dit, l'explosion démographique ne résulte pas seulement de l'expansion économique de Bâle-Campagne elle-même, mais aussi de celle de la cité avoisinante : de l'établissement de citadins et d'autres employés de l'économie de Bâle dans les agglomérations

1) Recensement de la Confédération du 1^{er} décembre.
2) Estimation du moyen de la population résidentielle.

proches de la ville. Les entreprises industrielles et artisanales situées dans ces villages, notamment dans le Leimental et au Birseck, sont incapables de maintenir la population qui y vit. Rien d'étonnant alors que ces agglomérations présentent une *migration interne* de main-d'œuvre extrêmement marquée, c'est-à-dire les migrations journalières de travailleurs de leur domicile à leur lieu de travail, et vice versa.

Plus de la moitié de la population active ne travaille pas là où elle habite. En 1960, on comptait, sur 68 906 salariés, 34 566 (soit 50,2 %) faisant la navette de l'intérieur vers l'extérieur : 13 433 ou 19,5 % étaient obligés de se déplacer pour joindre leur travail dans une autre commune de Bâle-Campagne et 21 144 (soit 30,7 %) travaillaient en dehors du canton, dont 19 911 (soit 28,9 %) à Bâle-Ville. Inversement, on estime de 12 000 à 14 000 les personnes ayant leur domicile dans un autre canton et qui gagnent leur vie en Bâle-Campagne; il s'agit de travailleurs faisant la navette de l'extérieur vers l'intérieur.

C'est ainsi que la population présente une mobilité nettement plus forte que la moyenne nationale : en 1950, le pourcentage des travailleurs faisant la navette de l'intérieur vers l'extérieur était de 41 % en Bâle-Campagne, contre 17 % seulement pour l'ensemble de la Suisse. Se sont seuls l'existence de moyens de transports publics et surtout la motorisation accrue des particuliers qui permettent une migration journalière aussi importante et, partant, une atténuation de l'exode rural.

La forte migration, notamment vers les régions proches de la ville, se reflète également dans la composition de la population d'après l'origine géographique. Tandis que, en moyenne nationale, en 1960 56 % de la population sont des citoyens restés dans leur canton, cette proportion ne s'élève qu'à 18 % en 1965 dans le district d'Arlesheim, la région de Bâle-Campagne limitrophe de la ville de Bâle. Dans cette région il y a déjà plus d'étrangers (19 276) que de citoyens de Bâle-Campagne (18 962).

Satisfactions et soucis

Le développement précipité est, pour le canton de Bâle-Campagne, la cause de satisfactions aussi bien que de soucis. L'immigration a une telle envergure que la capacité d'assimilation de la population « résidente » s'en trouve souvent saturée. En outre, ce développement amène le pouvoir public et les collectivités locales à la nécessité impérieuse de renforcer l'*infrastructure* économique du canton : la construction de routes, la canalisation et les conduites d'eau, l'extension coûteuse de la protection des eaux (équipement d'épuration de l'eau),

l'assainissement des transports publics, l'extension de l'éducation etc., sont des tâches plus qu'urgentes. Pendant la période 1952-1962 les dépenses publiques ont augmenté de 3,5 fois, celles destinées aux travaux publics de 4,5 fois, et les dépenses, seules, des collectivités publiques et locales pour l'extension du réseau routier sont passées de 9,6 à 36,6 millions de francs, c'est-à-dire qu'elles ont augmenté de 80 %. Le parc automobile s'est accru, pendant les mêmes dix années, de 220 %.

Le nombre d'enfants fréquentant l'école primaire a doublé depuis la fin de la guerre. Les autorités publiques ont été obligées de recruter 300 instituteurs supplémentaires et d'aménager un nombre correspondant de locaux scolaires.

Inversement, le *fisc* a largement profité de la prospérité économique. Entre 1952 et 1962, le revenu de l'état est passé de 41,5 à 144,1 millions de francs. Aujourd'hui, le produit des impôts directs est dix fois plus élevé que le niveau atteint à la fin de la guerre. Pendant les dix dernières années (1953-1963) les impôts qui frappent les personnes civiles et dont le produit constitue le signe le plus révélateur de la prospérité sont passés de 3,95 à 13,31 millions de francs. A cela s'ajoute un montant de 9,85 millions de francs versé aux communes par les sociétés.

Grâce à son expansion économique, le canton de Bâle-Campagne est devenu l'un des plus riches de la Suisse. En 1950, le revenu fiscal par tête des collectivités publiques et locales était encore inférieur à la moyenne nationale. Douze ans plus tard, il avait déjà dépassé la moyenne de 24 % bien que la fiscalité soit beaucoup moins importante en Bâle-Campagne que dans l'ensemble du pays. L'impôt sur le revenu atteint 75 % de la moyenne des cantons suisses; il est vrai que, d'autre part, l'impôt sur les capitaux se situait autour de 18 % au-dessus de la moyenne suisse.

Du fait des mesures anticycliques prises par le pouvoir central, de la limitation de l'immigration de main-d'œuvre étrangère et de l'adaptation du marché des capitaux aux conditions existantes ainsi que d'un certain retard de l'infrastructure économique, le développement s'est quelque peu ralenti ces derniers temps. Mais le mouvement de hausse persiste. La région entre Bâle et Sissach se transformera progressivement en une conurbation gigantesque (en relation avec les conditions existantes en Suisse) qui ne sera interrompue que par quelques lambeaux de campagne et qui présentera une grande densité de population et une forte industrialisation. Elle est sur le point de devenir un noyau central de l'économie helvétique qui revêtira, même dans le cadre européen, une importance considérable.

F. A.