Bâle et sa région

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **23 (1986)**

Heft 830

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

BÂLE ET SA RÉGION

En marge de la Suisse, ouverte sur l'Europe

A quoi servent les pavillons cantonaux du Comptoir suisse? Qu'avons-nous retenu, nous Confédérés, de Bâle, canton-ville et région? La chimie, l'université, le zoo et peut-être le port du Rhin... Pour rafraîchir les mémoires, la *Neue Zürcher Zeitung* du 26 août a publié un imposant supplément. Du portrait qui se dégage de ces vingt pages rédactionnelles, beaucoup reste à découvrir.

Cité-frontière, Bâle tisse patiemment un réseau de relations avec son agglomération, puis avec sa région qui dépasse de beaucoup les frontières de l'Helvétie. Des institutions ad hoc et un dynamisme conquérant contribuent à cette ouverture vers deux pays voisins à une époque où la Suisse cherche plutôt à s'isoler pour se replier sur elle-même.

Une réalité à découvrir en cercles concentriques: la ville de Bâle forme avec deux autres communes le demi-canton de Bâle-Ville (200 000 habitants sur 37 km²). L'agglomération compte un demi-million d'habitants, dont 34 000 Français et 93 000 Allemands. Passées les limites de l'agglomération, dont la densité de population est plus forte que celles de Zurich et de Genève, on entre dans la «Regio Basiliensis», 2,1 millions d'habitants répartis entre la Haute-Alsace (770 000), la Bade méridionale (750 000) et la Suisse du Nord-Ouest (580 000). A part Bâle, les principaux centres urbains sont Belfort, Colmar, Mulhouse et Fribourg-en-Brisgau.

Fondée en 1963 à l'initiative de particuliers, la «Regio» regroupe aujourd'hui 220 institutions et entreprises, ainsi que 300 membres à titre privé et les deux demi-cantons de Bâle. Au cours de ces vingt dernières années, la contrée s'est dotée d'autres institutions inter-étatiques, telle la Commission intergouvernementale germano-franco-suisse, qui assurent la coopération dans des domaines comme l'économie, les transports, la culture, les médias et la recherche scientifique, pour ne citer que ceux-là. La «Regio» est évidemment aussi une réalité commerciale; ainsi, le rayon de livraison à domicile d'un grand magasin bâlois va de Delémont à Frick (AG) d'une part et d'Altkirch (Alsace) à Schöpfheim (Bad-Würtemberg) d'autre part.

La Conférence des planificateurs régionaux du Rhin supérieur couvre un territoire encore plus vaste, puisqu'il s'étend jusqu'à Francfort-sur-le-Main, englobant Mayence, Mannheim, Strasbourg et bien sûr la «Regio Basiliensis». Les organismes du Conseil de l'Europe et des Communautés s'intéressent à ces essais de collaboration transfrontalières: La «Regio» est une région test. C'est ainsi qu'un programme d'encouragement à l'innovation dans le Rhin supérieur est en cours d'élaboration. La Suisse, bien que non-membre des Communautés, pourrait en profiter.

Une première approche de toutes ces activités oblige au questionnement. Est-il vraiment possible que tout ait été cimenté en 1848? Bâle, ou tout au moins ses éléments les plus ouverts, ne semblent pas considérer certaines frontières comme intangibles. Et s'ils avaient raison?

CFP

LES INDÉPENDANTS S'ALLIENT

L'Alliance des indépendants ne fait guère recette en Suisse romande. C'est peut-être pourquoi nos commentateurs ne semblent pas avoir enregistré l'importance du renforcement du groupe parlementaire qu'elle forme avec les Evangélistes. Après l'adhésion du «vert» zurichois Arnold Müller, ce groupe mixte compte maintenant treize députés. Les écologistes Laurent Rebeaud, Daniel Brélaz et Lukas Fierz, successeur de Leni Robert, doivent se sentir bien seuls au Conseil national.

GENÈVE

TPG: Tout pour gagner

Après la léthargie des années 60, les études des années 70, les années 80 et 90 sont celles des réalisations en matière de transports publics, à Genève.

Il était temps, car l'agglomération du bout du lac combine une construction extrêmement dense où toutes les activités sont entremêlées, un réseau routier perpétuellement surdimensionné et surchargé et un taux de motorisation record.

Il n'y a pas que la Confédération qui pondait des conceptions globales. Genève a ainsi accouché d'un plan directeur des transports qui définit notamment le réseau des Transports publics genevois pour l'horizon 90. Œuvre de technocrates, bien sûr, mais longuement passée au crible du Grand Conseil. Les automnes 84, 86, 88 et 90 constituent depuis lors les étapes d'une restructuration fondamentale des lignes: plutôt que des «radiales» convergeant toutes vers le centre, Genève aura d'une part des «transversales» et d'autre part des «ceintures». Objectif: s'adapter, bien sûr, aux évolutions des besoins de déplacement mais surtout diminuer le nombre des transbordements.

Parallèlement, on porte un regard plus commercial sur l'activité des transports publics en soignant la communication et en introduisant, dès janvier prochain, l'abonnement écologique.

Enfin, de grands projets sont en préparation: un réseau de parkings d'échange avec les transports publics (financé par une augmentation de l'impôt auto), un nouvel axe urbain (pour lequel la seule incertitude paraît être de savoir s'il sera un tram ou un métro automatique léger) et un réseau express régional ferroviaire englobant Vaud et la France voisine.