



LE POSITIONNEMENT STRATEGIQUE DE LA REGION MULHOUSIENNE PAR RAPPORT A L'AGGLOMERATION BALOISE

**GÉRALD COHEN, MAÎTRE DE CONFERENCES DE GESTION, UHA-LIO,
BERNARD REITEL, MAÎTRE DE CONFERENCES DE GEOGRAPHIE, UHA-CRESAT,
RAYMOND WOESSNER, MAÎTRE DE CONFERENCES DE GEOGRAPHIE, IUFM ALSACE-
CRESAT-UHA**



novembre 2004



SYNDICAT MIXTE POUR
LE SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE
DE LA RÉGION MULHOUSIENNE



INTRODUCTION : « SI PROCHE, SI LOIN »	5
1. LA MÉMOIRE : HISTOIRE CROISÉE DE DEUX PÔLES INDUSTRIELS	7
1.1 LA PROXIMITÉ PERDUE : 1506 – 1798	7
1.2 DEUX TRAJECTOIRES DIFFÉRENTES DANS L'INDUSTRIE	8
1.2.1 Mulhouse au secours de Bâle	8
1.2.1 Du « modèle mulhousien » au réceptacle industriel	9
1.2.3 Bâle : de la chimie aux biotechnologies	10
1.3 UN PROBLÈME CULTUREL	11
1.3.1 Pour les Bâlois, le monde est concentrique	11
1.3.2 L'identité bâloise, à nulle autre pareille	13
CONCLUSION : DEUX TRAJECTOIRES	14
2. LES TEMPS PRÉSENTS	15
2.1 QUELQUES CARACTÉRISTIQUES DE LA MÉTROPOLE BÂLOISE	15
2.1.1 Une petite ville-monde (« eine kleine Weltstadt »)	15
2.1.2 Le canton de Bale-Ville, une cité-Etat	18
2.1.3 Bâle et la métropolisation en Suisse	19
2.1.4 Quelques éléments de fragilité d'une métropole	20
2.1.5 De la Regio Basiliensis à l'ATB : la construction d'un territoire à sa mesure	21
2.2 QUELQUES CARACTÉRISTIQUES DE LA RÉGION DE MULHOUSE COMPARÉE À BÂLE	22
2.2.1 Une agglomération en reconversion	22
2.2.2 L'absence d'institution représentative de la région mulhousienne	22
2.2.3 Une identité contrastée, une image brouillée	23
2.2.4 Mulhouse, une agglomération fragile à la croisée des chemins	23
CONCLUSION : DEUX AGGLOMÉRATIONS AU RAYONNEMENT DIFFÉRENT	23
3. LE POSITIONNEMENT DE LA RÉGION MULHOUSIENNE VIS-À-VIS DE LA RÉGION DE BÂLE	25
3.1 PERSPECTIVES POUR LES TERRITOIRES DANS UNE ÉCONOMIE MONDIALISÉE	25
3.2 PERSPECTIVES BALOISES, PERSPECTIVES MULHOUSIENNES	26
3.2.1 Perspectives pour Bâle	26
3.2.2 Perspectives pour Mulhouse	27
3.2.3 Perspectives pour Mulhouse par juxtaposition à Bale	28
3.3 AXES DE RÉFLEXION STRATÉGIQUE POUR LA RÉGION MULHOUSE	30
Axe 1 : la reconstruction d'une centralité territoriale sur le Sud-Alsace	30
Axe 2 : A la recherche de complémentarités	33
Axe 3 : La mise en cohérence des axes de développement	34
UNE STRATÉGIE INTÉGRANT BÂLE POUR LA RÉGION MULHOUSIENNE	35
CONCLUSION : MULHOUSE, BANLIEUE DE BÂLE ? MULHOUSE UNE PORTE DE LA SUISSE VERS L'EUROPE ?	37
ANNEXE : LE POSITIONNEMENT D'OFFENBURG PAR RAPPORT À STRASBOURG ET SA COMMUNAUTÉ URBAINE	38

Introduction : « Si proche, si loin »

Sur une carte d'Europe à petite échelle, Bâle et Mulhouse distantes d'environ 30 kilomètres, reliées par voie ferroviaire et par autoroute, semblent bien proches. Tout laisse penser que la proximité physique induit l'existence de relations, de flux. Par ailleurs, les deux cités partagent une histoire commune : diffusion des valeurs culturelles et religieuses dans les élites urbaines, réseaux familiaux, échanges de capitaux, d'innovations et d'informations, etc.

En ce début de XXI^e siècle, la situation a évolué. L'influence de Bâle sur le Sud-Alsace est manifeste à travers l'emploi frontalier, la pression foncière, l'offre culturelle, etc. Cette influence s'exerce sur l'ensemble de la région mulhousienne, sur le territoire du SCOT, mais la réciproque se vérifie-t-elle ? Le développement de la région mulhousienne ne peut faire abstraction de l'agglomération de Bâle d'autant plus que les deux villes partagent un équipement au statut bi-national, l'aéroport. Mais au-delà de ce cadre institutionnel, des relations plus spécifiques existent-elles entre les deux régions urbaines ?

L'objectif de cette étude est de broser un état des lieux, de connaître les principales caractéristiques de ces deux agglomérations urbaines et de voir comment celles-ci s'inscrivent l'une par rapport à l'autre. En fonction des résultats de cette évaluation, des propositions concernant le positionnement de la région Mulhousienne par rapport à Bâle seront réalisées.

Malgré la proximité géographique, les relations entre les deux villes semblent de prime abord réduites par rapport à des périodes historiques plus anciennes. Une frontière institutionnelle sépare indéniablement les deux cités. Or toute frontière est une limite qui à la fois sépare et qui met en contact : c'est un objet qui introduit « de la distance dans la proximité »¹. Dans le cadre du processus d'intégration européenne, la frontière franco-helvétique n'a pas fait l'objet d'une complète dévaluation (ouverture)²: c'est en effet une frontière externe de l'Union Européenne qui continue d'exercer des effets contrastés.

Cette situation frontalière est une donnée majeure car deux États sont situés à proximité du territoire du SCOT, la Suisse et l'Allemagne. Chacun d'entre nous dispose de représentations sur ces deux États, sur le comportement de la population, le fonctionnement des institutions, les points de différences et les points de ressemblance. Pourtant, les images qui nous viennent à l'esprit traduisent-elles totalement les réalités ou ne prennent-elles en compte que certaines dimensions ? Le poids des représentations est essentiel dans le monde contemporain : c'est par le biais d'images qu'on se fait à tort ou à raison une impression d'un territoire. Il faudra en tenir compte dans cette analyse.

Ce travail s'inscrit dans un contexte de mutations rapides de nos sociétés : l'organisation des économies et des territoires est radicalement remise en cause à l'heure actuelle. Deux processus semblent agir de façon concomitante et contrastée : la mondialisation et l'intégration européenne.

Le développement économique actuel repose sur la connaissance, l'innovation et la compétence. La mobilité, l'incertitude et les fortes fluctuations qui semblent caractériser les évolutions de ce système ne sauraient occulter quelques tendances générales : les fonctions stratégiques se concentrent au sein de régions métropolitaines. À l'échelle internationale, le phénomène

de métropolisation se traduit par une convergence des compétences et des domaines d'excellence dans quelques grands pôles urbains bien connectés les uns aux autres³. La concurrence entre ces métropoles est souvent féroce : elle oblige chacune d'entre elles à développer une logique d'excellence⁴ et de se positionner à l'échelle mondiale sur quelques créneaux.

De ce fait, la recherche d'indicateurs et de caractéristiques qui permettra d'établir un état des lieux privilégiera quelques thèmes qui seront présentés à différentes échelles : celles des territoires institutionnels et celles des territoires fonctionnels. Dans le premier cas, il s'agit de territoires qui correspondent à la ville au sens politique du terme, celles où des pouvoirs urbains publics sont capables d'agir sur l'espace urbain. La ville de Mulhouse, le canton de Bâle-Ville, le canton de Bâle-Campagne peuvent ainsi servir de cadres d'analyse. Dans le second cas, les informations sont regroupées selon les agglomérations telles qu'elles sont définies dans les États respectifs. Pour l'agglomération bâloise, nous ne retiendrons que la partie helvétique. Pour Mulhouse, nous retiendrons évidemment le territoire du SCOT que nous nommerons la région mulhousienne.

Une première étape consistera à présenter une histoire croisée des deux villes. On peut ainsi identifier les interactions qui ont pu exister entre Mulhouse et Bâle et voir comment chacune a réussi à tirer profit ou non de la proximité de l'autre. Dans une deuxième étape, nous procéderons à un état des lieux de Bâle. Cette synthèse s'appuiera sur des indicateurs, mais prendra en compte également des représentations. Le regard porté sur Bâle permettra alors de mieux identifier Mulhouse et sa région. Dans une troisième phase, nous intégrerons une dimension plus stratégique : les deux régions urbaines seront mises en perspective et nous proposerons quelques pistes pour de positionnement de la région mulhousienne par rapport à la région bâloise.

1. La mémoire : histoire croisée de deux pôles industriels

Dans une perspective territoriale, à quoi sert l'histoire ? Le temps long apparaît très souvent comme un révélateur des structures cachées de la culture et de l'économie locales. Il peut donc éclairer utilement la prise de décision, même si, bien entendu, deux situations identiques ne se reproduisent jamais car « l'histoire ne repasse pas les plats ». Mais cette mise en perspective joue un rôle éminent lors des moments cruciaux, comme c'est le cas aujourd'hui avec la remise en cause du statut et du fonctionnement des frontières nationales.

Un territoire, quel qu'il soit, a besoin de savoir ce qu'il est et qui il est (« connais-toi toi-même »). Le regard porté sur son voisin fonctionne en tant que maïeutique : il permet de s'évaluer parce qu'il révèle des différences et des points communs. Cette comparaison participe de l'analyse stratégique en mettant en valeur ses propres forces et ses faiblesses, un préalable à l'engagement dans le futur. En particulier, il s'agit de déceler les synergies possibles tout comme les contraintes éventuelles.

1.1 La proximité perdue : 1506 – 1798

« Basel im Elsass » écrit un chroniqueur du 15^e siècle : voilà une représentation insoutenable aujourd'hui. Elle s'explique par la position de ville-marché de Bâle. Traditionnellement, de part leur situation géographique, les Bâlois échangeaient les vins et les céréales d'Alsace contre les produits d'élevage de la Suisse. Ce marché régional dépassait de très loin la pratique bien connue du maraîchage propre aux villages alsaciens de sa couronne de banlieue. Ces réalités économiques ont pris une dimension politique le 13 juillet 1501 avec « le Serment de Bâle », lorsque la Ville décide d'adhérer à la Confédération suisse. Ce jour-là, les Bâlois prient l'ambassade des Confédérés d'entreprendre des démarches pour l'intégration de Mulhouse dans l'alliance, ce qui leur est agréé. Ainsi, en 1506, avec l'accord de la Confédération, la Ville de Bâle passe un traité avec Mulhouse et en 1515, Mulhouse entre dans le système d'alliance de la Confédération⁵.

Les villes du Rhin supérieur s'organisent donc par elles-mêmes avec des systèmes d'alliances. Jusqu'aux Traités de Westphalie (1648), elles s'apparentent à des républiques souveraines de petite taille. Elles sont à l'écart des ambitions et du contrôle des monarchies les plus puissantes, qu'il s'agisse du Royaume de France ou des souverains allemands ou autrichiens. Ici, point de prébendes, de rentes et de protections : il faut se développer par soi-même. Un chapelet de petites villes enracinées dans leur terroir s'égrène alors sur les deux rives du Rhin, où seule Strasbourg fait figure de grande ville. Mulhouse et Bâle ne disposent que de vignobles médiocres, ce qui restreint leurs capacités commerciales et fiscales.

Lors de la Renaissance européenne, le contexte est difficile. Il y a bien la naissance de l'imprimerie avec Gutenberg (à Strasbourg et à Mayence), mais les guerres font des ravages. Événements internationaux de premier plan pour toute l'Europe, les conciles de Bâle (1414-1418) et de Constance (1431-1449) n'empêchent pas l'affrontement religieux. La guerre des paysans (1524-1525) est un autre désastre. Pourtant, les Rhénans, influencés par l'Italie (Pétrarque, Boccace), se détachent du Moyen-Âge. Le mouvement intellectuel de l'humanisme rhénan concerne les universités (avec un système de bourses

pour les « écoliers vagabonds » et les étudiants pauvres), les imprimeurs, les éditeurs, les bibliothèques... Apparaissent des personnalités réputées de niveau international, comme Dringenberg, Hoffman, Gebwiler, Hans Witz (Sapidus), Bat Rhinower (Beatus Rhenanus). En 1494, Sébastien Brant publie *La Nef des Fous*, ce best-seller du 16e siècle qui vient juste derrière la Bible par son tirage et qui est traduit en de nombreuses langues. Erasme de Rotterdam enseigne à l'université, mais la tolérance des Bâlois atteint vite ses limites. Erasme doit s'exiler à Fribourg-en-Brigau. Lors de la Renaissance, Bâle réussit bien mieux que Mulhouse : elle est déjà un centre économique (foire), intellectuel (université créée en 1460) et spirituel (siège de l'évêché, jusqu'à l'expulsion de l'évêque à Porrentruy)⁶. Cela tient surtout à sa situation de ville-pont sur le Rhin qui est meilleure que celle de Mulhouse⁷ : elle maîtrise les deux rives du fleuve et contrôle une partie de la circulation fluviale.

Protestantes progressivement à partir du XVIe siècle, les deux cités font jeu égal en termes de rigorisme moral et d'intolérance religieuse. Dans les deux villes, les plaisirs et les couleurs sont proscrits. Tout semble vouloir se figer dans un cadre sévèrement tenu par les grandes familles patriciennes. Il faut attendre les Lumières du 18e siècle pour que le multiconfessionnalisme et le libéralisme économique se frayent un chemin. La rupture définitive entre les deux trajectoires urbaines se produit en 1798. A Mulhouse, la France exerce un pouvoir de fascination par ses Lumières, sa capitale à la culture brillante et son marché gigantesque pour les « indienneurs ». Enclave dans le territoire français, Mulhouse opte donc pour la Réunion. Elle va abandonner sa souveraineté politique et sa culture rhénane au profit d'un système jacobin, avant d'être ballottée de pays en pays par l'affrontement nationaliste franco-allemand.

1.2 Deux trajectoires différentes dans l'industrie

Sur la base de cette histoire commune (et de batailles menées ensemble, comme à Marignan en 1515) rompue par le choix politique mulhousien de 1798, la révolution industrielle intervient et installe les deux villes sur des trajectoires opposées.

1.2.1 Mulhouse au secours de Bâle

Les Bâlois restent fidèles à eux-mêmes. Leur industrie n'entre pas dans la modernité et, de manière générale au 19e siècle, leur économie perd pied par rapport à Mulhouse. Importée dès les guerres de religion par des protestants lyonnais, la passementerie (rubans) y reste l'activité principale. Le système domestique fait faire du travail à façon dans les campagnes. Cette organisation s'essouffle petit à petit. Ce sont les Mulhousiens qui vont précipiter Bâle dans la modernité. Pour pouvoir exploiter des brevets lyonnais sans les payer, ils y développent la chimie des colorants, en utilisant les réseaux patronaux communs aux deux villes, forts de leurs liens financiers et familiaux⁸. Au début du XXe siècle, les Bâlois comprennent tout l'intérêt de la chimie lorsqu'ils créent un cartel des producteurs, à la manière des Rhénans où toutes les branches se structurent en de puissants oligopoles.

Mais la Grande Guerre va rompre les liens ancestraux. À partir des années 1920, chaque ville conforte sa propre trajectoire au sein des systèmes nationaux.

Figure 1 : Deux trajectoires industrielles

	Mulhouse		Bâle		
M o d è l e mulhousien	1746	débuts de l'indiennage	S y s t è m e domestique	1 6 e siècle	passementerie
	1812	fondation de DMC			
	1822	introduction de la vapeur			
	1825	Ecole de Chimie			
	1871	Société Industrielle de Mulhouse (SIM)			
R é g i o n d'exécution tenue par des groupes exogènes	1908		Technologie mulhousienne	1844	soude
	1911	SACM Clemessy Aviatik		1859	aniline
	1920	siège de DMC à Paris	La cité de la chimie	1888	« Prune pure »
	1962	Peugeot		1918	cartel IG Basel
	1981	faillite de la SACM		1971	fusion Ciba-Geigy
	1997	échec du Technopôle de Haute-Alsace		1996	BioValley
				2000	7 multinationales

1.2.2 Du « modèle mulhousien » au réceptacle industriel

L'entre deux-guerres voit Mulhouse renoncer à l'innovation et se confiner dans les activités traditionnelles. Le « glacis frontalier » (la peur de la prochaine guerre) réduit les investissements et bloque le développement des activités stratégiques porteuses de nouveaux cycles de croissance. Tournés vers le marché national et colonial, les sièges sociaux des entreprises et les élites mulhousiennes sont progressivement attirés par Paris. La puissance industrielle acquise est telle que la région mulhousienne peut survivre pendant plusieurs dizaines d'années. Mais le système local se déconstruit, les liens et les solidarités s'estompent sans qu'une reconversion endogène ne s'opère. Mulhouse est devenue un réceptacle, relancé par les opérations de décentralisation industrielle dans les années 1950 et 1960 (PEC-Rhin, Rhône-Poulenc et Peugeot). L'Etat exerce un rôle prépondérant : la localisation de ces activités montre que la région mulhousienne s'intègre dans des stratégies économiques nationales qui tiennent peu compte des milieux locaux.

La ville-centre est touchée depuis les années 1960 par processus de désindustrialisation : elle ne compte plus que 6.500 emplois industriels soit seulement un quart du total de l'agglomération (pour la moitié de la population). La reconversion du tissu économique n'est pas achevée à ce jour : elle s'est traduite par des fermetures d'établissements, des rachats et par un transfert de sièges sociaux. Le territoire est de plus en plus dépendant de décisions prises ailleurs. En dehors de l'automobile, le territoire ne semble pas avoir vu émerger de nouvelles compétences, du moins de façon identifiable et, surtout, ne semble pas présent dans les secteurs de haute technologie et de haute valeur ajoutée.

Cette situation est d'autant plus mal vécue qu'elle s'inscrit dans une région qui est longtemps apparue comme nantie dans un contexte national. La crise industrielle a été atténuée par la croissance exogène qu'a connue la région et notamment le département du Haut-Rhin et par le dynamisme des régions étrangères voisines qui ont réussi à absorber une partie des compétences

locales. Il existe par conséquent un décalage entre la situation ressentie sur une partie du territoire (la ville de n en crise ou en reconversion) et celle qui apparaît au niveau régional ou dans un cadre transfrontalier. La croissance économique, principalement exogène, des deux dernières décennies a peu profité à Mulhouse. Ce mouvement de déclin des emplois dans les activités productives a touché l'ensemble du département, mais il a été compensé en partie par l'implantation de nombreux établissements étrangers dans la région de Colmar, sur le piémont vosgien et le développement de services aux entreprises. Cette croissance exogène s'est appuyée sur une politique de diversification industrielle menée par les Comités d'expansion en s'appuyant sur la situation frontalière. À l'échelon régional ou départemental, les politiques de développement ont privilégié un redéploiement des activités qui s'est traduit dans les faits par une certaine dispersion et par une faible lisibilité des points forts du territoire.

À l'échelle nationale, la situation mulhousienne a été occultée en raison de sa situation dans une région où le revenu par habitant était élevé et le taux de chômage faible. L'État était bien plus préoccupé par les situations dramatiques des villes du Nord (Valenciennes, Roubaix, Lens, Béthune) de Lorraine (Longwy, Thionville) ou des anciens bassins industriels en reconversion du centre et du sud de la France (Saint-Étienne, Roanne, etc.).

Mulhouse n'exerce plus de polarisation, contrairement au 19^e siècle, mais aussi parce qu'aucune politique spécifique de reconversion n'a pu être établie sur un territoire de taille pertinente. Le Bassin potassique, dont une grande partie des communes composent l'agglomération mulhousienne, font ainsi l'objet d'un traitement spécifique. Les spécialisations économiques des régions bâloises et mulhousienne sont donc singulièrement différentes.

1.2.3 Bâle : de la chimie aux biotechnologies

Au 20^e siècle, Bâle se spécialise dans la chimie, plus exactement dans la pharmacie-chimie. D'autres activités comme le textile, l'horlogerie, le matériel ferroviaire, les industries agro-alimentaires disparaissent progressivement. C'est à Bâle qu'est créé le DDT, un insecticide que l'on a cru idéal durant plusieurs décennies⁹.

Dans les années 1990, la réflexion stratégique des Bâlois débouche sur l'acclimatation du mode d'organisation de la Silicon Valley californienne. Comme l'informatique est un secteur déjà conquis par d'autres villes du monde, la reconversion de la chimie est alors amorcée vers les biotechnologies. Le cartel de la chimie disparaît. Les grandes entreprises fusionnent au sein de Novartis (bien que Roche garde son indépendance), vendent les établissements de la chimie à de nouveaux groupes (Clariant) ou à d'anciens concurrents (DSM), et se délestent des activités collatérales comme la nutrition (le pain de régime Wasa, par exemple). En même temps, les jeunes pousses prospèrent (comme Syngenta), sur la base de l'essaiage de cadres et de chercheurs depuis Novartis. De nombreuses alliances sont passées aux Etats-Unis tout comme dans le Rhin supérieur (BioValley).

Bâle conserve, sinon renforce, sa capacité à décider de son avenir. Le risque qu'elle prend concerne la taille critique à atteindre, d'autant plus que de nombreuses métropoles, en général plus importantes, ont fait des choix comparables.

1.3 Un problème culturel

En amont de la prise de décision et de toute forme de production, les systèmes locaux se caractérisent par leurs références culturelles. Les acteurs de ces systèmes (les élus, les représentants des entreprises et des associations) intègrent un certain nombre de symboles, de valeurs et de rites. Ce qui apparaît stratégique aujourd'hui, c'est la capacité du système à désapprendre ce qui ne sert plus à rien au prix d'un travail de deuil, à mener à bien un apprentissage collectif, à absorber des compétences extérieures, à établir des relations de confiance et de solidarité au niveau local, bref en un mot à devenir une région apprenante. Ce que montre l'histoire comparée de l'industrie de Mulhouse et de Bâle, c'est un divorce entre les capacités de chacune à se positionner dans le cadre de la mondialisation.

1.3.1 Pour les Bâlois, le monde est concentrique

Le sens collectif que les Bâlois donnent à leur action, c'est la prospérité économique fondée sur l'identité locale. L'utilisation des opportunités offertes par l'espace mondial s'y définit par des aires concentriques de taille extrêmement inégale.

Tout d'abord, il y a la ville elle-même, flanquée de son agglomération devenue trinationale avec la création de l'ATB. Ce premier cercle correspond au territoire de la proximité, celui sur lequel se concentrent les enjeux pour les autorités et les élites urbaines. Cette zone est bien plus restreinte que la Regio des années 1960.

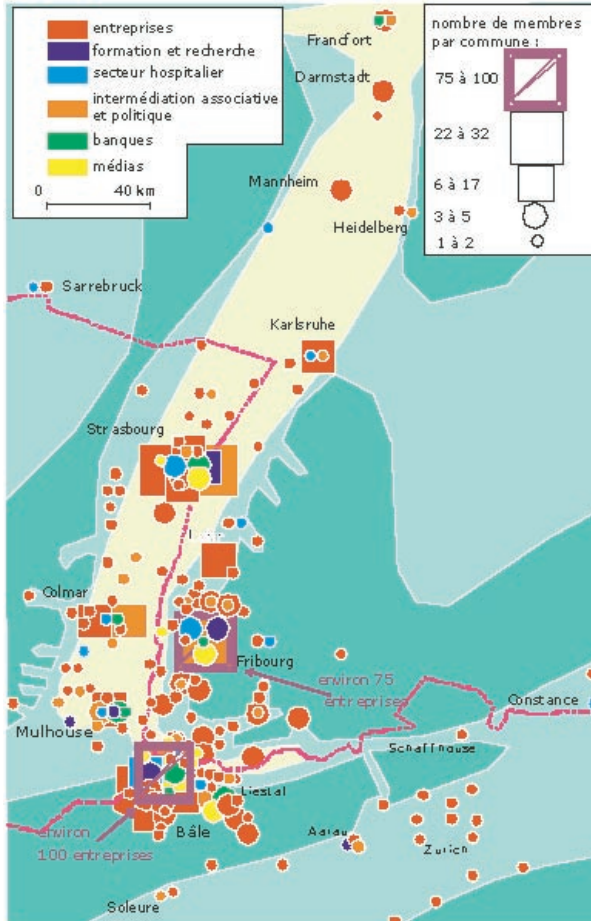
Le deuxième cercle concerne le Rhin supérieur dont les contours sont *grosso modo* dessinés par la Conférence du Rhin supérieur et la localisation des activités du réseau BioValley (cf. carte 1). C'est l'aire régionale sur laquelle se dessinent des relations avec les principales villes (entre centre de recherche, universités, collectivités, etc.), que se négocient les projets transfrontaliers et que les Bâlois pratiquent leurs loisirs (tourisme urbain, relations ville-campagne, etc.). Le Rhin supérieur est devenue la bonne échelle pour procéder aux négociations avec les principaux acteurs des Etats limitrophes. Les logiques territoriales (le Rhin supérieur) et les logiques de réseaux (avec les principales villes comme le réseau Biovalley par exemple) s'emboîtent.

Le troisième cercle, c'est l'archipel des villes-monde : en fonction de ses stratégies *win-win* (les autres sont gagnants et moi aussi), Bâle investit un certain nombre de métropoles. Les noms de New York, New Jersey, Boston, Miami, Los Angeles, Tokyo, Djarkata, Shanghai reviennent fréquemment. La logique du réseau s'impose. Un seul exemple avec, en 2003, le Basel Business College (BBC), qui a démarré sa formation de Master Business Administration (MBA). Saisissant l'opportunité offerte par les besoins de reconversion du personnel licencié par la Swissair, un entrepreneur belge s'est alors associé aux universités de Concordia (Montréal) et de Lasalle (Philadelphie). Pour se déconnecter de l'image de la compagnie aérienne, le BBC s'est installé dans la *Messeturm*, l'immeuble le plus élevé de la ville (et de la Suisse) inauguré récemment. Le MBA se prépare en 18 mois en langue anglaise moyennant 30.000 CHF de frais d'inscription.

Figure 2 : les cercles de relations de Bâle

Relations	Logiques	Espace	Population
Proximité quotidienne	Territoire	Agglomération trinationale de Bâle	650000
Proximité, régulière	Réseau des villes et territoire transfrontalier	Rhin supérieur et ses villes	4, 5 millions
Eloignement, régulière	Réseau de villes	Monde	6,3 Milliards

Et qu'en est-il du cercle de la Regio TriRhena, actif dès les années 1960 ? Malheureusement pour la région mulhousienne, il perd de son importance, contrairement à ceux de l'ATB, du Rhin supérieur et du Monde. D'une part, Bâle gère les problèmes fonctionnels de son agglomération grâce à l'ATB dont Mulhouse est trop éloignée. D'autre part, elle s'intéresse à des fonctions métropolitaines de classe mondiale, où l'agglomération mulhousienne n'est pas présente. Dans un contexte pragmatique de libéralisme économique, les Bâlois pensent seulement à la région mulhousienne lorsqu'ils cherchent ponctuellement des éléments de type grande banlieue (comme la réserve de main-d'œuvre et de foncier, ou encore des services de type banal), mais pas comme un partenaire.



Carte 1 : Le réseau BioValley, d'après Entre Rhône et Rhin n°30, 2000

1.3.2 L'identité bâloise, à nulle autre pareille

Cette géographie s'organise autour d'un système de valeurs qui a l'humanisme rhénan pour socle. Comme toute identité, celle de Bâle s'appuie à la fois sur des éléments de mémoire (tradition), des éléments de modernité et des métissages divers. De manière générale, le protestantisme consiste « à construire la cité de Dieu sur terre ». Les Bâlois ont la conviction que la culture peut se créer et se recréer ici et maintenant, sans chercher à imiter ce qui se fait ailleurs, mais en captant des valeurs jugées positives. Ainsi, au début du 20^e siècle, le mouvement de l'anthroposophe Rudolf Steiner (incarné par le Goetheanum à Dornach) établit un syncrétisme entre diverses croyances orientales non-révélées et la psychanalyse. Ce mouvement s'est exporté (écoles, médecine alternatives, industrie avec Weleda). En termes d'archaïsmes et de modernité, on en arrive à un résultat aux apparences paradoxales illustrant la métaphore d'une bille au fond d'un bol : on peut le secouer vigoureusement, la bille reprendra toujours sa place. Les Bâlois sont très fiers de leur patrimoine urbain, naturel (le Rhin) et culturel, de leurs traditions culinaires, etc. Ainsi, la préservation et l'animation du patrimoine apparaissent comme une obsession, qu'il s'agisse de l'architecture, des spécialités alimentaires (*Läckerli, Klöpfer*), de la langue vernaculaire, des fêtes... Le carnaval occupe les cliques de quartier six mois de l'année ; il permet de faire une analyse critique des événements économiques et politiques ; en 2003, la censure d'un char mettant en scène le conflit israëlo-palestinien a été l'occasion d'un vif et long débat dans la ville. Tout ceci doit se concilier avec les éléments de modernité présents notamment dans l'art, l'architecture, mais aussi dans la diffusion des idées et des innovations (intégration des modèles gagnants issus de la mondialisation, comme le libéralisme anglo-saxon dans le monde financier et la logique technopolitaine de la Silicon Valley). La ville dispose en outre de personnalités charismatiques (quoique discrètes) qui activent bon nombre de décisions stratégiques. Il existe ainsi un microcosme bâlois, une élite urbaine particulièrement sensible au devenir de la ville et qui possède une sensibilité philanthropique (plusieurs équipements ont été réalisés avec le concours de fondations financées par de grandes familles bâloises), mais qui dans le même temps déploient des pratiques de cosmopolitisme. Cette élite est ainsi intégrée aux réseaux de bourgeoisies des grandes villes européennes et des grandes villes d'Amérique du Nord. Le fonctionnement de ce microcosme n'est pas sans rappeler celui des diasporas : ancrage sur son territoire et en même temps très largement connecté au reste du monde.

Le contexte fédéral favorise l'émergence de particularismes locaux et cantonaux. La vie politique helvétique, où la représentation est collégiale, met le citoyen en avant, en tant que force de proposition ou comme contrepoids à travers les pétitions et les votations. L'identité locale et cantonale est soigneusement entretenue. Il en résulte une absence de bouleversements et de changements rapides. Le patriotisme municipal (et même le socialisme municipal) se déroule dans un contexte de souveraineté politique ; les élites économiques sont présentes dans la stratégie de développement.

Au total, Bâle est une ville post-moderne, ni fordiste ni soumise à l'Etat. Plus elle s'ouvre et davantage elle réalise son capital social, renforçant ainsi sa personnalité et son particularisme.

CONCLUSION : DEUX TRAJECTOIRES

Le destin d'une agglomération se joue dans la confrontation d'un jeu d'acteurs face aux chocs et aux opportunités externes. En interne, le jeu d'acteurs se constitue parmi les membres de la société civile (la liste n'est pas exhaustive : élus, chefs d'entreprises, juristes, journalistes, artistes, sportifs, universitaires, associations laïques ou confessionnelles...). Il apparaît que, autrefois, ce jeu fonctionnait sur des bases voisines dans les villes de Mulhouse et de Bâle, mais qu'il a bifurqué dans des directions différentes pour un ensemble complexe de raisons.

La société civile bâloise est parvenue à conserver des traits archaïques qui sont devenus une force dans le monde post-moderne. La souveraineté locale, le patriotisme municipal et cantonal, l'affirmation des valeurs propres, les rites et les normes spécifiques sont autant d'atouts qui permettent à l'agglomération bâloise de présenter une image certes schématique, mais lisible dans le contexte mondial et d'appliquer le célèbre slogan japonais « penser localement, agir globalement. ».

Soumise à des forces externes très puissantes (les changements de nationalité et le « glaciais frontalier », le tropisme parisien), la société civile mulhousienne a été fortement perturbée dans ses fondements. La ville qui s'est développée sur l'industrie et a exercé longtemps une forte polarisation, a perdu l'un de son principal ressort, le patronat de la « fabricantocratie », au profit de managers nomades qui sont beaucoup moins impliqués dans les affaires locales. Les valeurs mulhousiennes – comme la gestion consensuelle des conflits et le sentiment d'appartenance à une ville-entreprise, les nombreuses associations, l'humour ouvrier et le sens de la dérision portés par une langue alsacienne teintée de particularités locales – se sont érodées et ne sont plus partagées par l'ensemble des habitants. Pour la région mulhousienne, l'enjeu consiste à reconstruire une identité à partir des éléments de la culture locale, de les articuler avec des caractéristiques de la culture contemporaine en s'appuyant sur une société civile qu'il s'agit de réinventer.

2. Les temps présents

Bâle et Mulhouse sont toutes les deux insérées dans le système des villes européennes qui est en train de s'ériger¹⁰ et sont confrontées aux dynamiques de la mondialisation. Cependant, chaque ville fait partie d'un État dont les principes, l'organisation et le fonctionnement diffèrent. L'appartenance institutionnelle et politique conditionne leur histoire, leurs trajectoires urbaines. Les situations de Mulhouse et de Bâle ne se ressemblent donc pas : cela tient en partie à leur localisation géographique (dans le fossé rhénan, sur les réseaux de circulation, etc.) mais aussi et surtout aux rôles que joue chaque ville dans son propre territoire national. Pour ne prendre qu'un exemple, Bâle constitue l'une des principales portes de la Confédération helvétique alors que Mulhouse n'est qu'une agglomération de taille moyenne située sur un axe périphérique du territoire français. La perception de la situation géographique influence le discours et les actions des principaux acteurs qui y voient à la fois des potentialités et des contraintes. De ce fait, les deux cités et leurs régions ne s'intègrent pas de la même manière au système-monde. Nous commencerons par dresser un état des lieux de Bâle et de son agglomération. L'aperçu sur Bâle permettra d'apporter un éclairage sur la situation de la région mulhousienne.

2.1 Quelques caractéristiques de la métropole bâloise

Chercher à dresser un portrait d'une ville et de son agglomération contient une part de schématisation et une part de subjectivité qui risque d'occulter la complexité de la réalité. Ce portrait est esquissé à partir de quelques questions en retenant quelques indicateurs. Que représente Bâle dans le Monde et dans le système de villes européen ? Quelle est la capacité d'action politique de la ville et sur quel territoire porte-t-elle ? Y a-t-il adéquation entre la force économique et le pouvoir politique ? Que représente Bâle dans son contexte national à savoir la Confédération helvétique ? Quels sont les facteurs d'identités de cette ville et quelle image véhicule-t-elle ? Quels sont les points forts et les points faibles ? L'objectif est de fournir un portrait synthétique et de retenir quelques traits saillants.

2.1.1 Une petite ville-monde (« *eine kleine Weltstadt* »)

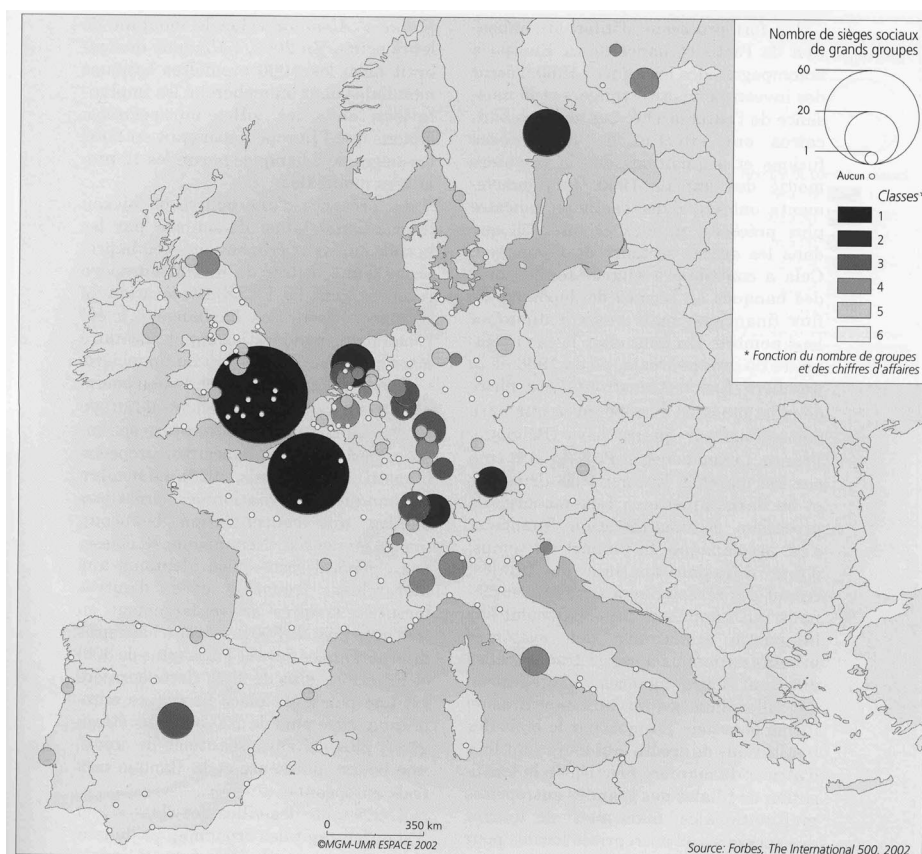
L'expression a été utilisée par Herzog et De Meuron, deux grands noms de l'architecture contemporaine. Ces architectes qui produisent des oeuvres dans les grandes métropoles du Monde possèdent un cabinet à Bâle. Ils sont assez représentatifs de ce que peut être l'élite urbaine bâloise : une réputation mondiale, des relations avec les principales régions du monde, une présence active dans leur cité¹¹. Une exposition présentant leurs principales réalisations vient de s'achever dans le quartier industriel de Dreispiez à Bâle. Cette expression, a priori contradictoire, sous-entend que Bâle est une petite ville dans le monde actuel, mais malgré tout, c'est une ville qui compte à l'échelle du monde.

Comme le montre le numéro spécial de la Revue Géographique de l'Est¹² consacré à la « Regio TriRhena, une région sans frontières ? », l'agglomération bâloise présente les caractéristiques d'une métropole¹³. J.-P. Leresche, D. Joye et M. Bassand définissent quelques critères des aires métropolitaines : une ville et des communes qui présentent une grande intégration, la taille (mais sans précision de seuil), la configuration socio-économique et culturelle

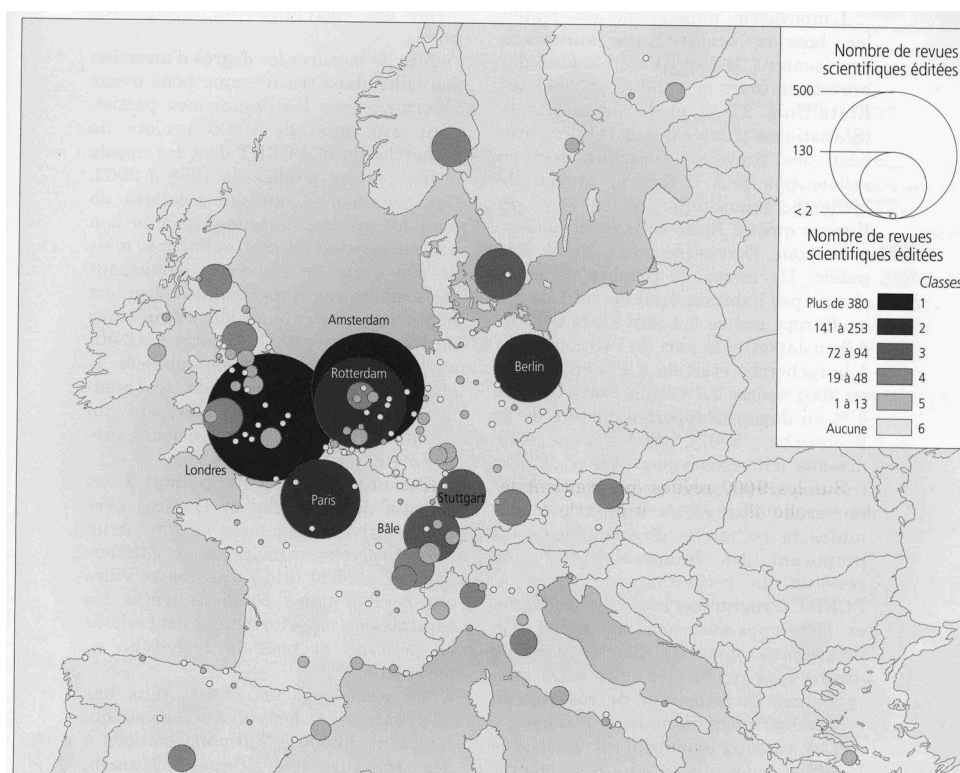
(activités économiques et culturelles de premier plan à l'échelle mondiale, cosmopolitisme), la segmentation spatiale (ségrégation, spécialisation fonctionnelle, polycentrisme), la gestion des flux (la métropole apparaît comme un système complexe de flux), l'absence d'institution politique métropolitaine (absence d'institution politique pour gérer l'aire métropolitaine).

L'existence de plusieurs pôles de compétence de réputation mondiale traduit la dimension économique de la métropole bâloise. Les spécialités en pharmacie et en biotechnologies sont reconnues : la localisation des établissements de certaines entreprises s'est réalisée dans l'espace transfrontalier franco-germano-suisse. Mais la ville est aussi présente sur le plan international dans d'autres domaines : logistique, exposition (foires thématiques), culture (art contemporain), édition scientifique. Pour ces différents thèmes, l'agglomération se positionne parmi les 10 premiers pôles européens dans les spécialités citées. Certaines spécialités sont actuellement en reconversion (pôle chimie-pharmacie), mais le propre d'une métropole est de renouveler régulièrement ses domaines d'excellence¹⁴. Bâle ne fait pas exception à cette règle : les licenciements réalisés dans les entreprises ne se traduisent pas par une perte de compétence (cf. cartes 2 et 3).

L'agglomération constitue un pôle économique, mais également un centre scientifique culturel de renommée internationale. L'ouverture d'une manifestation d'une foire d'art contemporain selon le concept développé par «Art Basel» à Miami en 2003 en fournit un bon exemple. L'agglomération possède ainsi différentes facettes d'une métropole, même si le nombre de spécialités est restreint. Elle est par conséquent en compétition avec d'autres métropoles sur certains de ces créneaux (avec Paris, Londres, Berlin et Madrid pour l'art contemporain par exemple). La dimension métropolitaine est évidemment économique : présence de sièges sociaux de grandes entreprises (Roche, Novartis), d'organismes internationaux (Banque des Règlements Internationaux-BRI) et de bureaux d'études et de cabinets d'architecture comme Herzog & De Meuron (architecture), BAK (analyse économique), Prognos (analyse territoriale). Le corollaire de cette situation est que l'agglomération bâloise abrite un grand nombre d'emplois de cadres et de populations qualifiées disposant d'un haut pouvoir d'achat. Le canton de Bâle-Ville est ainsi le canton disposant du revenu par habitant le plus élevé de Suisse¹⁵. Le caractère métropolitain se traduit par une dimension culturelle et anthropologique : il existe une atmosphère spécifique où domine l'animation, l'innovation, l'attrait de la nouveauté, la surprise, l'effervescence, etc. La réputation internationale de la ville lui permet de jouer un rôle phare dans la région transfrontalière : elle attire des populations de la grande région, mais aussi d'Europe, voire du monde entier pour certaines manifestations.



Carte 2 : Les sièges sociaux des grands groupes européens dans les agglomérations de plus de 200 000 habitants en Europe ;



Carte 3 : nombre de revues scientifiques éditées dans les agglomérations de plus de 200 000 habitants en Europe ;

Sources : ROZENBLAT Céline, CICILLE Patrica, 2003, Les villes européennes. Analyse comparative, Paris, La documentation française/Datar, 94 p.

2.1.2 Le canton de Bale-Ville, une cité-Etat

La Suisse, faut-il le rappeler, est un État fédéral¹⁶. Chaque Canton dispose par conséquent d'une grande capacité d'action sur son territoire. Un Canton doit être considéré comme un État avec sa propre constitution, ses trois pouvoirs (exécutif, législatif et judiciaire)¹⁷. Un certain nombre de compétences qui en France relèvent de l'État central sont exercées par les Cantons. Ainsi, l'éducation, la justice, la police, la santé relèvent en Suisse des autorités cantonales. Ce système présente des limites puisque les Cantons suisses sont de petite taille et sont peu peuplés¹⁸.

Le cas de Bâle-Ville est singulier à plus d'un titre : c'est le plus petit de Suisse avec 37 km², le plus densément peuplé (environ 5000 hab./ km²) ; son territoire est presque complètement urbanisé. Par ailleurs, il ne comprend que 3 communes : certaines compétences communales sont ainsi exercées directement par le Canton comme l'urbanisme par exemple. Le Canton de Bâle-Ville dispose par conséquent d'une étendue de compétences sans commune mesure, y compris en Suisse, ce qui lui permet d'intervenir à l'échelle micro-locale (celle de la rue, de l'îlot) tout en étant obligé (en tant qu'État) de penser de manière globale. On peut le comparer, tout proportion gardée, à Singapour ou à Hong-Kong. L'administration cantonale est composée d'une large palette de compétences, ce qui lui permet de disposer une forte capacité d'expertise¹⁹.

L'autre particularité réside dans le fait que Bâle-Ville possède une limite avec un seul autre Canton en l'occurrence Bâle-Campagne. En effet, les conflits entre la ville de Bâle et les communes rurales se sont traduits par une scission en deux demi-Cantons en 1833. C'est dans un double contexte de concurrence et de complémentarité qu'il faut analyser leurs relations. Les deux entités sont complémentaires dans la mesure où ils élisent ensemble leurs représentants au Conseil National (chambre basse) et élisent chacun un représentant au Conseil des États (alors que les autres Cantons en envoient deux). Ceci oblige les deux Cantons à s'entendre afin d'adopter des positions communes au niveau fédéral. Mais dans le même temps, les dynamiques démographiques, économiques privilégient Bâle-Campagne au détriment de Bâle-Ville²⁰. Le Canton rural a pu développer une fiscalité très attractive. En revanche, Bâle-Ville qui entretient de nombreux équipements sur son territoire (utilisés également par les habitants de Bâle-Campagne) supporte la majorité des charges de centralité. La limite cantonale correspond ainsi à un différentiel fiscal, malgré une continuité urbaine. Cependant, les deux Cantons sont obligés de composer : la plupart des conflits se résolvent par l'établissement de contrats, de partenariats, voire par la création d'institutions communes. Par certains aspects, Bâle-Ville se considère comme une ville-enclave, une cité-État, entourée de territoires qu'elle ne contrôle pas, mais avec lesquelles des relations sont nécessaires. L'incertitude et les contraintes dans lesquelles se trouve Bâle-Ville se traduisent par une perception de fortes difficultés et dans le même temps par une forte réactivité.

En raison de l'exiguïté de son territoire, Bâle-Ville pratique une politique de consommation économe de l'espace. La densification est à l'une des orientations principales des documents d'urbanisme : utilisation des friches, construction de bâtiments élevés (tour de la Foire par exemple). Par ailleurs, Bâle cultive depuis fort longtemps l'habitude de transgresser ses frontières en établissant des relations avec ses voisins immédiats qu'ils soient suisses ou étrangers. En fait, les deux logiques (densification du territoire bâlois, relations avec

les territoires étrangers limitrophes) coexistent et permettent aux autorités cantonales de choisir la solution qu'ils considéreront comme la plus adéquate, en combinant tous les paramètres. Par ailleurs, la perspective d'implanter un équipement sur territoire allemand ou français peut être considéré comme un moyen de sensibiliser les acteurs bâlois et de proposer une alternative sur leur propre territoire.

2.1.3 Bâle et la métropolisation en Suisse

Comme cela a été dit précédemment, la Suisse est un État fédéral : il existe par conséquent une compétition (que d'aucuns appellent émulation) entre les Cantons, à condition de ne pas remettre en cause l'intérêt général. La Confédération garantit la cohérence des actions sur son territoire et évite les excès.

Dans chaque État dans le Monde et en Europe, la métropolisation est un processus de concentration des activités et des populations qui concerne une ou plusieurs villes : cela dépend de la taille de l'État et de son degré d'ouverture international. En Suisse, une demi-douzaine d'agglomérations s'inscrit dans ce processus. Zürich, qui est la principale plate-forme aéroportuaire et financière du pays, en est la principale bénéficiaire. Dans le contexte helvétique, Bâle est l'agglomération suisse qui ressent le plus cette polarisation vers Zürich en raison de la proximité des deux villes (séparées de moins de 90 kilomètres et d'une heure en train) et de la restructuration de certaines de ses activités économiques (banques, assurances, transport). Une concurrence de fait existe entre les deux principales villes de la partie alémanique du territoire helvétique : Berne est avant tout la capitale fédérale et joue un rôle économique secondaire ; Genève et Lausanne sont situées dans la partie romande et sont intégrés à d'autres espaces. De surcroît, Zürich dispose d'un poids démographique et politique supérieur à Bâle. L'agglomération bâloise présente ainsi la particularité de s'étendre sur 4 Cantons²¹. Ce morcellement est néfaste à la structuration politique de cette agglomération et la fragilise alors que Zürich est la capitale du Canton le plus peuplé de Suisse.

La concurrence entre les métropoles est cependant atténuée par plusieurs facteurs. La Confédération cherche à assurer la cohérence de son territoire et considère depuis quelques années les grandes agglomérations comme des pôles d'innovations économiques de la Suisse, ceux sur lesquels s'appuyer pour structurer le territoire²². Une politique d'agglomérations²³ a été lancée qui prend en compte l'existence d'espaces urbains transfrontaliers (Bâle, Genève, Lugano, etc.) et qui se traduit par le financement de projets élaborés à l'échelle des agglomérations. Une spécialisation s'est opérée plus ou moins implicitement entre chaque pôle. Zürich est avant tout le pôle financier, Berne le siège des institutions fédérales, Bâle le pôle pharmaceutique et biotechnologique, Genève, le siège d'institutions internationales, etc. Les six principales agglomérations sont ainsi réparties sur 2 axes qui se croisent à Berne et qui forment une croix. Les principaux investissements réalisés dans le domaine des transports concernent ces deux axes sur lesquels se greffent les axes secondaires. Les métropoles suisses sont de ce fait mises en réseau : des contacts face-à-face sont possibles entre les acteurs économiques situés dans ces agglomérations. Les acteurs économiques helvétiques ont ainsi une conscience d'appartenir à un territoire où il est facile de circuler d'un lieu à l'autre, malgré les différences culturelles et linguistiques.

2.1.4 Quelques éléments de fragilité d'une métropole

Malgré son indéniable caractère métropolitain, l'agglomération bâloise présente quelques faiblesses. Elle connaît depuis plusieurs années une diminution de la population et un vieillissement prononcé. La ville de Bâle a ainsi perdu environ 35.000 habitants depuis 1970, soit 16% de la population. Ce phénomène de déclin ou de stagnation des villes-centres dans un contexte de croissance des agglomérations et des zones périurbaines est observable dans l'ensemble de l'Europe occidentale, mais il a connu une ampleur particulière à Bâle. De surcroît, l'agglomération (selon la définition helvétique) bâloise (partie suisse) est l'une des moins dynamiques de Suisse²⁴. A cela s'ajoute un vieillissement généralisé de la population : 20% de la population de Bâle-Ville a plus de 65 ans²⁵. La structure par âge actuelle montre que de nombreux actifs partiront à la retraite dans les prochaines années, ce qui pose la question du renouvellement de la main-d'œuvre²⁶. La faiblesse démographique entraîne également une plus faible représentation au Conseil national : le nombre de conseillers nationaux est passé de 6 à 5 après la publication officielle du recensement de 2000.

Les deux Cantons bâlois ont des territoires exigus : 37 km² pour Bâle-Ville, 518 km² pour Bâle-Campagne. En revanche, les densités sont élevées et le territoire fort urbanisé. Dans le canton urbain il n'y a plus guère de terrains constructibles en dehors des friches industrielles ou ferroviaires. Une grande partie de la banlieue s'étend sur le territoire de Bâle-Campagne. La densité bien que beaucoup plus faible qu'à Bâle-Ville, doit tenir compte du relief montagneux qui occupe près de 40% du territoire. L'offre foncière est également réduite d'autant plus que la planification présente de nombreuses contraintes afin de préserver des espaces agricoles et des espaces « naturels » à des fins récréatives. Les projets de construction privilégient une forte densité d'occupation, mais cela n'empêche pas la diffusion de la périurbanisation dans les Cantons d'Argovie ou de Soleure tout proches.

Par ailleurs, Bâle demeure une métropole aux dimensions modestes comparée à Paris, Londres, Berlin ou Madrid ou même Stuttgart, Munich, Vienne ou même Zürich. 479.000 habitants résident dans la partie helvétique²⁷. Ce chiffre s'élève à plus de 600.000 si on tient compte des banlieues françaises et allemandes et près de 800.000 dans la région urbaine. La petite dimension signifie que le potentiel de diversité de la structure économique est bien moindre que dans une agglomération multi-millionnaire. Le nombre de pôles de compétence est plus réduit ainsi que la capacité de se restructurer. Cette faiblesse est compensée par une forte spécialisation dans les domaines d'excellence évoqués où il s'agit dès lors d'être continuellement à la pointe de l'innovation.

Bâle a longtemps eu pour politique de chercher à l'extérieur les compétences dont elle a besoin. De ce fait, le potentiel de formation est largement sous-dimensionné par rapport à sa taille. Malgré son ancienneté, l'université créée en 1460 reste de taille modeste et n'a pas la réputation des Écoles polytechniques de Zürich et de Lausanne. Cette politique délibérée a permis d'éviter des dépenses élevées dans la formation (qui sont assurées par d'autres collectivités), mais elle entraîne également une dépendance vis-à-vis de l'extérieur pour attirer des personnes sur les emplois hautement qualifiés. Or, dans le cadre de la métropolisation actuelle, la formation devient un enjeu majeur. Nombreuses sont les entreprises de haute technologie qui puisent dans le vivier d'étudiants et d'ingénieurs formés dans les universités situées dans leurs agglomérations²⁸. C'est un moyen de limiter l'incertitude, de

contrôler et de disposer sur son territoire des ressources humaines dont elles auront besoin pour se développer. Cela n'empêche pas Bâle d'être spécialisé dans quelques domaines de pointe en relation avec le tissu économique local (biotechnologie, médecine). Mais l'agglomération compte peu de formations de niveau intermédiaire. Cette lacune a été identifiée par les autorités : dans un proche futur, les deux Cantons bâlois et le canton d'Argovie projettent de s'associer afin de créer une nouvelle école supérieure (Fachhochschule).

2.1.5 De la Regio Basiliensis à l'ATB : la construction d'un territoire à sa mesure

La Canton de Bâle et l'élite urbaine a une conscience aiguë de la petite taille de son territoire et de sa fragilité, mais aussi de ses atouts et de ses potentialités. C'est lorsque le Royaume de France a étendu son territoire jusque devant ses portes après le traité de Westphalie (1648), en construisant la citadelle de Huningue, que la ville a commencé à prendre conscience de sa situation frontalière. Par la suite, la création du duché de Bade inscrit une nouvelle frontière dans l'espace rhénan. Le Rhin, fleuve qui traverse Bâle et avec lequel la ville vit une relation à la fois symbiotique et conflictuelle, est frontière en amont et en aval. Enfin, la scission du Canton en deux parties en 1833 est considérée comme un véritable traumatisme. Bâle-Ville n'est alors plus composée que de 4 communes²⁹. De ce fait, le dépassement des frontières devient très vite une préoccupation locale et devient une véritable culture.

C'est dans cet état d'esprit qu'il faut comprendre la création de la Regio Basiliensis en 1963 par des acteurs de la société civile. Les deux cantons bâlois connaissent une forte expansion démographique (+22,6% entre 1950 et 1960 pour les deux ensembles pour 15% au niveau fédéral) dans un contexte de vive croissance économique : le nombre de frontaliers augmente rapidement. Cette croissance économique et démographique se traduit par une consommation d'espace qui incite les Cantons à se doter d'un outil commun de planification (1972). Dans ce contexte, les territoires allemands (Markgräflerland, Landkreis de Lörrach) et français (Trois-Frontières) voisins apparaissent alors comme des réservoirs d'espace et d'hommes (main-d'œuvre). Les prémices d'une coopération transfrontalière sont lancées à l'échelle d'un territoire délimité par des « frontières naturelles » : le Jura, les Vosges, la Forêt-Noire. Par la suite, la croissance sera moins vigoureuse qu'escomptée. Les politiques transfrontalières seront moins audacieuses. Cette vision de territoires situés à l'étranger, mais composant de fait l'arrière-pays de Bâle, conditionne les représentations, d'autant plus que la Suisse n'est pas membre de l'Union Européenne et que rien ne laisse présager une intégration à moyen terme.

En conclusion, l'agglomération bâloise présente un caractère métropolitain : ses équipements, ses entreprises lui confèrent une dimension qui lui donne une capacité d'organiser un vaste espace (transfrontalier) à condition de conserver ses domaines d'excellence. Cela suppose d'être toujours à la pointe de l'innovation dans les domaines évoqués. Il existe une vaste capacité d'action et d'entreprise sur les territoires des deux Cantons bâlois. Malgré les frictions et les tensions, les deux Cantons poursuivent des objectifs similaires. Si les orientations générales à long terme sont dessinées, le développement de la métropole se fait à court terme dans l'incertitude.

Ce regard porté sur l'agglomération bâloise nous permet-il de mieux appréhender l'agglomération mulhousienne ?

2.2 Quelques caractéristiques de la région de Mulhouse comparée à Bâle

L'objectif n'est pas ici de réaliser un état des lieux complet de l'agglomération mulhousienne. Le portrait dressé sur Bâle permet à présent de jeter un autre regard sur Mulhouse et sa région : il s'agit d'une mise en perspective qui se veut sans complaisance afin de déterminer quelles sont les spécificités de chacune et ce qui les distinguent l'une de l'autre.

2.2.1 Une agglomération en reconversion

Aujourd'hui, la région mulhousienne ne se distingue pas particulièrement dans le système de villes européennes tant sur le plan démographique qu'économique. Le poids de ce territoire est modeste à l'échelle européenne. Le nombre d'emplois métropolitains reste modeste pour une agglomération de cette taille : elle ne comprend que 6.600 personnes soit 6,1% de l'emploi total et de surcroît présente peu de points remarquables. Le territoire se distingue principalement par sa spécialisation dans l'industrie mécanique (le secteur automobile emploie un actif sur cinq). La présence d'un aéroport de dimension régionale (qu'elle partage avec Bâle et Fribourg), d'un fleuve navigable, d'infrastructures autoroutières et ferroviaires implique une bonne accessibilité générale, mais la connectivité (le potentiel de relations) et l'intermodalité mériteraient d'être améliorées. Enfin, l'originalité de l'agglomération se repère à la présence de plusieurs musées techniques³⁰.

2.2.2 L'absence d'institution représentative de la région mulhousienne

Comme à Bâle, les territoires de l'action politique et de la prise de décision ne correspondent pas au territoire sur lesquels s'inscrivent les dynamiques d'agglomération. La comparaison s'arrête là car dans le cas bâlois, il existe un mode de régulation, ce qui n'est pas le cas à Mulhouse. L'absence d'institution politique à l'échelle de l'agglomération, voire de l'aire urbaine pose problème pour le devenir du territoire à long terme.

D'une part, cela signifie qu'en dehors du département et des villes, il n'existe pas encore d'interlocuteur ayant une taille critique qui soit en mesure de proposer une vision globale du territoire dans les négociations entre les collectivités dans un contexte régional ou transfrontalier. Or, les enjeux dépassent largement les limites communales y compris et de plus en plus pour les villes. Le poids politique du territoire est largement inférieur à son poids démographique, économique et à son potentiel de développement. Ceci est d'autant plus remarquable que dans la partie Nord de la région, la CUS est un géant comparé aux autres collectivités urbaines dont l'influence politique est limitée par rapport à leur poids démographique et les fonctions d'animation qu'elles devraient être en mesure d'exercer.

D'autre part, en l'absence de coordination, une compétition s'est établie entre les communes pour attirer les établissements économiques, les populations et pour repousser les activités indésirables.

Dans ce contexte, les territoires qui mettent en place une forme de gouvernance susceptible de créer des synergies qui développent une stratégie cohérente possèdent une longueur d'avance. Leur emprise sur tout ou partie de la région

considérée ne peut qu'augmenter.

2.2.3 Une identité contrastée, une image brouillée

La fragilité du territoire n'est pas qu'économique : elle est d'autant plus mal ressentie qu'elle s'accompagne d'un malaise identitaire et d'une image brouillée. Comparée aux métropoles précédentes, mais aussi vis-à-vis de Colmar ou des villes moyennes, Mulhouse ne se sent ni dotée d'un patrimoine historique valorisant, ni doté d'une image de modernité ou de dynamisme. Ce « malaise mulhousien » affecte toute la région urbaine, mais il atteint son paroxysme dans la ville-centre. Il est préjudiciable à l'émergence d'une conscience d'appartenir à un même territoire en devenant à l'échelle de la région urbaine toute entière. Toute action suppose la reconnaissance des difficultés de la ville-centre mais aussi des potentialités que possède l'ensemble de la région urbaine avec une ville-centre qui est la seule à pouvoir exercer un rôle d'animation et d'organisation de l'Alsace du Sud.

2.2.4 Mulhouse, une agglomération fragile à la croisée des chemins

Mulhouse ressent de ce fait une dépendance à l'égard de Strasbourg, capitale régionale, pôle universitaire, siège des institutions européennes, mais aussi à l'égard de Bâle vers laquelle chaque jour se rendent plusieurs milliers de frontaliers de l'agglomération (dépendance économique). Or, la région mulhousienne dispose de caractéristiques qui lui confèrent une dimension particulière. Le patrimoine de la période industrielle est encore fort présent, son niveau d'équipement est bon, la population est jeune et comme à Bâle, la ville est cosmopolite. Des investissements ont été réalisés par les collectivités et le projet tram-train permettra à la fois au territoire de gagner en cohérence et de disposer d'une image de modernité plus affirmée.

Or, si une agglomération n'est pas en mesure d'organiser le territoire du Sud-Alsace, les métropoles voisines de Bâle et de Strasbourg seront en mesure de le faire, mais en fonction de leurs besoins propres et sans qu'aucune autre collectivité ne puisse influencer leurs décisions.

CONCLUSION : DEUX AGGLOMÉRATIONS AU RAYONNEMENT DISTINCT

Le tableau ci-dessous synthétise les principales fonctions exercées par les deux agglomérations : il montre que l'agglomération bâloise joue indéniablement un rôle à l'échelle mondiale et que Mulhouse, en dehors de quelques fonctions, exerce un rôle essentiellement régional. Dans le système des agglomérations européennes, le poids de Bâle est plus important que celui de Mulhouse. La place dans la hiérarchie urbaine détermine également la capacité à structurer un territoire. De ce point de vue en raison de la proximité des deux agglomérations, les dynamiques bâloises sont susceptibles d'agir sur le territoire de la région mulhousienne.

Figure 4 - Rayonnement des fonctions endogènes

Echelle	AGGLOMERATION BALOISE	AGGLOMERATION MULHOUSIENNE
Mondiale	<p>7 sièges de firmes multinationales globalisées (Chimie, pharmacie et biotechnologies)</p> <p>Recherche : nanotechnologie</p> <p>Banque des Règlements Internationaux, réunions informelles du FMI, foire, Art contemporain (Art'Basel, musées et fondations), mouvement anthroposophe (Goetheanum)</p>	<p>Recherche : textile, chimie, etc.</p>
Européenne	<p>Musées, édition scientifique, nœud de circulation, recherche, logistique (sièges sociaux et flux), opéra et théâtre édition</p>	<p>Musées techniques nœud de circulation, logistique (flux) sièges sociaux (groupe Rapp, Le Coq sportif)</p>
	EuroAirport	
Trois Pays	BioValley	marché du Canal couvert, Filature
Nationale	Formation universitaire	Formation universitaire quelques sièges sociaux (Le Coq sportif, groupe Atlas-Fly-Crozatier)
Régionale		
Locale	Centre commercial, hôpital cantonal	Centre commercial, hôpital, foires, Kinépolis

3. LE POSITIONNEMENT DE LA RÉGION MULHOUISIENNE VIS-À-VIS DE LA RÉGION DE BÂLE

L'objet de cette partie est de juxtaposer les évolutions perceptibles de la région mulhousienne et les externalités positives et négatives de la proximité de la métropole Baloise.

3.1 Perspectives pour les territoires dans une économie en mutation

Les territoires sont soumis depuis quelques décennies à des chocs de plus en plus violents. Ces chocs sont le résultat des développements de l'économie, des transferts de pouvoir, des évolutions démographiques, etc. L'approche ne se veut pas exhaustive. Dans le cadre de l'analyse, deux phénomènes sont à prendre en considération dans la mise en perspective du territoire : l'ouverture des marchés et l'émergence de l'économie de la connaissance.

L'ouverture des marchés induit une mise en concurrence croissante des territoires tant au niveau de la création de richesse à travers la recomposition du tissu économique qu'au niveau du positionnement dans l'espace (région, nation, Europe,...). Une des perceptions courante de cette mise en concurrence est illustrée actuellement par les délocalisations. L'accélération de ce phénomène est d'autant plus importante que les territoires en concurrence sont toujours plus nombreux depuis la fin des régimes communistes. Les opportunités de gain de productivité à travers la mise en concurrence des territoires sont sans limites de part l'absence d'obstacle (institutions politiques, gouvernance,...) et du fait du développement technologique.

L'ouverture des marchés a également conduit à des effets de seuil qui interagissent sur les territoires. La perception classique de ces effets de seuil est un développement spatial selon une logique de métropolisation. En dessous d'un seuil sur le plan démographique ou plus simplement d'un seuil d'activité économique concentrée sur un espace limité, l'attractivité du territoire diminue au profit de l'attracteur le plus proche. Dans un deuxième temps, les territoires se retrouvent confrontés à une concurrence en terme de pôle de compétence. L'attractivité repose sur la capacité du territoire à se déterminer par rapport aux autres territoires en développement.

Le deuxième facteur essentiel à la mise en perspective des territoires est l'émergence de l'économie de la connaissance. L'évolution économique actuelle des territoires est plus le résultat de la mutation du mode de création de richesse que de la libéralisation des échanges. Le moteur du développement a longtemps reposé sur la capacité de certains territoires à mettre en place des processus de production générateurs de valeur ajoutée. Aujourd'hui, le moteur du développement s'oriente vers la capacité de certains territoires à créer une dynamique de l'offre technologique. La création de richesse change de dimension ; ainsi la valeur ajoutée de l'activité de production devient marginale par rapport à la valeur ajoutée de la maîtrise de l'évolution du produit. Fondamentalement, la libéralisation des échanges n'est qu'un instrument du redéploiement spatial des futures zones de développement.

Parmi les conséquences de ces facteurs d'évolution des territoires, la perspective d'une tension sociale croissante est probable à travers la refonte structurelle de

la société. L'illustration en est la disparition de la classe ouvrière ou l'éclatement de la classe moyenne. Une autre perspective se dessine : la tension sur la répartition des ressources (eau, énergie, matières premières, nourriture, etc.) avec une demande croissante des territoires en développement et un accès toujours plus limité pour les territoires en déclin.

L'enjeu pour les institutions est de se positionner en phase avec ces évolutions. Ainsi, deux échelles de territoires semblent propices à une gouvernance : le marché en terme d'activité économique (Europe) et le citoyen en terme de proximité (métropole, pôle de compétence,...). Cette deuxième échelle de gouvernance est une opportunité pour les territoires à condition qu'ils disposent de marge de manœuvres suffisantes (infrastructures, fiscalité, formation, ressources humaines) et de possibilité d'action (politique de recherche et développement, de filières de compétences,...).

3.2 Perspectives baloises, perspectives mulhousiennes

L'objectif est d'établir les perspectives de développement pour la région de Bâle et la région de Mulhouse. Ce tableau récapitulatif tient compte des éléments de prospective évoqués précédemment. L'exhaustivité n'est pas un enjeu pour ce type d'analyse. Il s'agit plutôt de définir les risques et les opportunités de la situation des deux régions urbaines par rapport aux évolutions observées et anticipées.

3.2.1 Perspectives pour la région de Bâle

Risques	Opportunités
Pénurie de foncier d'entreprise Evolution de la pression fiscale Déplacement des activités à forte valeur ajoutée Mutation du tissu économique Solde migratoire négatif	Positionnement géostratégique (porte sur la Suisse, porte sur un axe transalpin, porte sur un rayonnement international et mondial) Richesse de la structure économique, de la dimension culturelle, des projets,... Forte réactivité (intégration de la dimension endogène du devenir du territoire)

Les risques pour ce territoire se résument à des contraintes spatiales, fiscales et migratoire. La particularité de ces risques repose sur la faiblesse de marge de manœuvre du territoire. Ainsi, la tension en terme spatiale ne peut être résolue qu'au travers d'une volonté institutionnelle de concentration verticale des activités ou d'expansion spatiale sur des territoires proches (politique d'agglomération). Les deux hypothèses ne sont pas incompatibles. Le rayonnement de Bâle à l'échelle des territoires en développement nécessitera

une concentration toujours plus importante (pôle de compétence, pôle décisionnelle, centre financier,...). Le relâchement de la pression fiscale induit des politiques volontaristes qui sont toutefois limitées dans leur portée de part le vieillissement de la population (coût croissant pour la société) et de part les tensions sociales à venir. Concernant le solde migratoire, le problème est déterminant pour ce territoire au regard des enjeux de l'économie de la connaissance. Le défi pour ce territoire est de devenir attractif pour des personnels à forte compétence pour des fonctions à forte valeur ajoutée.

Les opportunités se résument à une position géostratégique privilégiée, un rayonnement international, une richesse élevée. La force de ce territoire peut se résumer par sa capacité à intégrer la dimension endogène de son avenir. Les ambitions affichées construisent la richesse de demain.

3.2.2 Perspectives pour la région de Mulhouse

Risques	Opportunités
Déclin du tissu économique	Positionnement géostratégique (porte d'entrée + carrefour)
Faiblesse des activités à forte valeur ajoutée (économie de la connaissance)	Accessibilité (Euroairport, infrastructures,...)
Déficit d'image	Diversité de la population
Absence de cohésion territoriale	Potentiel de mise en valeur de l'environnement
Difficulté de la prise en charge « d'une pauvreté de masse » croissante	Potentiel de réhabilitation d'une identité (humanisme, ouverture sur d'autres territoires, capacités d'initiatives,...)

La particularité des risques pour la région mulhousienne repose sur une transition économique mal perçue. Le territoire a connu une réussite incontestable dans une économie de production, mais n'a pas réussi à maîtriser la disparition progressive de son potentiel d'action en terme de politique de développement (éloignement des centres de décision, pôle de compétence centré sur la production, recours à une croissance exogène...). Il en résulte un déclin du tissu économique, un déficit d'image et une absence de cohésion territoriale. A cela se rajoute la propension d'emploi à faible valeur ajoutée qui occasionne une fragilité sociale et une difficulté croissance de prise en charge par les pouvoirs publics.

Sans énumérer l'ensemble des opportunités de ce territoire, un élément essentiel de réussite est certainement l'intégration dans les comportements de la transition inévitable des territoires vers un nouveau mode de création de richesse. La région de Mulhouse a certainement été un des premiers territoires à vivre cette transition. Malgré la violence du choc économique, son tissu a su évoluer et révèle de réelles possibilités en terme de synergie entre les secteurs dominants.

3.2.3 Perspectives pour la région de Mulhouse par juxtaposition à Bâle

L'objectif n'est pas d'établir un réquisitoire sur les risques encourus par la région de Mulhouse dans la perspective du développement de Bâle. Les résultats de l'étude permettent de mettre en évidence des externalités positives du rayonnement de Bâle sur la région mulhousienne. L'enjeu est de définir les risques d'un affaiblissement croissant du Sud-Alsace par juxtaposition à Bâle. Il serait illusoire de croire que le renforcement du pôle de développement le plus proche est sans conséquence sur son propre développement. De la même façon, le profit perçu par ce développement (travailleurs frontaliers, délocalisation de proximité d'activité Bâloise, opportunité foncière,...) ne doit pas engendrer une forme de myopie sur les externalités négatives. En outre, une politique de développement du territoire doit intégrer les opportunités de ce pôle Bâlois non pas dans une perspective d'attentisme mais dans une perspective de complémentarité ou plus simplement d'effet d'entraînement sur sa propre trajectoire.

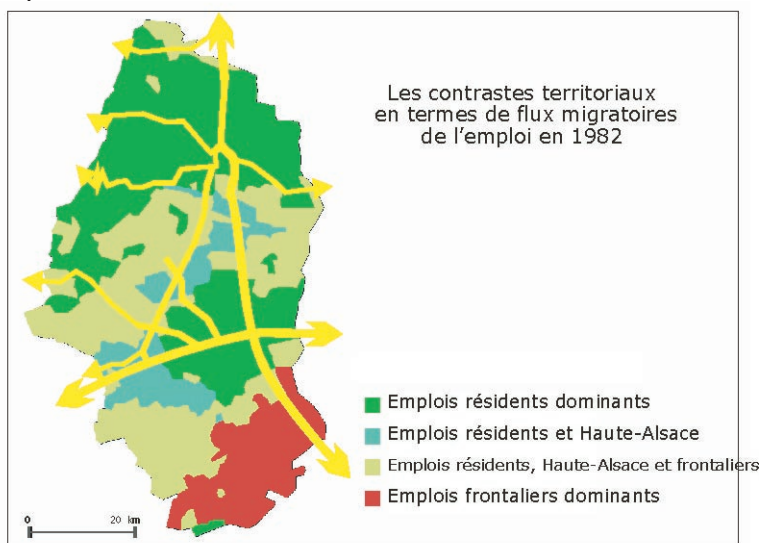
Le risque essentiel mis en évidence par l'étude s'exprime par le différentiel croissant de développement entre la région de Bâle et la région de Mulhouse. Les cantons bâlois ont intégré de part leurs politiques les enjeux d'une transition rapide vers une économie de la connaissance. Le potentiel de dynamique technologique se renforce, ce qui signifie qu'il y a concentration et restructuration des activités. La disparité entre termes de normes environnementales entre les deux villes est ainsi croissante. Les choix de Bâle en terme de politique énergétique intègrent les enjeux à venir (raréfaction des sources d'énergie fossile). En d'autres termes, la région mulhousienne bénéficiera de ce positionnement Bâlois mais plus ce pôle se renforce proportionnellement, plus la servitude économique se profile.

Il ne s'agit en aucun cas de mettre en accusation le développement de Bâle. Les conclusions de l'étude insistent sur la nécessité de définir une trajectoire pour la région de Mulhouse en adéquation avec le sillage laissé par ce pôle de développement.

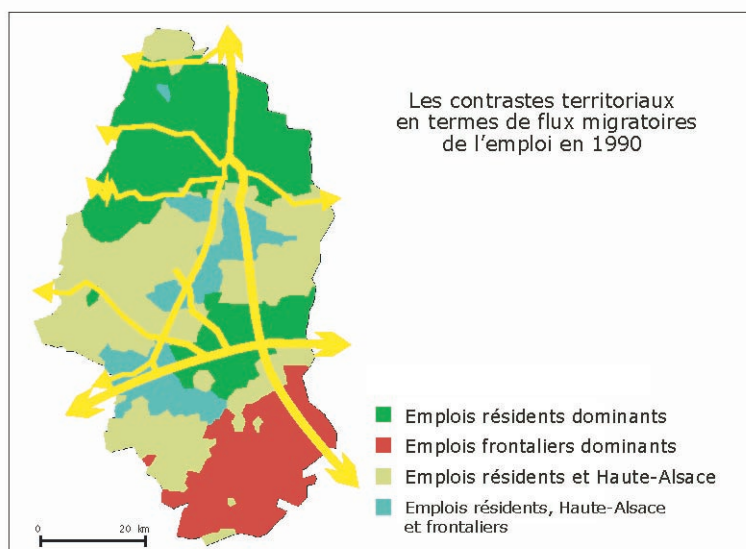
Les conséquences de ce différentiel de croissance s'expriment par une déstructuration progressive du territoire du Sud Alsace (cf cartes 4, 5, 6, 7). Il est indispensable de ne pas faire d'amalgames. Les observations actuelles n'expliquent pas les évolutions passées à travers une agglomération Bâloise qui affaiblirait la région Mulhousienne. Cependant, plus le différentiel s'accroît, plus la tendance se révélera prédominante dans le contexte présent et futur. En terme de géostratégie, la conséquence est un affaiblissement progressif de la centralité de l'agglomération Mulhousienne. Au niveau économique, deux perspectives sont probables : une part dominante de croissance exogène dans le développement de la région Mulhousienne, une forte capacité d'absorption de Bâle des compétences de la région Sud Alsace. En d'autres termes, les besoins de ressources humaines frontalières orientés vers des emplois à forte valeur ajoutée priveront la région de Mulhouse du réservoir de compétences nécessaires à sa mutation vers une économie de la connaissance. Au niveau foncier, une structuration selon un processus résidentiel est probable (pression foncière croissante).

Cette perspective ne décrit pas un déclin inéluctable de la région Mulhousienne, mais exprime un enjeu : un positionnement devra être réalisé par rapport au

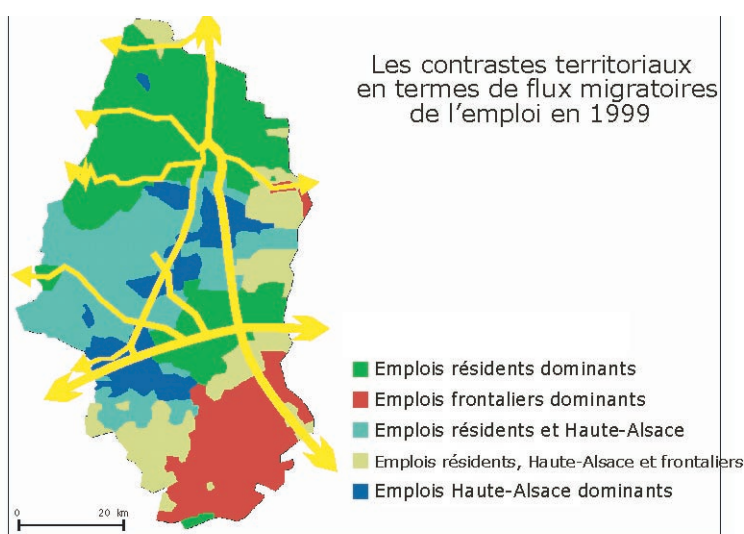
pôle de développement Bâlois. Soit la région Mulhousienne choisit de subir cette évolution, soit elle décide d'intégrer les potentiels et les opportunités de la proximité Bâloise.



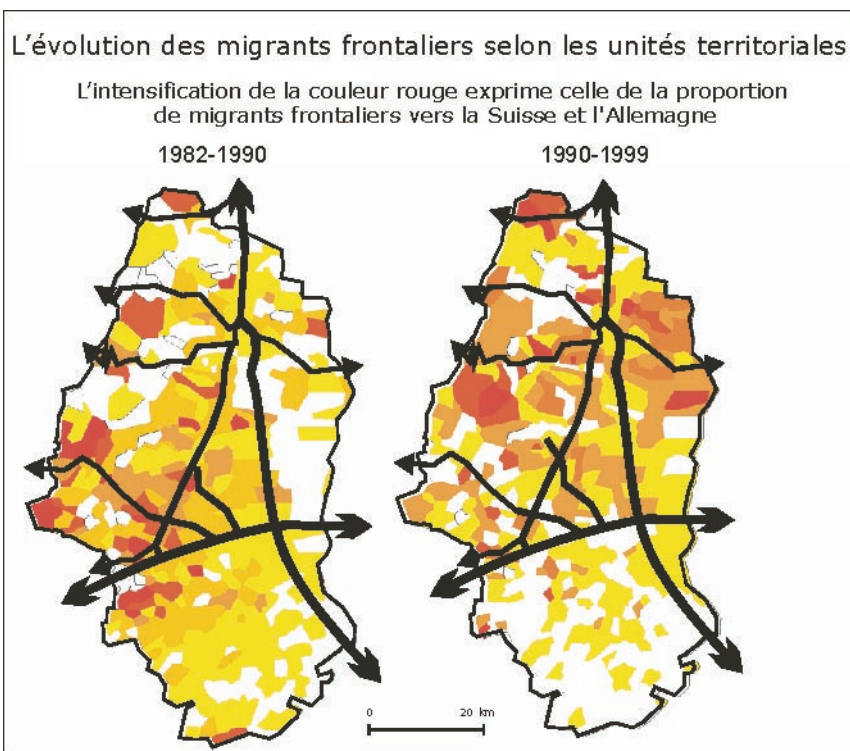
CARTE 4 : MIGRATIONS DE NAVETTEURS EN 1982 DANS LE HAUT-RHIN



CARTE 5 : MIGRATIONS DE NAVETTEURS EN 1990 DANS LE HAUT-RHIN



CARTE 6 : MIGRATIONS DE NAVETTEURS EN 1999 DANS LE HAUT-RHIN



CARTE 7 : DYNAMIQUE DES MIGRATIONS DE NAVETTEURS DE 1982 À 1999 DANS LE HAUT-RHIN

3.3 Axes de réflexion stratégique pour la région mulhousienne

La stratégie proposée se décline en 3 axes :

Axe 1 : la reconstruction d'une centralité territoriale sur le Sud Alsace

La difficulté pour le Sud Alsace est d'établir une consistance en terme de territoire face à la pression que peut exercer la métropole Baloise. Plus ce pôle se renforce et se structure, plus il a tendance à exercer une attraction sur les territoires proches et à les déstructurer. Cette déstructuration est perceptible à travers une perte de centralité des territoires adjacents, une dissolution progressive des fonctions supérieures et un déficit de repères spatiaux (disparition du centre ville, activités économiques dispersées, enseignes commerciales volatiles...). Ce phénomène n'est pas brutal, il se caractérise par des changements imperceptibles, mais continus, sans collusion et sans agencement prédéfini.

Les actions à entreprendre doivent légitimer et renforcer le rôle structurant de l'agglomération Mulhousienne sur le territoire du Sud Alsace. En construisant une réelle centralité, la région de Mulhouse peut rétablir un développement coordonné en terme économique et culturel. Au niveau économique, la démarche consiste à prévoir une offre foncière cohérente et complémentaire sur le territoire : la dispersion d'activités doit être évitée afin de permettre des synergies et d'offrir une lisibilité vis-à-vis de l'extérieur. L'articulation autour des pôles d'affaires, d'activités logistiques, de formations (universités, centre de recherche,...), de tourisme et de loisirs (bioscope,...) doit intégrer une dimension de desserte centralisée, en réseau d'une part et multimodale d'autre part.

Par ailleurs, l'existence d'un territoire dépend largement du degré d'appartenance

de ses acteurs et de ses habitants. Il intègre des principes de citoyenneté, de valeurs et de choix de cadre de vie. Ce sentiment d'appartenance participe à la genèse, à la vie et à la construction de l'avenir du territoire. Sans élaborer d'actions réductrices, l'identité de ce territoire doit s'affirmer par une meilleure diffusion de l'histoire locale, des valeurs fondatrices et de la notion de citoyenneté. L'école, l'université, l'accueil des jeunes étudiants et des nouveaux arrivants sont des lieux et des moments privilégiés pour véhiculer cette identité territoriale. En outre, la sensibilité « environnementale », qui est perçue comme une composante de l'identité rhénane, doit être intégrée dans une politique volontariste des collectivités. La centralité ne se construit pas que par l'économie : elle intègre une dimension culturelle qui se concrétise par une identité territoriale.

Enfin, une centralité ne peut fonctionner et se développer qu'avec un nœud stratégique au niveau des infrastructures, des activités économiques et commerciales. Dans cette perspective, la liaison Mulhouse-Fribourg doit être renforcée, mais la région mulhousienne ne peut ignorer le potentiel de développement de Bâle. En terme d'infrastructure, la logique consiste à renforcer le lien entre les deux centralités. Il s'agit d'une stratégie de « tête de pont » inversée : la région de Mulhouse se pose en position de réceptacle de l'activité Baloise à travers des liaisons performantes de « centre à centre ». Cette stratégie s'accompagne d'offres foncières de haute qualité, certaines en centre-ville, d'autres en périphérie à condition que l'ensemble soit parfaitement connecté et fonctionne comme un réseau articulé autour du centre. Plus les infrastructures entre les deux centralités se renforcent, plus les activités économiques à l'étroit dans l'ATB intégreront les opportunités que représentent la centralité Mulhousienne et par voie de conséquence la région de Mulhouse. Il s'agit de gommer la distance artificielle créée par la frontière d'état et entre les cultures en réalisant des infrastructures communes : une expertise d'une solution tram-train doit être envisagée (et qui apparaît alors comme une innovation mulhousienne).

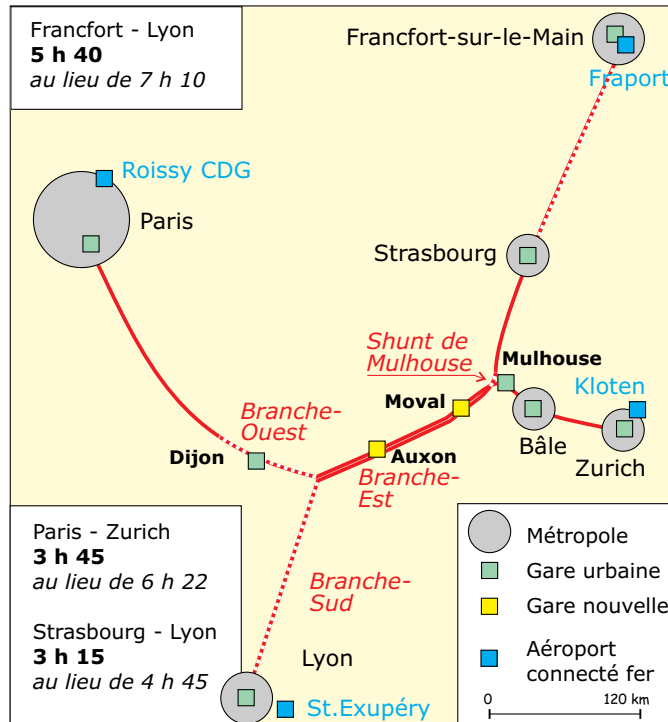
Une illustration : comment réaliser le nœud stratégique ?

Les enjeux des TGV permettent d'explicitier la notion de « nœud stratégique ». On sait que le TGV-Est reliera Paris à Strasbourg et à Bâle en 2007 et que le TGV Rhin-Rhône (du moins une partie de la branche Est) devrait être opérationnel en 2012. Le croquis donne une idée générale du réseau ainsi créé où Mulhouse occupe une situation tout simplement exceptionnelle, au carrefour des deux TGV (cf. carte 8 p 32)

Mais en soi, ceci ne veut pas dire grand-chose, comme l'a montré le colloque du CESA en octobre 2004. En effet, certaines villes françaises qui disposent du TGV constatent un impact nul sur leurs activités et d'autres villes qui ne l'ont pas prospèrent néanmoins. Pire, en favorisant l'accessibilité vers d'autres villes plus importantes, ou encore vers l'aéroport de Roissy, le TGV peut même engendrer des phénomènes de vidange. Pour la région mulhousienne, le TGV constitue avant tout une opportunité qu'il s'agit de valoriser par des attitudes et des politiques adaptées, à regrouper en trois séries.

Le premier problème est d'attirer un maximum de rames dans sa gare et de disposer d'une fréquence de dessertes aussi importante que possible. Or Mulhouse risque de se faire « shunter » par une bonne partie des trains Rhin-

Rhône ; faudra-t-il se rendre à Strasbourg ou à Méroux-Moval pour monter dans ces TGV ? A l'inverse, les TGV Est continuant vers Bâle et Zurich, et peut-être un jour les TGV Rhin-Rhône poursuivant vers Fribourg-en-Brigau, constituent une chance puisqu'ils traversent nécessairement la gare de Mulhouse. Ces deux connexions transfrontalières sont donc capitales pour le destin de la desserte TGV mulhousienne.



CARTE 8 : LE PROJET TGV RHIN-RHÔNE

Le deuxième aspect concerne la multimodalité des voyageurs. Il s'agit de relier la gare TGV de Mulhouse à son bassin de clientèle par tous les autres modes de transports : les TER, le tram, le tram-train, les bus, les autocars, les VL (voitures personnelles, taxis, véhicules de location), les bicyclettes et les piétons. L'expérience montre qu'en France ces questions sont souvent mal traitées. On se polarise sur l'aspect extérieur de la gare, mais les fonctionnalités sont négligées : il y a des lacunes dans l'accessibilité plurimodale, il faut reprendre un billet ou un ticket à chaque changement de mode de transport, les temps d'attente sont trop longs entre deux modes, il faut emprunter des escaliers, des couloirs et des esplanades battus par les vents et les intempéries, sans trouver un petit kiosque sympathique à portée de main. De nombreuses petites difficultés apparaissent qui, cumulées, provoquent une gêne chez le voyageur. Par ailleurs, il existe une place pour de nouveaux développements, comme le principe du TERGV dans la Région Nord-Pas-de-Calais qui pourrait s'appliquer au Corridor Rhin-Rhône, ou, plus utopiques mais tellement flatteuses pour une ambiance urbaine réussie, les navettes fluviales. Tout ceci introduit le problème de la gouvernance de l'agglomération et des régions voisines lorsqu'il s'agit de projets.

Le troisième problème concerne la gare elle-même. Pour être crédible, il lui faut devenir un pôle structurant. En clair, il doit devenir inutile d'aller au-delà de la gare pour trouver un certain nombre d'activités. La gare offre alors des services dont la liste est illimitée en matière commerciale, ludique, culturelle, culturelle, universitaire... Elle est bien entendu un centre d'affaires, avec ses bureaux et ses lieux de rencontre. Des fonctions supérieures se délocalisent

depuis les métropoles où les coûts fonciers sont exorbitants par rapport à ceux des villes moyennes. Ainsi, par la mobilisation de moyens considérables, la gare devient un attracteur essentiel de toute l'agglomération.

La problématique du « nœud stratégique » pourrait également se décliner à partir du transport de marchandises. L'exemple du TGV montre que derrière la problématique du transport rapide se cache un autre train, celui de l'aménagement d'une nouvelle centralité susceptible de renforcer les relations avec les Bâlois. Ceux-ci, comme d'ailleurs toutes les villes suisses, néerlandaises, belges et allemandes d'une certaine taille, pratiquent déjà cette approche. L'introduction de ces aménagements à Mulhouse attirerait certainement le regard des investisseurs et les inciterait à s'en rapprocher, voire à y investir.

Axe 2 : la recherche de complémentarités

La proximité d'un pôle de développement économique Bâlois est une opportunité à saisir pour le Sud Alsace. Une politique d'attentisme serait l'expression d'une myopie envers les externalités négatives qui sont réelles, tout en occultant les externalités positives qui pourraient être maximisées. Les pistes évoquées ici sont classiques, mais leur mise en œuvre exige des politiques volontaristes sur le long terme. Certaines propositions nécessitent la mise en place d'expertises au niveau des orientations actuelles du développement Bâlois et des possibilités de complémentarités présentes sur la région Mulhousienne. Il s'agit d'identifier les projets bâlois et les projets mulhousiens et de réfléchir aux synergies que pourraient apporter une mise en commun.

L'un des objectifs est ainsi de créer des manifestations communes : *Internationale Bauaustellung (IBA)* projeté à Bâle en 2013, accueil de grandes manifestations pouvant utiliser de grands équipements présents dans l'agglomération mulhousienne à condition de les rendre accessibles aux critères bâlois. La logique consiste à associer en terme d'image la région de Mulhouse au pôle de développement Bâlois comme la Haute-Savoie et la région d'Annemasse l'ont réalisé avec Genève. La contrepartie pour Bâle est un positionnement au sein de l'Europe à travers une tête de pont Mulhousienne. De la même façon, des projets doivent être activés entre les deux pôles (transport collectif, logistique, expositions des musées, foires,...). Les coopérations sont également à élaborer en direction de Bâle (CCI, technopole, université).

Un deuxième plan d'action peut être orienté dans la perspective de développer une capacité à faire masse au niveau européen (effet de seuil) en associant la région de Mulhouse et l'ATB. Cette approche repose sur l'actualité des logiques de métropolisation (économique et géographique) et d'Euro-district (logique institutionnelle). Les évolutions juridiques récentes qui confient un rôle croissant à des structures transfrontalières (qui constituent un enjeu expérimental) sont des opportunités tant en terme de fonds régionaux et européens, mais également en terme de seuil d'activité économique et de pôle de compétence. Ils permettent de promouvoir le territoire et de l'identifier au niveau de l'Union européenne. Bâle ne pourra pas rester absente de ces enjeux. La région de Mulhouse peut alors se positionner comme un interlocuteur privilégié en raison de sa proximité.

La complémentarité s'exprime à travers d'autres enjeux comme celui de la

formation. L'extension du modèle de coopération trinational au niveau des formations participe à ce rapprochement. En encourageant cette logique, la construction des formations en adéquation avec les enjeux du développement Bâlois doit être envisagée après expertise et partenariat (formations orientées dans les nano-matériaux par exemple).

Axe 3 : la mise en cohérence des axes de développement

Un observateur extérieur ne peut qu'être interpellé par la faible prise en compte des interactions entre Bâle et Mulhouse. Ainsi, il est difficile, voire impossible de mesurer la part du tissu économique de la région de Mulhouse qui repose directement ou indirectement sur la proximité Bâloise. La prédominance du pôle automobile est certainement indirectement responsable de cette absence. Combien d'entreprises sont dépendantes de la localisation de grandes firmes internationales à Bâle ? Comment ces entreprises ont-elles répondu aux critères des entreprises bâloises ? Un travail d'observation et d'identification est nécessaire afin de mieux intégrer ces activités souvent en émergence et à forte valeur ajoutée. Inversement, la croissance démographique et le niveau de qualification présents sur le territoire Mulhousien sont des variables essentielles à la requalification et l'essor de l'activité Bâloise. Là encore, une expertise est nécessaire pour identifier les besoins futurs de formation de la région bâloise.

L'objectif de cet axe est de créer des synergies de développement dans un jeu « gagnant-gagnant ». La région de Mulhouse peut profiter d'un positionnement en terme de compétence en perspective des enjeux Bâlois. On peut citer, sous réserve d'une expertise, la bionique, la santé, la logistique et l'énergie. En outre, la même stratégie peut être appliquée sur des niches de développement en adéquation avec les savoirs et les savoirs faire du tissu industriel de la région Mulhousienne : l'environnement et les matériaux composites sont de probables potentiels.

UNE STRATÉGIE INTÉGRANT BÂLE POUR LA RÉGION MULHOUSIENNE

Dans une économie en mutation rapide, les territoires (Bâle et Mulhouse) sont soumis à d'intenses pressions, mais disposent de marges de manœuvre. L'enjeu majeur consiste à dessiner une stratégie qui offre des perspectives à long terme en s'appuyant sur les potentialités offertes par le territoire. De ce point de vue, la région de Bâle semble disposer d'une longueur d'avance sur la région de Mulhouse. Cette dernière possède cependant des atouts et des potentialités qu'il convient de valoriser.

L'enjeu consiste à définir une stratégie articulée sur les logiques bâloises (un ensemble d'objectifs à réaliser à moyen et long terme). Cette stratégie se décline en projets qui en constituent l'inscription spatiale sur le territoire. Certains projets fédérateurs comme la réalisation d'une ligne de tram-train ont déjà été lancés. Tous les projets ne seront pas aussi importants, mais il importe qu'ils soient pensés, portés et réalisés par le territoire dans sa totalité et qu'ils soient mis en cohérence.

La mise en œuvre de cette stratégie repose sur trois moyens :

- Inventer une forme de gouvernance qui permette de se faire entendre, de faire poids et/ou pression lors des enjeux d'avenir ce qui nécessite une coordination et une concertation entre tous les acteurs du territoire et une concentration des compétences stratégiques (transport, développement économique, environnement, aménagement, etc.) à une institution identifiable ;
- Disposer des ressources humaines qui soient en mesure de penser le territoire et son devenir et de mettre en œuvre les politiques décidées. Ces ressources doivent correspondre aux compétences stratégiques évoquées ;
- Prévoir des outils d'aide à la décision (expertises, observatoires, etc.) qui permettent d'évaluer les politiques mises en œuvre et de procéder à des ajustements le cas échéant.

Les effets ne seront pas ressentis à court terme, ce qui nécessite une cohérence et une continuité dans les actions entreprises. Le temps est une dimension essentielle à prendre en compte.

Figure 5 : la déclinaison d'une stratégie territoriale

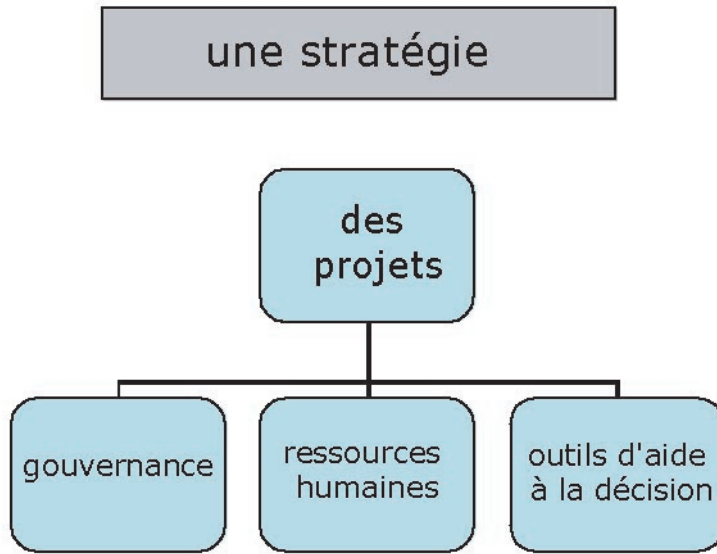
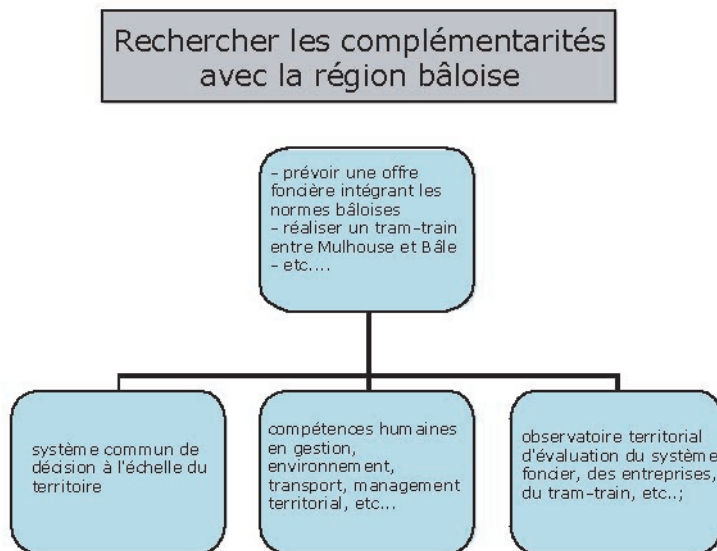


Figure 6 : une illustration d'une orientation stratégique



CONCLUSION : LA RÉGION MULHOUSIENNE, BANLIEUE DE BÂLE? LA RÉGION MULHOUSIENNE, UNE PORTE DE LA SUISSE VERS L'EUROPE ?

A l'exception notable de l'aéroport (et de manière indirecte), les régions mulhousienne et bâloise n'entretiennent que très peu de relations institutionnelles. Il apparaît que malgré leur proximité géographique, Bâle et Mulhouse ont connu des trajectoires différentes qui peuvent encore s'accroître dans le futur proche. Cette tendance a des effets indéniables : la région Mulhousienne entre progressivement, mais inévitablement dans la dépendance de Bâle et perd de plus en plus la capacité d'agir sur son propre territoire. Dans ce contexte, l'une des orientations de l'avenir est bien que la région mulhousienne devienne une « banlieue » de Bâle, une périphérie, qui voit progressivement mais inéluctablement ses marges de manœuvre se réduire. La frontière nationale ne sera plus en mesure de protéger le territoire mulhousien dans un contexte de mondialisation et de concurrence entre territoires métropolitains.

Si la proximité bâloise présente de lourdes contraintes, elle se révèle également riche de potentialités. La mise en place d'une véritable stratégie prenant en compte l'ensemble des paramètres est absolument nécessaire : elle incorpore obligatoirement une dimension de gouvernance. Cette démarche vise dans le long terme à recréer une centralité et un nœud stratégique dans le Sud-Alsace dans un contexte d'intégration à la région bâloise. Elle propose d'identifier les forces du territoire, d'articuler des opérations en cours en développant un mode de gouvernance qui soit en mesure de redéfinir une identité au territoire et d'accroître sa lisibilité. La région mulhousienne serait ainsi une tête de pont articulant la Suisse à l'Union Européenne.

La polarisation de Bâle concerne également le Sud du Pays de Bade. Il convient de prendre en compte la présence bâloise dans toutes les prospectives et les expertises territoriales. Ainsi, les démarches de mise en réseau des villes (axe Rhin-Rhône) ou les démarches d'expérimentation territoriale (Euro-district) doivent prendre la présence du pôle bâlois.

ANNEXE : LE POSITIONNEMENT D'OFFENBURG PAR RAPPORT À STRASBOURG ET SA COMMUNAUTÉ URBAINE

En Europe, il n'est pas rare que des agglomérations de quelques centaines de milliers d'habitants soient séparées par des distances de quelques dizaines de kilomètres. Ce modèle d'organisation urbaine est courant en Italie du Nord, dans l'espace rhénan, au Bénélux, etc. En revanche, il est plus difficile de repérer deux agglomérations de tailles équivalentes à Bâle et à Mulhouse qui soient séparés par une frontière nationale. Des exemples viennent à l'esprit, mais les situations ne sont pas identiques : les agglomérations sont plus grandes (Wien-Bratislava), il s'agit de conurbations (Liège-Maastricht-Aachen, San Sebastian-Bayonne) ou les agglomérations sont insérées dans des espaces plus denses et plus urbanisés (Anvers-Breda). Mais il existe un cas régional qui peut apporter un éclairage : celui du positionnement d'Offenburg par rapport à Strasbourg.

L'agglomération strasbourgeoise, bien que moins peuplée que celle de Bâle, est d'un poids sensiblement égal (un peu moins d'un demi-million d'habitants). En revanche, Offenburg fait figure de petite ville comparée à Mulhouse puisqu'elle ne compte que 58000 habitants ce qui en fait une ville de la taille de Colmar. En revanche, il est intéressant de présenter les logiques qui ont conduit les collectivités à développer puis à construire une logique de positionnement par rapport à Strasbourg.

Depuis la réforme administrative entreprise en 1973, Offenburg est le chef-lieu du Kreis de l'Ortenau³¹. Rappelons que chaque Land (hormis les Länder urbains de Berlin, Hambourg et Brême) sont divisés en Kreise qui correspondent à la fois à une circonscription administrative où sont déconcentrées certaines compétences du Land (permis de construire, action sociale, travail), mais qui correspondent en même temps à une réelle collectivité territoriale dotée d'une assemblée (Kreistag), de compétences, d'une administration, d'un budget. Or, la réforme administrative s'est traduite par une diminution du nombre de Kreise et par une extension de leur taille. La complexité de l'action publique a renforcé leurs prérogatives. Les Kreise apparaissent ainsi comme de véritables structures intercommunales qui se sont dotées de moyens propres. L'action et la promotion économique, les transports interurbains, le tourisme, la coopération transfrontalière sont ainsi devenus des compétences de ces collectivités.

Par ailleurs, Offenburg, située à 25 kilomètres au Sud-est de la Forêt-Noire sur le piémont badois, occupe une situation de verrou à l'entrée de la vallée de la Kinzig, l'une des principales de la Forêt-Noire. Elle est de surcroît l'un des deux sièges sociaux de Burda (avec Munich), une société spécialisée dans les médias (catalogues, revues, production, etc.). Le rapport de taille (poids économique) entre Strasbourg et Offenburg est de 1 à 6 environ.

Or, depuis la fin des années 1990, Offenburg s'est imposé comme l'un des principaux interlocuteurs allemands vis-à-vis de Strasbourg. Cette situation est le fruit d'une stratégie élaborée par l'ensemble des acteurs qui a été élaborée dans le cadre des dispositifs de planification. En Allemagne, la planification et l'aménagement du territoire est une compétence partagée par l'État fédéral et les Länder. Chaque Land élabore périodiquement (tous les 15 ans environ) un plan de développement régional (Landeentwicklungsplan). Le Land est divisé en circonscriptions de planification (Region) : chacune est dotée d'un comité de pilotage politique et d'une structure d'études. Chaque circonscription correspond à un nombre fini de Kreise et compte quelques centaines de milliers d'habitants. Contrairement aux Schémas directeurs français, cette structure est pérenne : de nombreux acteurs du territoire de la circonscription sont présents et participent aux discussions (acteurs économiques, Chambre de commerce, Villes, Institutions, associations, etc.). Un plan régional est élaboré tous les 10 à 15 ans. Une fois qu'il est adopté, de nouvelles études sont engagées pour préparer la réalisation d'un nouveau plan : la structure d'études peut être assimilée à un observatoire du territoire de la région de planification. La réalisation du Regionalplan fournit ainsi un cadre dans

lequel sont discutés régulièrement les enjeux de ce territoire. Le plan comporte des prescriptions, des objectifs d'aménagement du territoire : il prévoit les infrastructures à réaliser, les zones à urbaniser, les zones à protéger, etc. Il comporte également des documents cartographiques : infrastructures et projets, occupation général du sol, structure spatiale. Le Bade-Wurtemberg compte 12 Régions de Planification.

La région « Südlicher Oberrhein » dans lequel se trouve le Kreis d'Offenburg est composée également de 3 autres Kreise : Fribourg en Brisgau, Breisgau-Hochschwarzwald (Fribourg-campagne), Emmendingen. Il couvre 4062 km², s'étend sur une partie du massif de la Forêt-Noire, une partie de la plaine rhénane et du piémont badois entre Achern au Nord et Müllheim au Sud. La population a dépassé 1 million d'habitants en 2001. Le dernier Regionalplan a été approuvé en 1995, le prochain est prévu pour 2007. Comparé au document français du Schéma Directeur, le Regionalplan définit des orientations dans la structure du peuplement et celle des activités. Le Plan prévoit les zones et les axes devant faire l'objet d'un développement et a contrario, les zones devant être protégées et devant faire l'objet d'un usage plutôt récréatif. Il définit également la hiérarchie des centralités urbaines (Siedlungsstruktur) qui tient compte de l'extension et de la population de l'aire d'attraction (théorique) exercée par le lieu central, son accessibilité et de la population du lieu central. Chaque région d'aménagement définit ainsi le nombre de lieux centraux de chaque niveau et leur répartition. « Les schémas élaborés traduisent un état futur des fonctions exercées par les lieux centraux »³². Quatre niveaux sont définis du niveau local (Kleinzentrum) au niveau supérieur (Oberzentrum). Un système de normes définit l'offre de chaque niveau pour l'ensemble des fonctions urbaines : commerce, administration, santé, loisirs, culture, transport, communication, etc. Le schéma étudié par la région de planification est proposé au Land qui l'inscrit ensuite dans son Plan de développement. C'est à partir du moment où ce plan est adopté que la hiérarchie des lieux centraux a une valeur juridique.

Depuis la réalisation des premiers plans régionaux (début des années 1970), les hiérarchies urbaines ont connu des modifications mineures. Cependant, le Plan régional « Südlicher Oberrhein » de 1995 apporte un changement notable. En effet, il propose de modifier le niveau de la hiérarchie urbaine de la ville d'Offenburg. Jusqu'à cette date, la ville est considérée comme un centre intermédiaire (Mittelzentrum) dont la zone d'influence comprend environ 180.000 habitants. En devenant centre supérieur (Oberzentrum), la ville peut se doter d'équipements au rayonnement plus important comme une grande école, une bibliothèque spécialisée, une salle de spectacle de grande capacité, d'hôtels de luxe, de musées d'art, etc.. Elle peut bénéficier de haltes de trains ICE, de services administratifs de haut niveau, etc. Les équipements les plus importants d'une région sont concentrés dans le centre supérieur. Par ailleurs, les autres villes de dimension intermédiaire qui sont situées dans son aire d'attraction deviennent de fait ses obligées. Offenburg leur sert de porte-parole.

Les raisons pour lesquelles le statut d'Offenburg a été rehaussé sont intéressantes à étudier. Plusieurs éléments ont été pris en compte.

La ville est le chef-lieu d'un des Kreise les plus peuplés du Bade-Wurtemberg (plus de 400.000 habitants). Les centres supérieurs les plus proches sont Karlsruhe et Fribourg sont éloignés de plus 70 kilomètres chacun. Le centre supérieur de la région devrait être Strasbourg, situé à 25 kilomètres d'Offenburg, mais la ville se trouve dans un autre État et ne peut répondre à une partie de l'offre d'équipement et de services (autre structure administrative, langue, etc.). En revanche, cette ville exerce une influence sur l'Ortenau (attraction commerciale et culturelle) et elle bénéficie d'une image favorable en Europe. Par ailleurs, la dévaluation des frontières et l'intégration européenne se traduisent par des coopérations de plus en plus intenses de part et d'autre du Rhin. Strasbourg dispose d'une Communauté urbaine qui possède un poids majeur : nombreuses compétences, fort budget d'investissement, capacité d'expertise, identité, etc. Kehl, la ville allemande voisine de Strasbourg et qui fait partie de l'agglomération (selon les définitions officielles) ne possède pas un poids suffisant

pour établir un partenariat avec Strasbourg. Le Land devrait être le partenaire de la coopération transfrontalière, mais Stuttgart, le siège du gouvernement, est éloigné. Or, dans un contexte d'intégration européenne, la coopération transfrontalière devient un enjeu : il faut trouver un interlocuteur qui puisse discuter avec la CUS. Le Kreis semble posséder une taille pertinente (son poids démographique est proche de la celui de la CUS). Par ailleurs, le poids symbolique et politique d'Offenburg est conforté afin que l'ensemble des partenaires allemands parlent d'une seule voie dans la coopération transfrontalière. Le renforcement du statut d'Offenburg est donc un choix éminemment politique et s'inscrit dans une stratégie de positionnement de l'ensemble des acteurs du Kreis de l'Ortenau, vis-à-vis de leur puissant voisin. Le Kreis de l'Ortenau devient l'interlocuteur privilégié de Strasbourg et Offenburg représente l'ensemble des villes du Kreis. Cela ne veut pas dire qu'Offenburg domine et impose sa vision aux autres acteurs. Le système de gouvernance privilégie la recherche de consensus, c'est-à-dire des discussions entre l'ensemble des acteurs sur les enjeux, puis une prise de position qui est négociée âprement, puis adoptée et sur laquelle chacun s'engage.

Ainsi les discussions sur la création de l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau sont menées par la CUS et par l'Ortenau en partenariat avec les principales villes. L'Ortenau et Offenburg sont ainsi devenus des partenaires incontournables pour la CUS, mais également pour le Conseil Général du Bas-Rhin. D'autre part, le service de promotion économique et le service du tourisme du Kreis s'appuient sur l'image de Strasbourg pour vendre leur territoire. Que révèle cette expérience ?

Tout d'abord, se pose une question de gouvernance. Il s'agit à la fois de développer les moyens de disposer d'un interlocuteur reconnu par l'ensemble des acteurs et en même temps de réunir l'ensemble des acteurs institutionnels afin de faire émerger une vision commune du développement du territoire. Face à une métropole qui dispose de moyens politiques, financiers et de ressources humaines, seule une stratégie visant à renforcer la cohésion de l'ensemble des acteurs du territoire (en l'occurrence sur le territoire du Kreis) et à proposer une position unie peut s'avérer payante. Enfin, il faut convaincre la métropole du bien fondé d'établir un partenariat. Le territoire de l'Ortenau présente un intérêt pour Strasbourg pour au moins deux raisons. En « intégrant » l'Ortenau, Strasbourg rayonne véritablement à 360°. Plus d'un million d'habitants sont accessibles en moins d'une demi-heure dans le cadre transfrontalier. Par ailleurs, les questions d'accessibilité qui sont particulièrement cruciales et ressenties comme telles par Strasbourg trouvent une partie de leurs réponses dans le territoire badois voisin (connexion ICE-TGV, connexion routière, transport fluvial).

L'expérience décrite n'est pas transposable directement au territoire mulhousien. En revanche, il révèle l'importance de la mise en place d'une gouvernance et la nécessité d'élaborer une stratégie.

(notes)

- ¹ ARBARET-SCHULZ C., 2002.
- ² FOUCHER M., 2000, La République européenne, Paris, Belin, 147 p.
- ³ ASCHER F., 1995, Métapolis ou l'avenir des villes, Paris, Odile Jacob, 346 p.
- ⁴ LÉVY J., 1997, Le tournant géographique, Belin « Mappemonde ».
- ⁵ Neujahrsblatt der GGG, Gesellschaft für das Gute und Gemeinnützige Basel n°179, *Basel 1501 – 2001*, Bâle Schwabe & Co. AG, 211 p.
- ⁶ TEUTEBERG R., 1986, *Basler Geschichte*, Basel, Christoph Merian vlg, 380 p.
- ⁷ L'ouverture du passage du Saint-Gothard en 1354 contribue à faciliter la circulation entre l'Italie du Nord et les Flandres et l'Europe Rhénane. Bâle constitue une étape majeure sur cet axe, comme Strasbourg d'ailleurs.
- ⁸ SARASIN Philipp, 1998, *La ville des Bourgeois. Élités et société urbaine à Bâle dans la deuxième moitié du XIXe siècle*, Paris, L'Harmattan, 363 p.
- ⁹ Comme il se ne dégrade pas, il se concentre dans les niveaux trophiques supérieurs de la chaîne alimentaire. Il a donc été interdit. Mais un pays comme l'Afrique du Sud vient de le ré-autoriser.
- ¹⁰ CATTAN et alii, 1994.
- ¹¹ Les deux architectes ont ainsi proposé il y a quelques années un projet d'aménagement des rives du fleuve.
- ¹² *Revue Géographique de l'Est* n°1-2/juin 2002.
- ¹³ Espace urbain qui, tout en permettant la participation des acteurs aux processus d'échelle mondiale, reste une société locale (J. LÉVY, M. LUSSAULT, 2003).
- ¹⁴ J. LÉVY, 1998.
- ¹⁵ www.statistik.admin.ch
- ¹⁶ « ...la reconnaissance de deux niveaux au moins de gouvernement, considérés comme indépendants par la constitution, constitue une définition du fédéralisme », In KLEINSCHMAGER R., 1993, *Éléments de géographie politique*, Presses Universitaires de Strasbourg, 135 p.
- ¹⁷ AMMON G., HARTMEIER M. (dir.), 1998, *Fédéralisme et centralisme. L'avenir de l'Europe entre le modèle allemand et le modèle français*, Paris, Economica, 202 p.
- ¹⁸ Le Canton le moins peuplé, Appenzell-Rhodes intérieures, compte moins de 15000 habitants ; Zürich, le plus peuplé compte 1247000 habitants (source : OFS, recensement 2000).
- ¹⁹ Le Canton de Bâle-Ville emploie 19890 personnes en 2002.
- ²⁰ Un des interlocuteurs compare Bâle-Ville à une tête sans corps et Bâle-Campagne à un corps sans tête.
- ²¹ Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Argovie, Soleure.
- ²² Grandes lignes d'organisation du territoire de la confédération.
- ²³ Politique des agglomérations de la Confédération, rapport au Conseil Fédéral du 19 décembre 2001, 82 p.
- ²⁴ L'agglomération bâloise (partie suisse) a connu une croissance démographique de 0,8% entre 1990 et 2000 contre 5,8% pour Zürich et 10,7% pour Genève.
- ²⁵ Statistisches Jahrbuch des Kantons Basel-Stadt, 200.3
- ²⁶ Etude cg68.
- ²⁷ OFS, recensement 2000.
- ²⁸ P. VELTZ, 1996
- ²⁹ La commune de Kleinhüningen a été absorbée par Bâle en 1898. C'est sur son territoire que s'est développé une partie du port moderne de Bâle.
- ³⁰ ROZENBLAT C., CICILLE P., 2003.
- ³¹ L'Ortenau correspond à la fusion de 4 anciens Kreise (Offenburg, Kehl, Lahr, Wolfach) et d'une partie de l'ancien Kreis de Bühl.
- ³² REITEL B., 1996.

CARTES :

CARTE 2 : LE RÉSEAU BIOVALLEY, D'APRÈS ENTRE RHÔNE ET RHIN N°30, 2000

CARTE 2 : LES SIÈGES SOCIAUX DES GRANDS GROUPES EUROPÉENS DANS LES AGGLOMÉRATIONS DE PLUS DE 200 000 HABITANTS EN EUROPE ;

CARTE 3 : NOMBRE DE REVUES SCIENTIFIQUES ÉDITÉES DANS LES AGGLOMÉRATIONS DE PLUS DE 200 000 HABITANTS EN EUROPE ;

CARTE 4 : MIGRATIONS DE NAVETTEURS EN 1982 DANS LE HAUT-RHIN

CARTE 5 : MIGRATIONS DE NAVETTEURS EN 1990 DANS LE HAUT-RHIN

CARTE 6 : MIGRATIONS DE NAVETTEURS EN 1999 DANS LE HAUT-RHIN

CARTE 7 : DYNAMIQUE DES MIGRATIONS DE NAVETTEURS DE 1982 À 1999 DANS LE HAUT-RHIN

CARTE 8 : LE PROJET TGV RHIN-RHÔNE