

Covid-19, tramway et frontière franco-suisse dans le périurbain bâlois

Leymen est une commune française située dans l'extrémité d'un doigt de gant de l'agglomération bâloise, dans une région culturellement unifiée de longue date en dépit des partages frontaliers successifs. La décision par les autorités fédérales suisses de fermer certains points de passage routiers et de couper une ligne de tramway transfrontalière a été vécue comme le retour d'une frontière que les pratiques quotidiennes avaient fait oublier.

Sommaire

1. Les zigzags du tracé de la ligne de la frontière
2. La négation de la frontière par l'étalement urbain transfrontalier
3. La coopération transfrontalière : réalités et limites

[Bibliographie](#) | [glossaire](#) | [citer cet article](#)

À la surprise générale, le 4 avril 2020, Basellandtransport (BLT), l'opérateur des transports publics du canton de Bâle-Campagne, a supprimé la desserte de la petite gare du village de Leymen (Haut-Rhin) afin de mieux pouvoir lutter contre le Covid-19. Leymen se situe sur une ligne, alors Birsigtalbahn (donc déjà BLT), ouverte en 1902 et qui est l'une des rares lignes transfrontalières de tramway. Elle n'avait plus connu d'interruption de service depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. La presse bâloise n'a pas hésité à écrire : « Comme pendant les deux guerres mondiales, les barbelés sont de retour, il est vrai sans électrification ni ordre de faire feu » (*Basler Zeitung*, 2020). Une émotion compréhensible, car, comme l'écrivait Christiane Arbaret-Schulz (2002), « la frontière crée de la distance dans la proximité, alors que le réseau crée de la proximité dans la distance ».

Ainsi, la **frontière** nationale a ressurgi alors que la région bâloise apparaît a priori comme un modèle de **coopération transfrontalière**. Quels enseignements peut-on retenir de cet incident affectant un petit segment de la **dyade** franco-suisse ?

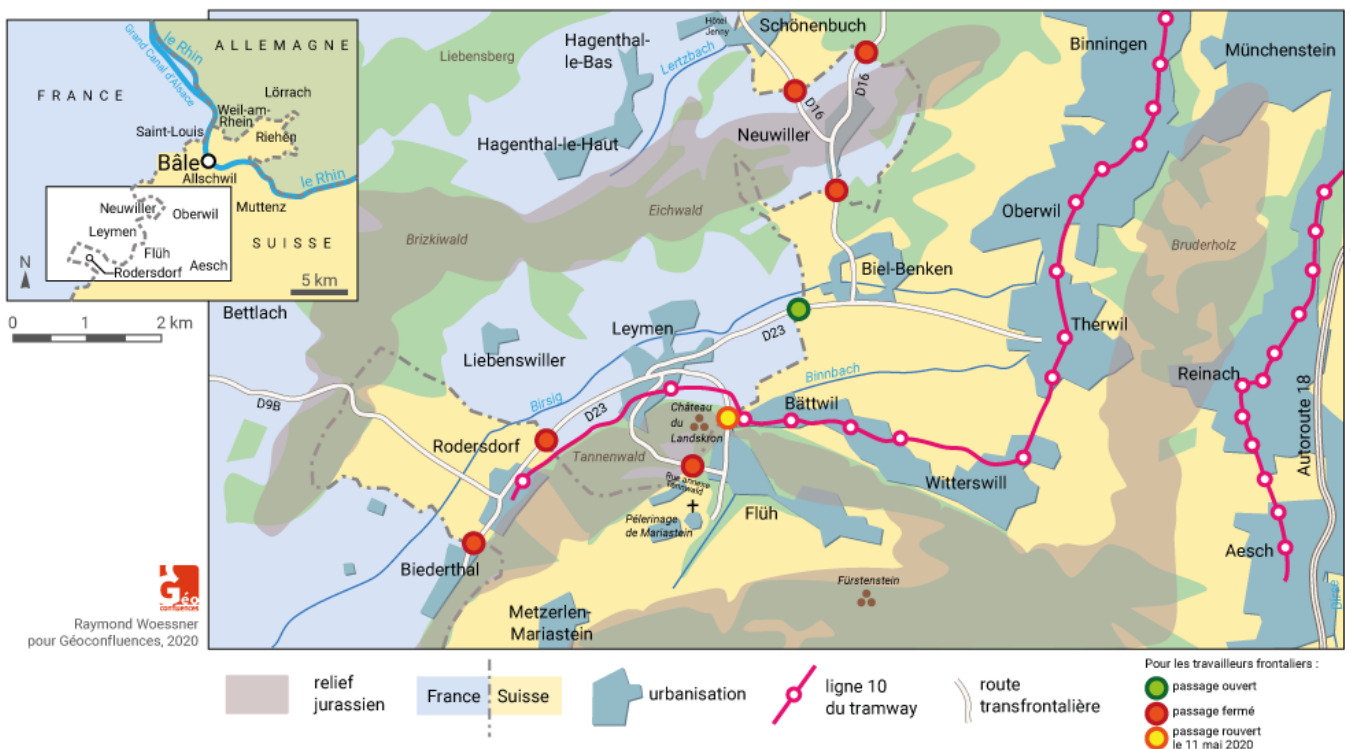
Document 1. Vue partielle de Leymen et de son extension pavillonnaire récente en direction de l'Eichwald



F. Fuchs

Cliché : Francis Fuchs, avec l'aimable autorisation de l'auteur.

Document 2. Leymen dans son contexte frontalier



1. Les zigzags du tracé de la ligne de la frontière

Leymen se situe au pied de l'arc jurassien, dans le synclinal de la Birsig, une rivière de 21 km de long qui se jette dans le Rhin à Bâle après avoir traversé la **frontière** nationale plusieurs fois. **Cette frontière zigzague entre les villages, qui ne sont pas loin d'être des enclaves.** Ainsi, Neuwiller est la commune la moins rattachée à la France : 83 % de ses limites sont contiguës à la Suisse. Dans le canton suisse germanophone de Soleure (Solothurn), Rodersdorf a une disposition similaire ; et Leymen s'encastre entre les deux. Le tracé de la frontière nationale

a évolué au gré des alliances et des héritages féodaux, où l'évêque de Bâle et le comte de Ferrette, un vassal des Habsbourg, étaient des personnages centraux. Les questions confessionnelles jouaient elles aussi un rôle-clé, avec par exemple un curé de Rodersdorf catholique mais dirigeant un régiment du canton protestant de Soleure durant la Guerre de Trente Ans. Le Sud-Alsace lui-même n'a rejoint la France qu'avec les **Traités de Westphalie** en 1648. Un temps, Napoléon Bonaparte avait étendu le département du Haut-Rhin à travers le Jura, mais Rodersdorf et plus au sud-est Kleinlützel étaient malgré tout restées des enclaves suisses appartenant au canton de Soleure. Aujourd'hui, elles en sont toujours coupées par le canton de Bâle-Campagne. Le tracé de la frontière France-Suisse (ou Allemagne-Suisse entre 1871 et 1918, 1940 et 1944) avait finalement été fixé par le Traité de Paris de 1815, qui donnait en outre le Jura à l'évêque de Bâle, qui y résidait, car il avait été chassé de sa ville lors de la Réforme en 1527. Plus récemment, le Sénat français a admis pour la frontière franco-suisse prise dans son ensemble que « les rectifications répondent [...] à des nécessités [...] pragmatiques, liées à l'aménagement de nos territoires respectifs » (Projet de loi, 2003). Si des corrections sont parfois effectuées pour de petites forêts ou des talwegs isolés, l'échange de villages n'est évidemment pas à l'ordre du jour.

Cet imbroglio n'a aucun rapport avec des données naturelles, comme une ligne de crête ou un cours d'eau, qui auraient pu servir de prétexte à une certaine forme de rationalité, ne serait-ce qu'en matière de réseaux de circulation. Il n'a aucun rapport non plus avec les données culturelles locales. En effet, d'un point de vue linguistique, les variantes hautes-alémaniques constituaient un tout autour de Bâle (Weckmann, 2011) ; la langue allemande elle-même (*Hochdeutsch*) était utilisée par toutes les confessions chrétiennes. **L'unité culturelle locale était une évidence séculaire. Elle apparaît en pleine contradiction avec la ligne de la frontière.** Le 6 décembre 1992, le référendum suisse pour son adhésion à l'Espace Économique Européen, qui aurait dû être le prélude à l'entrée dans l'Union européenne, avait été un échec. Mais le canton de Bâle-Ville y avait été favorable avec 55,4 % des voix, ce qui n'est pas étonnant de la part de la ville d'Érasme (vers 1467-1536) et du congrès socialiste qui avait déclaré « la guerre à la guerre » en 1914 ; Bâle-Campagne l'avait suivie avec 53,2 % des voix. Et alors que le canton de Soleure n'avait recueilli que 42,6 % de suffrages favorables à l'adhésion, Rodersdorf avait voté oui à 61 %, Hoffstetten-Flüh 56,2 %, Biel-Benken 55,9 % (Atlas politique de la Suisse)... De fait, les communes desservies par la ligne 10 du tramway ont voté en faveur de l'Europe et les autres, contre !

Mais on ne peut perdre de vue qu'une frontière, aussi poreuse soit-elle, peut redevenir une barrière. Ainsi, en août 1914, de Bâle à Rodersdorf, l'armée suisse avait marqué la frontière avec des chiffons rouges accrochés à des piquets. Puis l'armée allemande avait posé 60 km linéaires de barbelés jusqu'au Kilomètre 0 de Pfetterhouse, où commençait le front de la guerre. Les barbelés étaient hauts de 3 mètres, électrifiés la nuit, et franchissables par sept *check-points*. En 1914, Bâle comptait environ 50 000 résidents étrangers, dont 40 000 Alsaciens (alors allemands). L'empire allemand a introduit des passeports dès le début de la guerre et la Suisse a créé sa police des étrangers en 1917. Venant d'Alsace, maraîchers et bonnes ont ainsi pu continuer à se rendre à Bâle (*Basler Zeitung*, 2020). Au sortir de la guerre, il a fallu admettre que la région avait été déchirée, comme l'a rappelé l'exposition de 2014 au Musée des Trois Frontières de Lörrach (Allemagne) ; une soirée de discussion entre historiens, principalement, y avait démontré que la fluidité antérieure à 1914 n'avait finalement jamais été retrouvée. En 1940, par crainte des nazis, la Suisse avait bouclé ses frontières pendant six mois. Par la suite, deux filières d'évasion de prisonniers de guerre français et d'Alsaciens réfractaires au nazisme avaient été organisées ; l'une consistait à se cacher dans le charbon des trains entrant à Bâle par Saint-Louis ; l'autre était animée par la jeune Jeanne Jenny à Hagenthal ; depuis le café-restaurant familial accolé à la frontière, elle avait fait passer 605 personnes en Suisse, avant d'être dénoncée par un agent double et d'échapper miraculeusement à la Gestapo. Une chance que n'avaient pas eus les « 18 de Ballersdorf », arrêtés à la frontière et exécutés en 1943 (Fuchs, Pieuchot, 1996).

2. La négation de la frontière par l'étalement urbain transfrontalier

La position de Bâle est singulière dans l'espace helvétique. Située sur un coude du Rhin, la ville est déjà inscrite dans le fossé rhénan et la plaine alsacienne, mais elle est séparée du reste de la Suisse par le Jura, une montagne moyenne quoique peu franchissable. L'expansion urbaine et périurbaine se fait le long du Rhin, dans les petites vallées affluentes en Suisse et en Allemagne, et vers la France. La ville a grandi et grandit toujours dans un contexte trinational. Depuis 150 ans, « **Bâle vit [...] dans un travail de couture territoriale dont les problématiques lui sont [...] familières. Elle a fait de la frontière entre la France, l'Allemagne et la Suisse un nœud fondé sur une négociation permanente avec ses voisins** » (Beyer, 2007). Ainsi, la gare des Chemins de Fer Fédéraux est flanquée d'une enclave SNCF en territoire suisse ; la gare allemande de la Deutsche Bahn se situe elle aussi en Suisse, sur la rive droite du Rhin. En 1946, l'aéroport de Mulhouse-Bâle avait été implanté en France ; accessible par un corridor routier dénationalisé depuis Bâle, il jouit d'une zone où sont pratiqués le droit du travail et la fiscalité suisses (Beyer, 2010). **Aujourd'hui, Bâle est devenue une « petite ville-monde »**, selon l'expression popularisée par ses architectes Herzog et De Meuron. Elle est forte de ses sièges sociaux, de ses fonctions internationales dans le monde de la finance et des assurances, de son *cluster* d'art contemporain, ainsi que de sa *big pharma* et de ses biotechnologies, deux héritières de la tradition industrielle chimique. Elle a par conséquent attiré une population internationale très qualifiée. Elle a également besoin de travailleurs du quotidien qu'elle peut trouver dans son environnement proche, ou lointain avec la grande immigration (Woessner, 2018).

Dans la littérature géographique, le schéma directeur de Copenhague de 1947, fondé sur une extension en *doigts de gant* (*finger plan*) le long d'axes de transports publics, et préservant l'agriculture dans les interstices, fait figure de classique de la *planification urbaine* (Fertner *et al.*, 2016). Or, dès les années 1920, les Bâlois avaient fait le même choix lors de l'élaboration de leur premier schéma directeur (Woessner, 1996). Ils avaient fondé leur plan de croissance sur la topographie, en urbanisant les fonds de vallée et en laissant les interfluves à l'agriculture, à l'élevage et à la sylviculture. Tout naturellement, les tramways étaient déjà le moyen de transport de référence et ils ont ainsi souvent précédé la périurbanisation ultérieure. **En 1955, un référendum avait donné la priorité aux mobilités fondées sur le tramway** ; et en 1971, le Grand Conseil de Bâle-Ville a décidé de favoriser les transports publics (Beyer, 2011). En forme de compas depuis l'hypercentre de Bâle, la ligne 10 remonte ainsi la vallée de la Birsig jusqu'à Rodersdorf et celle de la Birse jusqu'à Aesch. Entre Bâle et Aesch, la ligne 11 double la 10. En gare de Leymen vers Bâle, les opérations commencent à 5 h 14 pour se terminer à 23 h 44, dimanche inclus ; à partir de Flüh, la desserte s'étend de 00 h 02 à 23 h 47, avec un cadencement toutes les 10 minutes de 5 h 37 à 18 h 47. À côté de ces excellentes fréquences, les tramways bâlois conservent des aspects un peu archaïques comme l'écartement métrique et la voirie partagée.

→ Du même auteur, lire aussi : « *Du tramway au bus en site propre, récit géographique d'une passion urbaine française* », septembre 2019.

Document 3. La halte des tramways devant la gare ferroviaire de Bâle



Cliché : Raymond Woessner.

Alors que la croissance démographique du canton de Bâle-Ville s'est tarie dès les années 1970, celle de Bâle-Campagne a continué et s'est même accélérée à partir des années 1990 (Kolb, 2017). **Pour l'agence d'urbanisme des Deux-Bâle, la maîtrise de l'étalement urbain dans un espace rare et cher est restée une constante de la planification, alors même que cet étalement s'étend de plus en plus loin de la ville-centre.** L'extrémité transfrontalière de la ligne 10, très rurale, est fort prisée par les excursionnistes venus le dimanche pour une boucle, à pied ou bien en intermodalité tram-vélo, autour des ruines du Landskron (géré par l'association franco-suisse Pro Landskron et des dominicains de Mariastein) via la cluse de Flüh ou la gare de Leymen.

Après un creux de 896 habitants en 1982, Leymen a vu sa population croître lentement avec

1208 habitants en 2017 (données INSEE). La commune compte alors 33 % de diplômés de l'enseignement supérieur. **Les 421 étrangers représentent 35 % de la population totale ; « nous comptons 22 nationalités, pour la plupart des personnes anglophones : des cadres travaillant dans la chimie bâloise »**, selon la maire en 2013 (*Vosges Matin*, 2013). Le terrain à bâtir vaut environ 230 euros le m² selon les annonces du site Le Bon Coin pour un nouveau lotissement, à comparer aux 600 euros environ de Rodersdorf. Le revenu fiscal médian de Leymen s'établit de 40 000 euros, contre 21 600 euros pour l'ensemble de l'Alsace. « 90 % de nos 1157 habitants travaillent en Suisse où les salaires sont beaucoup plus attractifs », expliquait toujours la maire, elle-même salariée en Suisse. En 2017, 13,5 % des actifs occupés vont au travail en transports en commun ; en extrapolant les données INSEE RGP, une bonne centaine de personnes prend ainsi le tramway au quotidien. Celui-ci trouve aussi une clientèle dans l'autre sens, puisque, au restaurant « À l'Ange », la gérante affirme que « les Suisses représentent entre 70 et 80 % de nos clients, car les repas sont plus chers chez eux. Beaucoup viennent par le tram » (*ibid.*).

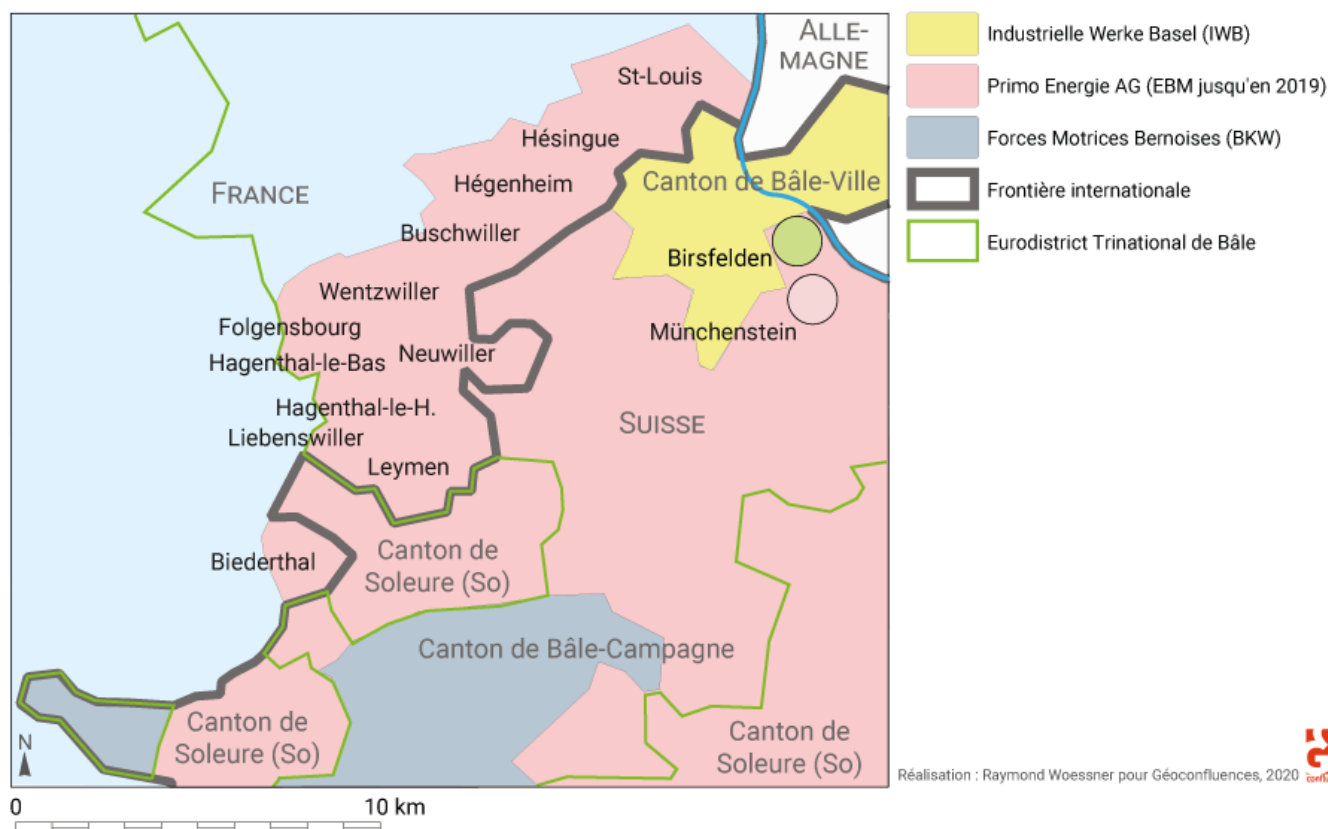
Ainsi, la frontière semble abolie dans la vie quotidienne. Historiquement, le tramway transportait des ouvriers et des personnels de service alsaciens, ainsi que des chalands se rendant en ville. La métropolisation et la mondialisation ont conduit à un nouveau scénario fonctionnel : Leymen a recommencé à grandir sur une base presque exclusivement pavillonnaire en se peuplant de catégories socio-professionnelles supérieures et internationales. Quant aux flux de chalandise, ils se sont inversés du fait de l'évolution des taux de change (1 euro = 1,05 CHF en juillet 2020, contre 1,50 CHF au moment de l'introduction de l'euro). L'espace réinventé est ainsi resté transfrontalier. Ses mutations épousent celles du paradigme socio-économique dominant.

3. La coopération transfrontalière : réalités et limites

Dans la région de Bâle, la coopération transfrontalière est une affaire fort ancienne, ce qui explique que la fermeture de la frontière, décidée par les États pour se protéger du Covid-19, a été vécue comme une forme de violence.

Vers 1900, la Suisse avait mis en place son système de production et de distribution d'électricité sur des bases qui lui sont propres : hydroélectricité, rôle des cantons et des sociétés coopératives, monopoles locaux (Paquier, 1998). Les citoyens sont restés attachés à ces principes puisque, le 22 septembre 2002, le peuple suisse avait rejeté le référendum de la Loi sur le Marché de l'Électricité (LME) qui aurait dû libéraliser le marché. Fondée en 1897, avec une antenne à Saint-Louis dès 1906, la société Elektra Birseck (EBW) vend également de la chaleur. Elle dessert 12 communes frontalières alsaciennes depuis les origines. Devenue Primo Énergie, elle ambitionne à présent d'augmenter ses ventes vers l'ensemble de la France à la faveur de la fin annoncée des tarifs réglementés. **Ainsi existe un espace transfrontalier électrique qui n'a jamais connu le monopole d'EDF et qui ambitionne de devenir une tête de pont vers le marché français.**

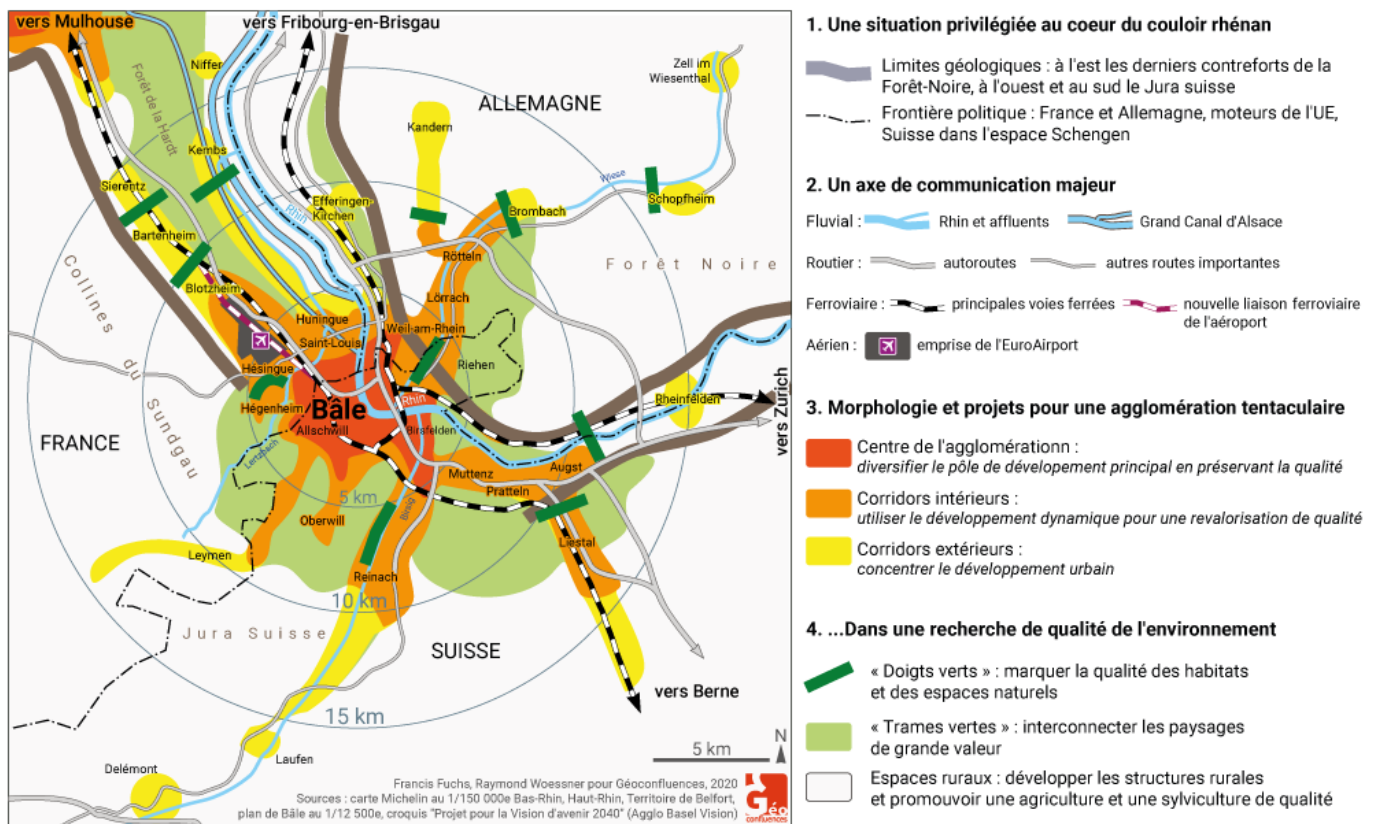
Document 4. Un espace électrique intégré aux cantons de Bâle-Campagne et de Soleure



D'un point de vue institutionnel, le Coin des Trois Frontières est un laboratoire de la coopération transfrontalière depuis 1963, lorsque « le groupe de travail Regio Basiliensis envisage la planification et la promotion économique, politique et culturelle du développement de l'espace désigné sous le nom de Regio et comprenant la région rhénane limitée par le Jura, la Forêt-Noire et les Vosges », le tout à l'initiative du patronat bâlois (Meyer *et al.*, 1970). Cette association est alors soutenue par environ 400 membres individuels et 200 membres collectifs. Elle a pris l'intitulé de Regio TriRhena en 1994. Puis, au gré des opportunités offertes par la nouvelle ingénierie européenne, Bâle a resserré le périmètre de son action au profit des thématiques fonctionnelles de son agglomération. Créée en 2001, l'Agglomération Trinationale de Bâle (ATB), basée à Saint-Louis, a bénéficié du soutien du programme européen Interreg. En 2007, elle est devenue l'Eurodistrict Trinational de Bâle (ETB), en élargissant son périmètre au passage. À Bâle même, un Agglomerationsprogramm Basel a été élaboré conformément à la nouvelle législation fédérale suisse qui entend soutenir les métropoles ; il a été approuvé par référendum en 2004. C'est ainsi qu'en 2006, le projet Metrobasel vise à créer un « *cluster* des sciences de la vie ». L'idée qui prévaut est que l'avenir sera métropolitain et *high tech* dans une ville dont les aménités doivent devenir de plus en plus nombreuses. Patron germano-suisse fondateur d'une firme prospère dédiée aux systèmes de mesure industrielle, président d'honneur de BioValley, fondateur d'une école trinationale d'apprentis, membre du conseil d'administration de l'EuroAirport, chevalier de la Légion d'honneur, Georg Endress (1924-2008) avait résumé une philosophie pour l'action. Il estimait que les différences devaient persister

dans le Coin des Trois Frontières où chacun déploie ses propres qualités (Woessner, 2000). Il y a ainsi un équilibre subtil à trouver entre homogénéité et différences, entre ce qui relève de l'action locale et ce qui revient au pouvoir régalién de chaque pays.

Document 5. L'Agglomération Trinationale Bâloise : un projet pour la Vision d'avenir 2040



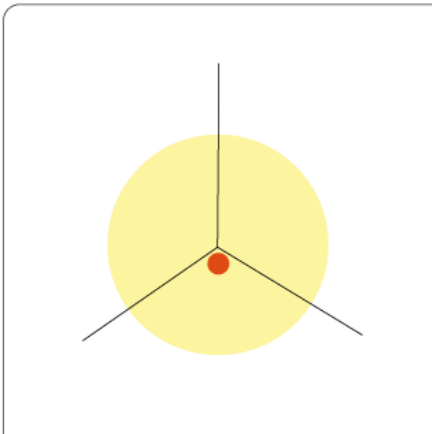
Pour la coopération transfrontalière concernant les transports publics, notons l'événement décisif de 1987 avec la création de la première zone tarifaire de Suisse, le Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) qui repose sur un accord entre les exploitants des cantons de Bâle-Ville (aux tramways verts) et Bâle-Campagne (jaunes à bande rouge). En 1994, le TNW a été rejoint par l'Autorité Organisatrice de Transport (AOT) française de la Communauté de communes des Trois Frontières (Distribus) et, en 1995, par l'AOT du Kreis de Lörrach (RVL) (Jemelin, Kaufmann, 2008). Le TNW a permis le prolongement de 2,8 km de la ligne 8 du tramway en 2014, qui relie Riehen (Bâle-Ville) à Weil-am-Rhein (Allemagne) ; et en 2017, avec l'aide d'un nouveau programme de fonds fédéraux, la ligne 3 vers Saint-Louis a été prolongée de 3,4 km. **L'agglomération bâloise compte ainsi 3 lignes transfrontalières.** Suite à des incivilités, un premier accroc s'était produit à Saint-Louis, qui avait conduit les Bâlois à interrompre brièvement le service du côté français.

Lorsque l'arrêt de Leymen a été supprimé le 4 avril 2020 pour cause de Covid-19, la stupéfaction du maire de Leymen témoigne du choc ressenti : « Cela fait un siècle que ce tram roule ! C'est idiot et ridicule. D'un point de vue écologique, social ou économique. Et puis ce n'est pas le moment de se disputer pour ce genre de choses ! » (L'Alsace, 7 avril). La décision marque un retour du pouvoir régalién de la Confédération helvétique, qui déclare que « la suppression de l'arrêt de Leymen [...] permet de mieux canaliser l'entrée en Suisse vers d'autres points de passage frontaliers et de déployer les ressources en personnel ainsi obtenues à d'autres points de passage frontaliers ou dans la zone intermédiaire » (*ibid.*). Les critiques des élus locaux n'y peuvent rien. Ainsi, les écologistes bâlois par la voix de Beat Leuthardt, du groupe Basta/Grünes Bündnis : « Barricader des frontières tracées arbitrairement contre un virus comme le Covid-19 est stupide. Les protéger avec le même entêtement qu'il y a des décennies, comme à Leymen, est encore plus dangereux : cela relève d'un nationalisme borné. Si l'on veut la meilleure protection possible contre le virus, il

faut isoler des zones d'habitation et des agglomérations, d'un p  t   de maison à des quartiers entiers, qu'ils soient séparés ou non par des frontières nationales » (*ibid.*). Quant à la sénatrice du Haut-Rhin Catherine Troendl   (LR), elle a « demandé aux autorités suisses d'étudier la possibilité d'une suppression du délai de stationnement pour les travailleurs frontaliers et une exonération totale de paiement des frais de stationnement, voire la création d'une aire de covoiturage sur le territoire helvétique » (*id.*, 11 avril), ce que le gouvernement de Bâle-Ville a effectivement accordé aux travailleurs frontaliers. Il en résulte davantage de flux automobiles, qui, pour les habitants de Leymen, passent par la réouverture contrôlée du poste de Biel-Benken dès le 6 avril.

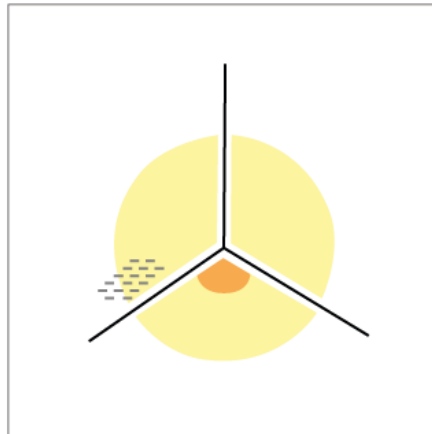
Conclusion : l'intégration transfrontalière face à l'éternel westphalien

Document 6. Scénarios pour une frontière



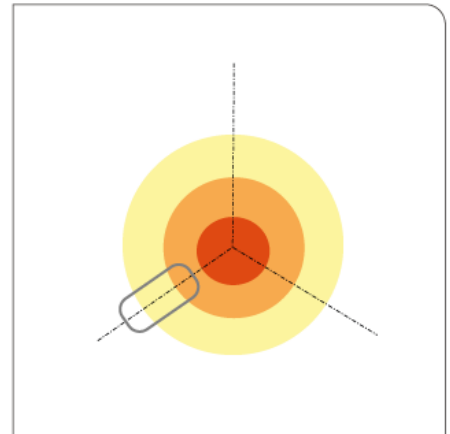
Un espace partagé s'étendant sur trois pays à partir d'un coeur et séparé par des frontières nationales

Une entité pré-westphalienne d'un point de vue culturel. Avec quelles dynamiques ?



La désagrégation par la frontière-barrière

La frontière crée une coupure fonctionnelle. La croissance de la ville-centre est médiocre sinon compromise. L'action des collectivités locales est écrasée par celle des   tats. Trois bouts-du-monde se font face. Dans le cas de Leymen décline une périphérie délaissée de l'espace français.



La construction territoriale par la frontière-filtre

La frontière permet aux avantages comparatifs de chaque espace national de faire de la frontière une ressource. L'action des collectivités locales est plus importante que celle des   tats, qui facilitent les projets. La croissance de la ville-centre est forte. Leymen apparaît comme une périphérie intégrée à l'ensemble trinational au sein de la 2e couronne résidentielle.

Réalisation : Raymond Woessner pour Géoconfluences, 2020

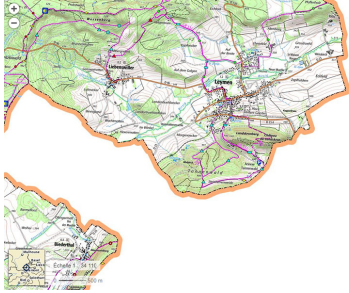
On ne peut pas comprendre les constructions territoriales sur un segment de dyade sans convoquer des échelles englobantes, telles la construction européenne et la métropolisation / mondialisation. Le point d'ancrage du territoire transfrontalier reste la mémoire collective, qui peut être raviv  e par la constitution de couples de part et d'autre de la frontière, hier comme aujourd'hui, ou encore par l'enseignement, les commémorations historiques, sinon les vestiges du passé. Cette mémoire « sait » qu'une totalité territoriale dépassant la notion de frontière est une possibilité, même si désormais le parler haut-alémanique est en fort recul du côté alsacien, alors qu'il reste en usage du côté suisse. Dans le cas de Leymen et de Rodersdorf, la mémoire est également alimentée par la Ligne 10 du tramway, prégnante dans le paysage et qui a besoin d'accords bilatéraux spécifiques pour la pérennité de son fonctionnement (dont les investissements publics de BLT).

La fluidité des passages transfrontaliers avait été contrecarrée par les guerres mondiales, voire par la crise économique et le protectionnisme des années 1930. La frontière-barrière devint alors une coupure imposée par les   tats, et qui se contournait par la clandestinité (passeurs, contrebandiers). Les flux de transit internationaux ne concernaient que les grands axes proches du Rhin et une chape de plomb s'était abattue sur les villages situés à l'écart. Leur déclin démographique et économique était alors fatal, jusqu'à ce que l'étalement urbain ne les remette en scène.

L'ouverture économique des frontières, les accords migratoires (la Suisse est entrée dans l'espace Schengen le 12 décembre 2008) et bilatéraux avec l'Union européenne apparaissent comme des stratégies descendantes (*top down*) qui libèrent la frontière. La coopération

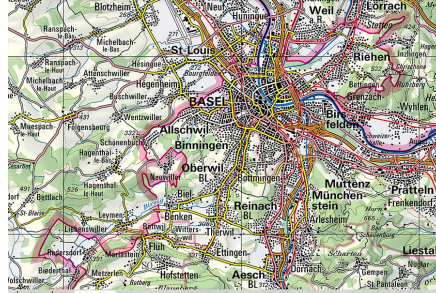
transfrontalière organise concrètement la structuration et la croissance régionale selon des logiques ascendantes (*bottom up*). La frontière est certes dévaluée, mais elle demeure. Elle devient une ressource grâce aux différentiels qu'elle génère ; habiter en France, travailler en Suisse, faire ses courses en Allemagne... Pourtant la crise du Covid-19 démontre, si besoin était, que les États restent souverains et que les collectivités locales ne peuvent que s'adapter à leurs décisions.

Documents complémentaires



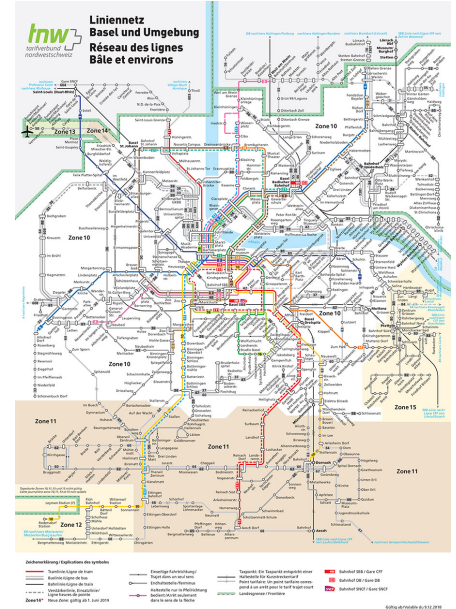
Document 7. Leymen et les blancs de la carte (topographique).

Source Géoportail ([permalien](#))



Document 8. Carte nationale au 1:200 000e de Bâle et ses environs.

Source Swisstopo ([permalien](#))



Document 9. Carte du réseau de transport en commun de Bâle. Source TNW. Leymen est visible au sud-ouest, à l'extrémité de la ligne 10. Voir l'image en très grand : [cliquez ici](#).

Bibliographie

- Arbaret-Schulz C., 2002, « Les villes européennes, attracteurs étranges de formes frontalières nouvelles », in Reitel B. *et alii*, *Villes et frontières*, Paris Anthropos-Economica, Collection Villes, p. 213-230.
- *Atlas politique de la Suisse*, Office fédéral de la statistique, Confédération suisse, consulté le 22 avril 2020.
- Beyer Antoine, 2007, « **Nœuds de transport et frontières. L'invention de la métropole bâloise** », *Annales de Géographie*, n° 657 5-2007, Paris A. Colin, p. 451-469.
- Beyer Antoine, 2010, « **Les espaces binationaux de la gestion aéroportuaire de l'EuroAirport (Bâle-Mulhouse), redistribution du pouvoir territorial et aménagement frontalier** », *Mosella*, 2007 (1-4), p. 49-66.
- Beyer Antoine, 2011, « L'enjeu transfrontalier de l'extension des réseaux de tramway urbain à Strasbourg et Bâle », in Hamman p., *Le tramway dans la ville. Le projet urbain négocié à l'aune des déplacements*, Presses Universitaires de Rennes, p. 253-267.
- Fertner Cristian, Jørgensen G., Nielsen T., Nilsson K., 2016, « **Urban sprawl and growth management - drivers, impacts and responses in selected European and US cities** », *Future Cities and Environment*, 2:9,
- Fuchs F., Pieuchot S., 1996, « La région frontalière de l'Évacuation à la Libération, entre mémoire et histoire », plaquette réalisée à partir de travaux d'élèves de 1ère pendant l'année scolaire 1994-1995, 80 p.
- Jemelin Christophe, Kaufmann Vincent, 2008, « **Le maintien du tramway envers et contre tout : Politique des transports et démocratie directe à Bâle** », *Flux* 2008/2-3, n° 72-73.
- Kolb M. 2017, *Geschichte der Regionalplanungsstelle Beider Basel*, 57 p.,
- Meyer p., Martin-Grunenwald, Rimbert S., 1970, *Mulhouse*, Paris La documentation

française, Notes et Études documentaires, n° 3669, 44 p.

- Paquier S., 1998, *Histoire de l'électricité en Suisse*, Genève Passé présent, 2 volumes, 1216 p.
- Projet de Loi, 2003, *Rectification de la frontière entre la France et la Suisse*.
- Stoskopf N., 2012, *Le train, une passion alsacienne, 1839-2012*, Vent d'Est, 244 p.
- Weckmann A., Riger T., 2011, *Brève histoire linguistique de l'Alsace*, Langue et culture régionales, Cahier n° 1, Centre Régional de Documentation Pédagogique, Strasbourg, 41 p.
- Woessner R., 1996, *Mythe et réalité de l'axe Rhin-Rhône : la dynamique industrielle comme facteur de recomposition territoriale*, thèse de géographie, Besançon, Université de Franche-Comté, 624 p.
- Woessner R., 2000, « Le caractère multinational de l'industrie en Alsace », *Actes du stage PAF IV Avenir et Territoires 1997*, Académie de Strasbourg, p. 78 à 89.
- Woessner R., 2018, *Atlas de l'Alsace. Enjeux et émergences*, Neuilly-sur-Seine Atlante, 317 p.
- Presse *Vosges Matin*, 2013, « Leymen, comme un air de petite... Suisse », par D. J., 21 août 2013.
- *Basler Zeitung*, « Ein fragiles Gleichgewicht », par Schenk p., 17 avril 2020.

Glossaire

Cet article contextualise les entrées de glossaire suivantes : [Coopération transfrontalière](#) | [Covid-19](#) | [Croissance urbaine en doigts de gant](#) | [Dyade](#) | [Frontière](#) | [Frontière westphalienne](#) | [Villes et frontières](#) | [Zone frontalière](#).

Raymond WOESSNER

Professeur honoraire de géographie, Sorbonne Universités.

Mise en web : Jean-Benoît Bouron

Pour citer cet article :

Raymond Woessner, « [Covid-19, tramway et frontière franco-suisse dans le périurbain bâlois](#) », *Géoconfluences*, novembre 2020.

<https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/la-frontiere-discontinuites-et-dynamiques/articles-scientifiques/leymen>