

Zeitschrift:	Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber:	Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band:	11 (1970)
Heft:	1
Rubrik:	Landschaft im Wandel = Actualités régionales

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

LANDSCHAFT IM WANDEL · ACTUALITÉS RÉGIONALES

Planungen im Raume der «Regio»

ZUSAMMENGESTELLT VON H.-U. SULSER

Die Vorlage über die *gemeinsame Regionalplanung* ist vom Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt gebilligt worden. Die Arbeitsgruppe «Regio Basiliensis» hat als Informationsmittel über Fragen der Planung die Mappe «Ideen und Daten» herausgegeben, die in der zweiten Sendung die Grundlagen für die Transportplanung innerhalb der Region und fünf mögliche Transportpläne enthält.

Basel-Stadt

Die Firma *Sandoz* plant anstelle von vier alten Gebäuden ein neues Hochhaus von 75 m Höhe zu erstellen, das vorwiegend Laboratorien enthalten soll. Der Parkplatz auf Hüninger Boden wird um 20 000 m² erweitert und wird im Endausbau Platz für 1298 Personenwagen bieten.

Basel-Land

Die Gemeindeversammlung von *Allschwil* hat dem neuen Zonenplan für den Rosenberg zugestimmt, der eine einstöckige Bauweise vorsieht.

In *Aesch* hat die Gemeindeversammlung einem Quartierplanreglement zugestimmt. Im Gebiet der Gemeinde sind zur Zeit neun Quartierpläne in Bearbeitung.

Reinach wird ab 1972 ein Zentrum für Körperbehinderte beherbergen. Der Komplex sieht neben einem Wohnheim für 37 schwer behinderte etwa 55 Arbeitsplätze für Büroberufe sowie einen Turnsaal, ein Schwimmbassin und einen Massageraum vor.

Muttenz hat eine Verkehrsplanung erstellt, die u. a. ein Ringstrassen-System zur Verbindung der einzelnen Gemeindeteile vorsieht.

Mit der Annahme des Strassennetzplans durch die Gemeindeversammlung von *Frenkendorf* ist die Ortsplanung der Gemeinde abgeschlossen.

Der neue Zonenplan von *Liestal* ist zur Zeit zur Prüfung beim Regierungsrat. Die Gesamtüberbauung Fraumatt, die fünf Wohnblöcke mit 124 Wohnungen umfasst, ist im Bau. Die Psychiatrische Klinik Hasenbühl soll mit einem Kostenaufwand von 68 Millionen Franken auf 520 Betten vergrössert werden. Gleichzeitig wird eine Personalsiedlung mit 97 Betten entstehen. Im Oristal wird das neue Zeughaus für Liestal und Umgebung geplant, das eine Konzentration der bisher verstreuten Anlagen bringen soll.

Die Gemeindeversammlung von *Sissach* hat dem neuen Kernzonenplan und dem Strassennetzplan zugestimmt.

In *Maisprach* konnte der Entwurf für die Ortsplanung zur öffentlichen Einsichtnahme aufgelegt werden.

Aargau

Die Zentrumsplanung in der Region *Mittleres Rheintal* ist in Angriff genommen worden und erstreckt sich auf das Dreieck Frick-Laufenburg-Stein.

Die Gemeindeversammlung von *Rheinfelden* hat die Einzonung des «Weiherfeldes» mit grossem Mehr zugestimmt und damit grundsätzlich die Erstellung der Wohnsiedlung R 1000 befürwortet.

Die Gemeinde *Wallbach* hat sich in einer Konsultativ-Befragung über den künftigen Zonenplan für die kleinste der drei vorgeschlagenen Varianten ausgesprochen.

In *Frick* liegt der Entwurf zum Zonenplan vor und wird von den Parteien diskutiert.

In der Frage der Weiterführung der Nationalstrasse N 3 von Eiken nach Brugg hat der Aargauer Regierungsrat beschlossen, dem Bund die Erstellung eines Tunnels unter dem *Bözberg* zu beantragen, um die Gefährdung der Verkehrssicherheit durch klimatische Einflüsse auf dem Pass zu vermeiden.

Die Regionalplanungsgruppe *Lenzburg* schlägt die Planung einer aargauischen Mittelstadt *Lenzburg-Aarau* mit einer künftigen Bevölkerung von 160 000 bis 180 000 vor.

Solothurn

Der Gemeinderat von *Olten* hat die Weiterbearbeitung der Planung für die Satellitenstadt Olten Süd-West beschlossen. Das Planungsgebiet umfasst das Kleinholz, Gheid, Erlimatt und Bornfeld. Im Endausbau soll Siedlungsraum für 8000 bis 10 000 Einwohner geschaffen werden.

Bern

Die Gemeindeversammlung von *Zwingen* hat dem Kredit für die Durchführung der Ortsplanung zugestimmt. Ebenso hat die Gemeindeversammlung von *Wahlen* die Erstellung einer Ortsplanung beschlossen.

Im Zusammenhang mit dem vorliegenden Projekt der Ortsplanung hat die Gemeindeversammlung von *Liesberg* den Standort verschiedener geplanter öfflicher Bauten definitiv festgelegt.

Elsass

Die geplante Umfahrungsstrasse *Mulhouse-Sud*, die aus der Gegend von Didenheim südlich um die Stadt nach Rixheim führen sollte, wird noch weiter südlich verlegt, damit das Waldgebiet des Tannen- und des Zührenwaldes geschont werden kann. Sie wird nun bei Bruebach gebaut und wird südlich Eschentzwiller die Autobahn im Süden von Habsheim erreichen.

Baden

Ein «Denkmodell» des badisch-württembergischen Innenministers sieht eine Neu-einteilung der Landkreise vor, die zu Grosskreisen zusammengefasst werden sollen. So würden die heutigen Landkreise Waldshut, Säckingen und Lörrach den neuen Grosskreis Lörrach bilden, wobei planerisch Basel als zentraler Ort, als Oberzentrum, neben dem Mittelzentrum Lörrach-Weil betrachtet würde.

Aus der Region Laufental-Thierstein

PETER HABERTHÜR

Mit dem *Richtplan* der Region Laufental-Thierstein wird es nun vorwärts gehen. Die Generalversammlung hat auf Antrag des Vorstandes als leitendes Planungsbüro die Herren Schwörer und Bütler in Liestal gewählt. Dieses Büro hat schon einige Ortsplanungen der Region in Arbeit. Bei der kürzlich vollzogenen Trennung der Firma ist der Auftrag übergegangen an das auf Regionalplanung spezialisierte Team von Herrn Bütler. Als örtliche Mitarbeiter sind bestimmt worden: Ing.-Büro Schmidlin, Laufen; Ing.-Büro Hulliger, Breitenbach; Ing.-Büro Jäckle, Laufen; und die Architekten Wetterwald & Wenger, Dornach. Alle Büros zusammen bilden eine Arbeitsgemeinschaft.

Im Heft X/1 haben wir berichtet, dass *Breitenbach* Sorgen mit einem *Rutschhang* habe, welcher einige Wohnhäuser gefährde. Unter Leitung von Ingenieur Emch, Solothurn, und Geologe Dr. L. Hauber, Basel, sind Entwässerungsarbeiten im Gange. Wie die entstehenden Kosten verteilt werden, ist jedoch noch nicht klar.

Die Landkaufsverhandlungen für die *Abwasserreinigungsanlage* Laufen- und Lüsseltal in Zwingen stehen vor dem Abschluss. Die Zuleitungskanäle sind zum Teil erstellt, zum Teil in Arbeit.

Von den beiden regionalen Industriezentren Laufen und Breitenbach steht als *Detailhandelszentrum* das Städtchen Laufen mit seiner zwischen den Stadttoren liegenden ausgeprägten Geschäftsstrasse weit über dem jungen thiersteinischen Zentrum, das weniger historische Vergangenheit hat und nur durch die industrielle Entwicklung zu einiger Bedeutung gekommen ist. Es ist daher nicht verwunderlich, dass Breitenbach die moderne Entwicklung vom Kleinhandel zu den Grossverteilerorganisationen auszunützen versucht, um seine Position als zweites Zentrum der Region zu behaupten. Es steht deswegen Geschäftseröffnungen der sogenannten Grossverteiler positiv gegenüber.

In Laufen wie in Breitenbach bestehen seit Jahrzehnten Coop-Läden, die im Laufe der Jahre weitgehend modernisiert worden sind. In Laufen liess sich auch bald die Migros nieder, und 1964 eröffnete die Migros-Genossenschaft in Breitenbach ein modernes Selbstbedienungsgeschäft. Heute plant die Migros in Laufen die Eröffnung eines Migros-Marktes, während in Breitenbach in der Zwischenzeit ein Denner-Discount-Laden seine Tore öffnete.

Der Vorsprung Laufens besteht im Vorhandensein eines starken Gewerbes, das im Städtchen günstige Absatzmöglichkeiten hat. Die initiativen Kräfte Breitenbachs aber sind von der stark wachsenden Industrie aufgesaugt worden. Die meisten Detailgeschäfte werden hier von Genossenschaften unterhalten.

Der Thiersteiner Hauptort Breitenbach wird Mühe haben, auch mit Hilfe von Coop, Migros und Denner ein Einkaufszentrum zu werden, fehlen doch immer noch die für die attraktive Gestaltung des Detailhandels nötigen Fachgeschäfte. Immerhin beginnt sich in der Dorfmitte die Bildung eines Einkaufszentrums abzuzeichnen, welches vor kurzem noch ganz fehlte.

Es besteht nicht die Absicht, dass Breitenbach Laufen den Rang als Einkaufszentrum abzulaufen gedenkt, nur erkennt man eindeutig die Tendenz, die beiden ländlichen Hauptplätze attraktiver werden zu lassen, nicht zuletzt im Interesse der einheimischen Industrien, die eindeutig Mühe haben, ihre Arbeitskräfte aus der ausgeschöpften Region zu rekrutieren. Zuzug von qualifizierten Arbeitskräften tut not. Regionale Zentren mit guten Schulungsmöglichkeiten, günstigen Einkaufsgelegenheiten und vielseitigem Arbeitsplatzangebot sind nötig, um der Region eine weitere Entwicklung zu sichern.

L'autoroute A 35 entre Bartenheim et Rixheim

CHARLES TROER

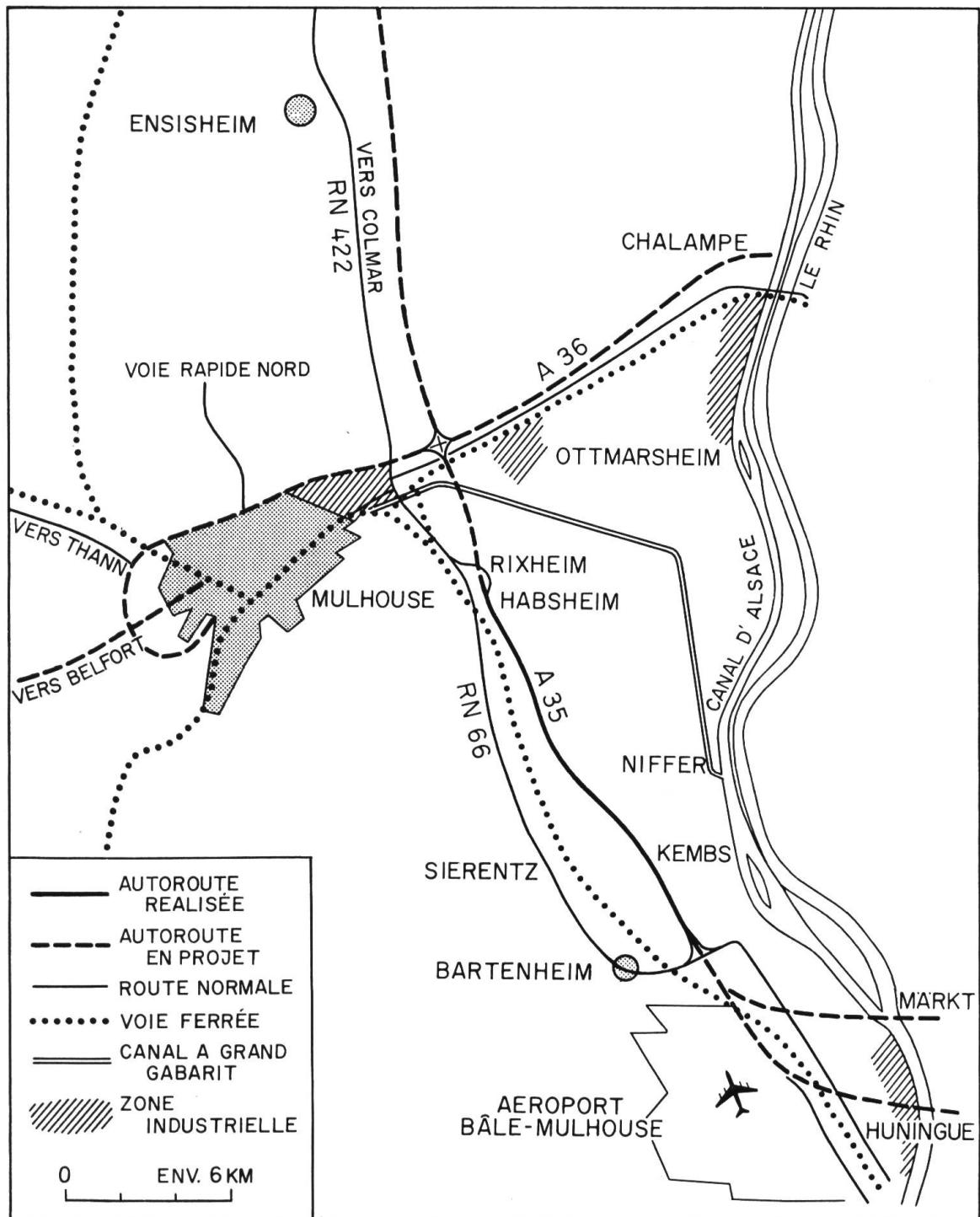
Depuis le 15 mars 1969, la section de l'autoroute Bâle-Mulhouse entre Bartenheim et Rixheim (14 km) est ouverte à la circulation dans les deux sens. Le 7 décembre 1968, seule la chaussée de l'est, dans le sens Bartenheim-Rixheim, avait été mise en service. Ce tronçon constitue l'amorce sud de l'autoroute A 35 et sa réalisation entraîne diverses conséquences en géographie locale et régionale.

L'autoroute dans le paysage

Elle inscrit ses trois courbes à grand rayon, à l'Est de la voie ferrée Bâle-Mulhouse, en dehors de la zone d'habitat. Son parcours ouvre dans la bordure de la forêt domaniale de la Hardt-Sud, sur au moins 10 km, une coupe large de 50 à 60 m, supprimant 70 hectares de bois mais de si peu de valeur que l'économie locale n'en subit guère de préjudice.

La zone rurale perd 33 hectares dont 20 hectares appartiennent à la commune de Habsheim qui est la seule à bénéficier d'une opération de remembrement portant sur 400 hectares entre la voie ferrée et la forêt. Les propriétaires acceptent de perdre 4 à 5 % de leur terroir agricole et en compensation retrouvent leurs parcelles regroupées, les chemins refaits, le tout sans bourse délier. Les déplacements entre les champs séparés par l'autoroute sont un peu plus longs à cause de l'obligation pour les exploitants d'emprunter un des ponts qui la franchissent, mais la suppression des passages à niveau de la voie ferrée et l'amélioration des dessertes font regagner en partie le temps perdu. La commune de Sierentz a demandé la construction d'un petit tunnel sous la double chaussée pour le passage des troupeaux qui semble être surtout utilisé par le gibier de la forêt voisine.

L'autoroute empiète également sur 3 hectares de zone urbaine à Rixheim mais aucune démolition de maison n'a été nécessaire. Au total son emprise porte sur 106 hectares mais dans l'ensemble modifie très peu la topographie du paysage. Deux petits ruisseaux, le Muhlbach tout au sud et le Saurentz à la hauteur de Sierentz, sont franchis par des véritables ponts mais d'une ouverture de 1,20 m et pratiquement invisibles. Seuls se remarquent les remblais permettant aux voies



transversales de franchir l'obstacle, et les remblais des échangeurs aux deux extrémités. Leurs graviers et matériaux proviennent de carrières ouvertes sur place, amorces d'une extraction éventuelle plus importante. L'autoroute, légèrement en déblai, suit le sommet de la terrasse des alluvions rhénanes décapées du terrain arable, sa pente est faible et sa mise en place a exigé 1 700 000 m³ de terrassement, un peu plus que prévu car la présence de terrains mous argileux en poches et en filons de formes irrégulières, posa aux ingénieurs certains problèmes qui firent du chantier un banc d'essai à échelle réelle dont les enseignements permettront de réaliser plus rapidement les prolongements de la voie autoroutière.

L'autoroute dans le système de voies de communication

Elle double la route nationale 66 qui s'intègre dans le réseau international européen sur le parcours E 9 reliant le Bénélux à l'Italie par la Lorraine, l'Alsace et la Suisse. Cette route traverse les villages de Rixheim, Habsheim, Sierentz et Bartenheim aux rues sinuées et dangereuses, franchit deux fois la voie ferrée en l'espace des 15 kilomètres où elle est parallèle à l'autoroute par des passages à niveaux qui, à raison de 115 fermetures des barrières en 24 heures, arrêtent la circulation routière pendant cinq heures au total. Le fait de les avoir équipés d'un système de fermeture automatique ne diminue guère le temps d'arrêt d'autant plus que le nombre des trains circulant sur la ligne ne peut, à l'avenir, qu'augmenter. L'autoroute fait réaliser à l'automobiliste un gain de temps de 5 à 10 minutes qui, multiplié par les 8000 à 9000 véhicules qui circulent en moyenne par jour (12 000 pendant les jours fériés), représente une économie de temps global considérable. En 1985 ce sont 29 000 véhicules qui circuleront entre Mulhouse et Bâle. L'observation montre qu'une grande partie de ce trafic est constitué par des fourgonnettes, des camions, des citernes et les voitures particulières pour les migrations journalières des travailleurs. Ainsi se trouvent valorisées les zones industrielles de Mulhouse - Ile-Napoléon et de Huningue. La première et la troisième des villes de Haute-Alsace par le nombre des habitants, Mulhouse et Saint-Louis, renforcent leurs positions sur le plan économique régional.

La modification des relations transversales de village à village facilite les déplacements plus qu'elle ne les perturbe. La S.N.C.F. a supprimé cinq passages à niveau sur la commune de Habsheim en construisant deux passages supérieurs: l'un sur le chemin rural de Homburg, l'autre sur la route en direction de Petit-Landau. Les services des Ponts et Chaussées, de leur côté, ont tenu à rétablir toutes les voies coupées par l'autoroute. Outre les deux ponts succédant à ceux de la S.N.F.C., six autres permettent le franchissement des routes forestières Dietwiller-Niffer, Schlierbach-Kembs, Sierentz-Kembs, Sierentz-Schäferhof, Uffheim-Lœchlé, de la route départementale D 19 B Schlierbach-Kembs et de la route nationale 66 entre Bartenheim et la Chaussée. La route départementale D 56 II reste coupée pour ne pas multiplier les ouvrages d'art et une bretelle de 1,5 km la raccordera à la route forestière Habsheim - Petit-Landau. Au total il a fallu construire plus de 8 km de chaussée, en partie sur remblai. Les layons forestiers aboutissent maintenant sur des voies forestières sommairement aménagées de part

et d'autre de l'autoroute sur une longueur totale d'une vingtaine de kilomètres. Ainsi le réseau routier secondaire et les chemins de desserte profitent d'une amélioration notable (empierrement, revêtement) et l'autoroute ne dresse pas un obstacle trop gênant aux échanges locaux.

Cependant les commerçants des villages traversés par la nationale 66 manifestent une certaine inquiétude. Ils pensent que les touristes utiliseront dorénavant la «voie rapide» et que leurs affaires en subiront un préjudice. Ils suggèrent la pose aux entrées de l'autoroute de panneaux indicateurs bien lisibles et de panneaux-réclames de leurs établissements. Comme aucun village n'a de réelle vocation touristique l'incidence défavorable paraît minime. Au contraire, la clientèle des habitués des différents restaurants, le dimanche et les jours de fêtes familiales, sera très sensible au calme et à la tranquillité retrouvés. Les petites routes traversant la forêt deviendront des buts plus attrayants pour la promenade dominicale et les villages, de part et d'autre de la forêt, ne peuvent qu'en profiter.

Les prolongements de l'autoroute

Cette section d'autoroute s'ouvre au sud de Rixheim, à 6 km du centre de Mulhouse, et débouche près de Bartenheim à 11 km de Bâle. Si aucun obstacle important ne s'oppose au trafic routier entre Bartenheim-la-Chaussée et Saint-Louis, il existe entre Rixheim et Mulhouse un carrefour dangereux malgré les feux de signalisation, un passage difficile sous la voie ferrée et une série de carrefours malaisés et dangereux à l'entrée de la ville. De toute évidence, des raccordements et des aménagements s'imposent pour tirer tous les avantages possibles de la voie routière à grande vitesse. Dans l'immédiat, le prolongement vers Strasbourg n'est pas prévu, mais les travaux vont commencer pour réaliser la voie rapide pénétrant à Mulhouse le long de la Doller et appelée rocade-nord. En fait elle constituera une section de l'autoroute A 36, Mulhouse-Montbéliard et en se prolongeant en direction de Chalampé coupera l'autoroute A 35 au Nord-Est de l'Ile-Napoléon où un échangeur est prévu. Une armature bien conçue de voies urbaines rapides s'articulera sur ces deux axes principaux et dotera l'agglomération mulhousienne d'un réseau capable de faire face à son trafic automobile de 1985. Elle deviendra aussi une plaque tournante du système autoroutier régional et international. Là, les liaisons des pays nordiques et de l'Allemagne du Nord avec le centre et le sud de la France croiseront celles des pays du Bénélux avec la Suisse et l'Italie.

Les travaux de raccordement avec l'aérodrome de Blotzheim sont commençés et doivent être terminés pour l'inauguration de l'aérogare en 1970. Une route à voie normale franchira la voie ferrée par un ouvrage en biais, coûteux, mais qui profitera de ce que la voie ferrée est légèrement en déblai à cet endroit. Les raccordements ultérieurs avec le réseau suisse et le réseau allemand dépendent en partie de la suite des travaux d'aménagement routier en cours dans la région bâloise. Deux solutions apparaissent pour l'instant: rejoindre l'autoroute «Hafraba» à la hauteur de Märkt, où un échangeur existe en partie, en franchissant le Rhin au Nord de Village-Neuf, ou bien, utiliser les piles d'un pont de la S.N.C.F. qui

subsistent encore dans le Rhin au nord de Huningue¹. Il se greffe sur tout cela le projet d'un complexe douanier dont l'emplacement n'est pas encore fixé. Mais aussi, ces connexions n'auront de sens que dans la mesure où le réseau autoroutier français pourra répondre aux besoins des relations régionales Alsace-Franche-Comté et Alsace-Lorraine, afin d'éviter certaines captures de trafic.

Conclusion

Cette section d'autoroute Bartenheim-Rixheim n'impose donc que très peu de servitude et de gêne sur le plan local. Construite en deux ans à peine (9 juillet 1967 — 15 mars 1969) elle a fourni aux ingénieurs des enseignements utiles pour une mise en place plus rapide des prolongements futurs. Elle pose pour ses raccordements une série de problèmes complexes qui demande la coopération internationale de trois voisins. Le cadre de la «Regio» pourrait trouver là son utilité et sa justification.

L'autoroute s'ajoute à un ensemble de liaisons internationales comprenant la voie ferrée, le canal à grand gabarit et l'aérodrome où pourront bientôt atterrir aérobus et stratojets, constituant un faisceau complet rarement aussi bien réalisé.

Quels sont les aspects possibles du tourisme dans les Vosges ?

CHARLES TROER

Le tourisme dans le massif des Hautes-Vosges et des Vosges Moyennes se pratique de plus en plus été comme hiver. L'été, les sommets d'accès facile attirent les promeneurs à la recherche de grand air et de larges horizons. L'hiver, les sports de neige passionnent toujours plus les amateurs de tous les âges. Pourtant on constate un retard de l'équipement touristique malgré les efforts entrepris depuis de nombreuses années. Ce retard tient-il à un manque d'aptitudes ou de possibilités? A un manque de dynamisme et d'intérêt de la part des hommes? Les choix sont-ils trop ambitieux et les efforts mal conduits?

L'analyse des aptitudes naturelles dues à la géographie et des ressources ajoutées par l'homme au cours de son histoire, puis l'étude des formes actuelles du tourisme en été et en hiver permettront de mieux définir les aspects actuels du tourisme et d'apprécier les possibilités futures.

1 Les ressources touristiques de base manquent-elles aux Vosges?

11 Les ressources naturelles

Les paysages naturels

Les Vosges, montagnes moyennes, ne manquent pas de variété avec leurs 306 000 hectares de forêts (248 000 dans le massif des Hautes-Vosges et Vosges-Moyennes) où les conifères prédominent (60% des superficies en sapins pectinés, épicéas et

¹ Les deux projets sont représentés sur le croquis.

pins sylvestres), avec leurs Hautes-Chaumes recouvrant des sommets d'accès facile, avec leurs lacs et leurs vallées si diverses. Elles recèlent d'innombrables sites naturels mais vingt seulement sont classés contre près de cinquante proposés au classement. Des zones protégées essaient d'éviter la dégradation de la flore et de la faune: celles du Hohneck, du Rossberg, de l'étang du Devin, du Nideck, du Taennchel, de la haute vallée de la Lauch et la réserve cynégétique du Markstein (3700 hectares). Le pittoresque des Vosges est indéniable et ne demande qu'à être valorisé.

Les conditions climatiques

Le type de climat de transition océanique-continental (amplitude de 15° au Grand Ballon) convient parfaitement à l'activité touristique. Surtout l'été frais (10 à 11° de moyenne en juillet au Grand Ballon) plait aux habitants des plaines où règnent des moyennes estivales de 17 à 19°. La nébulosité minimum en août fait des Vosges un belvédère naturel d'où l'on peut découvrir la Forêt-Noire et le Jura voisins, et certains jours toute la chaîne des Alpes, du Mont-Blanc aux Alpes de Glaris!

Les vents dominants du secteur ouest apportent des précipitations maxima en hiver et en automne avec un total annuel moyen de 1890 mm sur les hauts sommets, dont 75 à 85 % sous forme de précipitations solides. La neige fait son apparition déjà en novembre. Pourtant les Vosges n'ont pas la réputation d'être très favorables à la pratique des sports d'hiver. Leur enneigement, comparable, à cause de la latitude plus septentrionale, à celui des Alpes entre 1500 et 1800 m, s'avère capricieux.

Aux altitudes intermédiaires, il dure de novembre à avril si la couche neigeuse atteint 30 à 40 cm; exemple: Gérardmer qui en 1968 reste sous 1 m de neige pendant 3 mois. Le Hohneck (1362 m) n'a connu de 1952 à 1962 que quatre années avec moins de 1 m et trois années avec plus de 2 m. L'orientation de la chaîne, la dissymétrie des versants est et ouest, la direction des vallées engendrent de multiples micro-climats plus ou moins favorables à l'enneigement et dont il faut tenir compte pour l'implantation des stations d'hiver. Le principal handicap provient de l'inégale importance des chutes de neige selon les années et, à cause de l'instabilité du temps, des qualités variables de la surface skiable. Le fœhn peut aussi faire disparaître la couche de neige comme en décembre 1947 où la température passe de -1° à +8° et fait fondre en 24 heures 40 cm de neige entre 600 et 1000 m d'altitude.

Il sera nécessaire de rechercher quels sports d'hiver seront praticables sur ces pentes et à ces altitudes modestes à l'enneigement si variable.

12 Les ressources touristiques ajoutées par l'homme au cours de l'histoire

Les sites archéologiques et historiques — Les musées

Ces sites viennent s'ajouter aux sites naturels mais leur mise en valeur et leur exploitation commencent à peine. Les témoins de la préhistoire (murs païens) et de l'époque gallo-romaine (temples, villas, routes) sont comptés. Au contraire la période médiévale avec les châteaux-forts, les abbayes, les églises, les vieilles maisons, offre des buts touristiques nombreux. Les temps plus récents ont malheureusement beau-

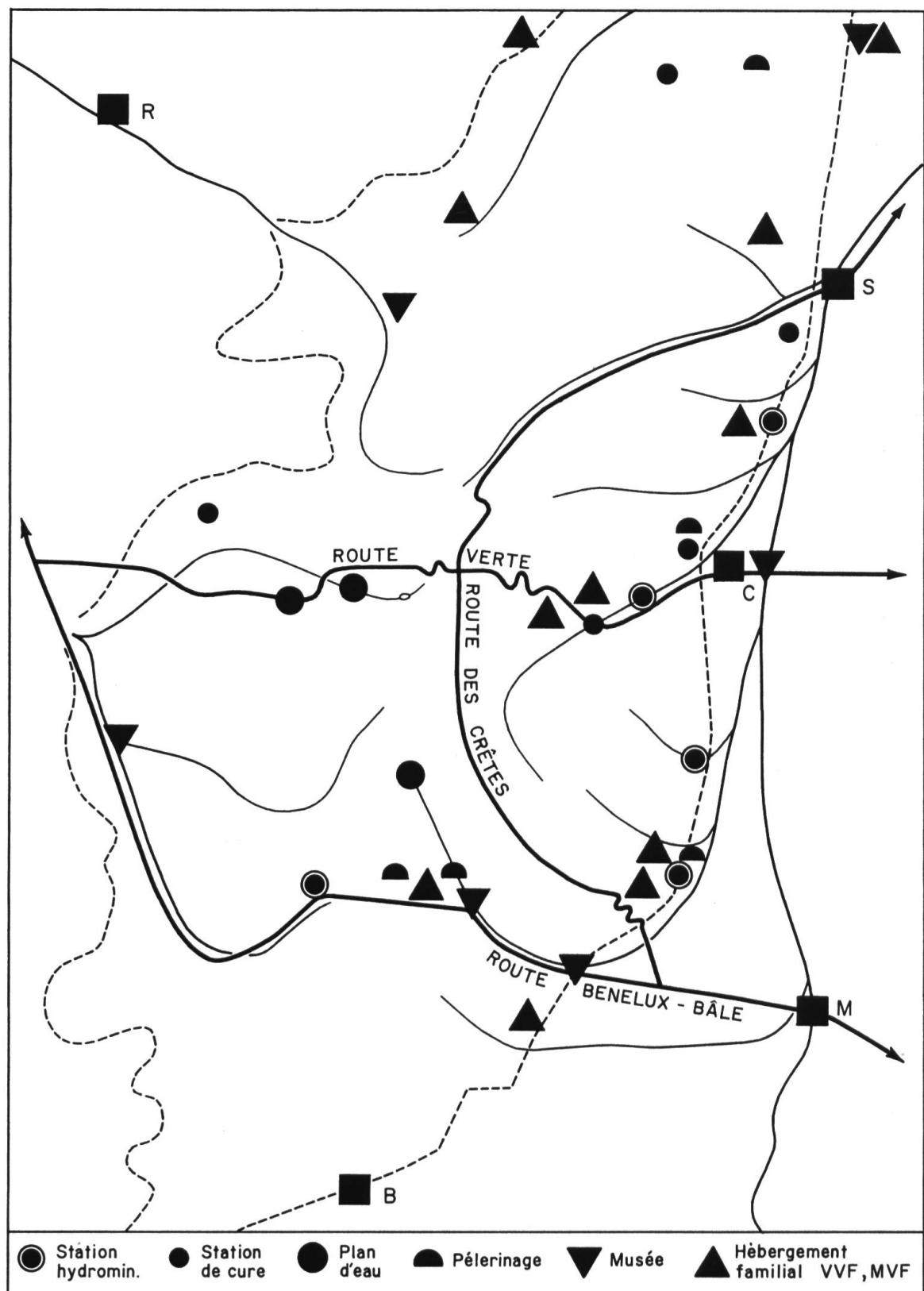


Fig. 1 Esquisse des aménagements.

coup plus détruit que construit. Les bourgades médiévales bombardées et brûlées pendant les guerres, les châteaux démolis et les abbayes démantelées perdent une grande partie de leurs richesses archéologiques. Trente-neuf ruines, dont dix-neuf très connues (le Haut-Koenigsbourg reçoit près de 300 000 visites par an), vingt-cinq abbayes importantes multiplient les buts de promenades vers certains petits sommets ou vers de petites vallées à l'écart (Murbach). Les maisons à colombages, les monuments historiques, le folklore font la réputation des cités des vallées ou du piémont.

Les musées s'enrichissent des vestiges du passé mais sont encore trop peu nombreux: à Riquewihr (archéologie, histoire et folklore), à Saint-Amarin (musée Serret et de la vallée: histoire et folklore), à Saverne (préhistoire, époques romaine et médiévale, artisanat).

Les divers pélerinages

Les pélerinages religieux, nombreux du côté alsacien (Sainte-Odile, Trois-Épis, Thierenbach, etc.) déplacent les foules ainsi que ceux aux champs de bataille d'antan et surtout les plus émouvants, ceux de la Grande-Guerre: Vieil-Armand, Linge, Tête des Faux, etc. Pour revaloriser tout ce patrimoine un gros effort se poursuit actuellement: fouilles, restauration, aménagements, création et modernisation des musées. Mais il faut aussi le faire connaître et en faciliter l'accès par un réseau routier convenable.

Le réseau routier et ferroviaire

Il est né de l'occupation du massif par les hommes au cours des siècles. Il doit être aménagé, amélioré, complété pour répondre aux besoins. Les Vosges, faciles à franchir, grâce à neuf cols principaux, ne comportent cependant aucune grande transversale à circulation rapide. Deux axes internationaux passent par les Vosges: la route Bénélux-Bâle par Epinal, Remiremont et le col de Bussang (731 m) et la liaison Paris-Rhin-Danube (Route Verte) par Gérardmer et le col de la Schlucht (1159 m) qui voit passer en moyenne 2000 véhicules par jour. Ces axes sont-ils vraiment générateurs d'un courant touristique? Des routes stratégiques construites pendant la Grande Guerre, comme la route des Crêtes (N 431, 10 000 voitures le dimanche), la route des Américains, la route Joffre, etc., ont un réel attrait touristique malgré qu'elles évitent les points de vue pittoresques mais trop exposés! Le réseau routier des relations intervalées, au maillage plus serré entre la vallée de la Bruche et celle de la Fecht, manque de densité plus au sud. Un programme planifié prévoit, grâce à l'utilisation rationnelle des crédits, la réalisation par tranches d'un axe saute-vallées de Belfort à Colmar par le col de Hirtzenbach, la Lechenmatt, Sewen, Oberbrück, Rimbach et son col vers Mollau, Kruth, puis la route des Crêtes par le Runsche, le Markstein et Sondernach. Des parcours, aménagés comme celui de la route des Cinq-Châteaux, se multiplient ainsi que les routes forestières intéressantes du point de vue touristique: de Lautenbach au Bœnlesgrab, d'Ammerschwihr aux Trois-Épis, etc. La route forestière adaptée au tourisme avec des parkings, des clairières pour pique-niques, des belvédères, des zones de silence, des auberges mêmes ou des zones de chalets semble d'une exploitation plus rentable.

S'il importe beaucoup d'aménager à partir de ce qui existe ou de compléter un

réseau routier d'intérêt local ou régional, il importe tout autant de prévoir un accès direct par autoroute ou voie rapide. Conjuguée avec les aérodromes régionaux de Strasbourg, Colmar et surtout de Bâle-Mulhouse qui est à 2 heures de Londres, 0 h 20 de Zurich, 1 h 40 d'Amsterdam, 1 h 20 de Paris et à 1 h 15 de Milan, la voie rapide mettra les Vosges à la portée d'une clientèle nationale et internationale tout en drainant plus largement la clientèle régionale.

Les voies ferrées, en dehors du col de Saverne, traversent uniquement la montagne par la vallée de la Bruche et le col de Saales et par la vallée de la Liepvrette et le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines en voie d'aménagement pour une circulation mixte routière et ferroviaire. Ailleurs les voies ferrées qui remontent le long des vallées sont d'un intérêt secondaire. Du côté lorrain elles desservent Bussang, Cornimont, Gérardmer, mais du côté alsacien elles tombent en désuétude et n'achèment plus comme naguère en fin de semaine les foules de citadins fervents de randonnées pédestres à travers monts et vaux.

Le tourisme vosgien, malgré certaines lacunes, ne manque certes pas d'atouts. Comment sont-ils utilisés actuellement? Quels sont les différentes activités touristiques proposées?

2 Les aspects du tourisme d'été

21 L'hébergement du touriste de passage

Les sommets vosgiens offrent à partir de mai-juin un but de promenades avec pique-nique. L'inorganisation se remarque par l'invasion, surtout le long de la route des Crêtes, des endroits où la Chaume permet le parking tant bien que mal et où il n'y a ni bancs, ni boîtes à papiers, ni abri. De vastes espaces restent pratiquement déserts, fréquentés par quelques promeneurs courageux. L'hébergement d'une partie de ces foules pourrait se faire par des *auberges* ou par les *fermes des marcaires*. On ne compte que 18 auberges dites rurales (5 en Bas-Rhin, 13 en Haut-Rhin) situées dans la plupart des cas le long des vallées¹. Les marcaireries avec leur petit cachet folklorique ouvrent de la Saint-Jean à la Saint-Michel (fin juin à fin septembre) et ne sont pas suffisamment bien aménagées quand elles ne sont pas hors d'atteinte au bout d'un chemin de terre sinueux, accidenté, malaisé.

Les *chalets* et *refuges* donnant l'abri pour un séjour court, une nuit ou deux, situés au-dessus de 900 m dans les Hautes-Vosges, et de 650 à 700 m dans les Vosges-Moyennes, appartiennent à des associations et sont ouverts en priorité aux adhérents. Sur les 2771 lits recensés en 1965, l'actif Club Vosgien, avec 22 refuges, en possédait 620 soit 22 %. De plus on note une forte tendance à la concentration: 41 % de la capacité d'accueil dans le massif du Grand-Ballon — Markstein (23 chalets) et 20 % dans le massif du Hohneck (13 chalets).

Les *auberges de jeunesse*, peu nombreuses (9 au total avec 500 couchettes), à l'origine gîtes d'étape, sont devenues par nécessité centres d'hébergement et de séjour.

¹ Auberge rurale ou auberge de vacances: établissement de capacité et de confort moindres que ceux des Logis de France.

L'hôtellerie offre bien pour sa part 1273 chambres dans les Vosges du Bas-Rhin et 1651 dans celles du Haut-Rhin mais du Grand-Ballon au col de la Schlucht, on ne trouve que 90 chambres (5 % du total). Les sites à mi-pente, voisins des centres urbains, comme le Hohwald (135 chambres), Sainte-Odile (120 chambres), Trois-Épis (152 chambres) sont mieux pourvus. Du côté lorrain les villes de Gérardmer, Épinal, La Bresse regroupent le tiers des 3280 chambres disponibles dans les Vosges. Malgré les 40 % qui sont classés «Logis de France» pour le «charme de leur cadre, la qualité de l'accueil et le renom de la table», il reste beaucoup à faire pour améliorer les normes: plus de 500 chambres à créer et 650 à moderniser.

Le tourisme de passage, surtout de week-end, aspect le plus banal, ne trouve pas l'équipement d'accueil suffisant. Manque d'intérêt? Caractère galopant du phénomène? Surtout manque de prévision et aussi de crédits suffisants.

22 Les séjours longs en famille ou en groupe

Les Vosges accueillent en été de nombreuses familles et groupes de jeunes pour un séjour plus ou moins long. Peut-être se dessine ici leur vraie vocation?

Les *villages de vacances* familiales d'Albé-Ville et d'Obernai, les 15 maisons familiales de vacances (ex. Rimbach) ont pour but de décharger les familles d'un certain nombre de soucis domestiques. La formule plait de plus en plus et le nombre des usagers augmente. Un service central se charge de l'accueil, des repas, de l'entretien. Les très jeunes enfants sont pris en charge par des nourrices et les autres jusqu'à 12 ans prennent leurs repas dans un réfectoire à part. Un bar, un salon avec jeux de société et télévision, une bibliothèque sont à la disposition des clients. Des jeux de plein air, des excursions, des promenades organisées, agrémentent le séjour. La nuit, chaque famille se retrouve au complet dans son appartement ou dans un des 4 logements individuels (des 24 pavillons du village). Les tarifs bien étudiés, l'aide des Caisses d'Allocations Familiales ouvrent ces institutions aux familles les plus modestes. Albé-Ville, en 1967, a hébergé 4416 personnes dont 33 % étaient des employés, 20 % des ouvriers, 17 % des cadres moyens et 12 % des professions libérales avec une durée moyenne du séjour de 17,6 journées. Les mêmes pourcentages se retrouvent à Obernai. La région parisienne (Seine et Seine-et-Oise) envoie le contingent le plus important, viennent ensuite la région du Nord et la Lorraine. En dehors des vacances, les groupes (excursionnistes, congressistes) ou les personnes isolées (retraités) peuvent y trouver sur demande, ou à certaines périodes le gîte et le couvert. La souplesse et le confort de la formule semblent parfaitement convenir aux exigences à la fois du tourisme d'été comme à celles du tourisme d'hiver.

Les *gîtes ruraux*², fermes et chalets coquettement aménagés grâce à des aides financières judicieuses, loués à des conditions très abordables, freinent l'exode rural. Les gîtes se trouvent pour la plupart dans les régions de Kaysersberg, le Val d'Orbey et la vallée de Sainte-Marie-aux-Mines.

² Les Gîtes ruraux sont des meublés d'une catégorie spéciale dite «Gîtes de France» n'intéressant que les communes rurales. Ils relèvent du Ministère de l'Agriculture. Il peut y avoir des Gîtes Communaux et des Gîtes Familiaux.

Les *meublés*, de valeur très inégale, pourraient, avec l'aide financière adéquate, jouer un rôle d'appoint non négligeable, surtout pour l'activité des communes les plus à l'écart. Ils sont difficiles à recenser mais en 1964 un sondage sur un nombre de 845 a révélé l'accueil de plus de 5000 personnes.

Les *campings* ont, pendant la même période, compté plus de 90 000 usagers. Il y a peu de camps de catégorie supérieure: une trentaine de terrains dans les Vosges des départements alsaciens sont classés, mais 13 seulement en 1^{ère} et 2^{ème} catégorie, et une cinquantaine dans le département des Vosges dont 36 en 1^{ère} et 2^{ème} catégorie. Plus d'une trentaine sont sommairement aménagés du côté alsacien. Les projets portent sur une double option: multiplier les petits terrains à proximité des crêtes, planter de façon judicieuse quelques vastes terrains (Masevaux, Guebwiller, Turckheim, Barr, Sainte-Marie-aux-Mines) comme relais sur les grands axes touristiques. L'essor du caravaning d'hiver, des essais d'igloos en plastique permettent de prévoir à brève échéance leur utilisation pour les vacances de neige, assurerait une meilleure rentabilité.

Les groupes d'enfants fréquentent de très nombreuses *colonies de vacances*: 142 dans le Bas-Rhin, 218 dans le Haut-Rhin, des camps scouts (96 et 213), des centres aérés, des camps de jeunesse (49 et 108), des classes vertes (Fonderonfain au Ventron). L'intérêt de cette large gamme d'installations c'est d'attirer les familles qui alimentent ainsi un courant touristique réanimant certains hameaux éloignés ou les fermes isolées. Au total, plus de 40 000 jeunes ont en 1965 trouvé dans les Vosges un terrain idéal de jeux et d'ébats. Les classes de neige pourraient utiliser les mêmes centres si le problème des accès et du ravitaillement était résolu!

23 Les séjours spécialisés

Les centres de séjours et de villégiature basés sur les *stations de cure et de repos* ou les stations thermales et hydrominérales forment des noyaux d'attraction touristique comme Bussang (650—750 m d'altitude) avec son théâtre du Peuple. La quarantaine de stations climatiques, comme le Hohwald, les Trois-Épis, manquent souvent d'une organisation annexe des loisirs. Munster, par exemple, qui mise sur sa cure d'hydrothérapie et de physiothérapie dans le cadre du parc Albert-Schweitzer, implante piscine, salle des fêtes, terrains de camping et de sports, prévoit un hôtel de cure.

Les *stations thermales et hydrominérales* alsaciennes mériteraient une meilleure fortune. Tandis que du côté lorrain, Plombières, Bussang par exemple, attirent les estivants, Ribeauvillé (Carola), Soulzmatt (Nessel et Lisbeth), Wattwiller (Lithia) se contentent de vendre leurs eaux en bouteilles. Pourtant, autrefois ces bourgades étaient réputées et fréquentées pour leurs bains. Une relance du thermalisme, sans créer beaucoup de nouveaux emplois en dehors de l'hôtellerie, engendrerait un nouvel essor touristique. Grâce à des moyens de prospection plus efficaces, une nouvelle poche d'eau minérale a été détectée à Soulzmatt entre 60 et 70 m de profondeur (débit 1300 l à l'heure) et une nappe d'eau pure à moins de 40 m (débit 5000 l à l'heure) servira à la fabrication de limonades et jus fruités. Avant la guerre de 1914—1918 on soignait par des bains à Wattwiller les maladies de la

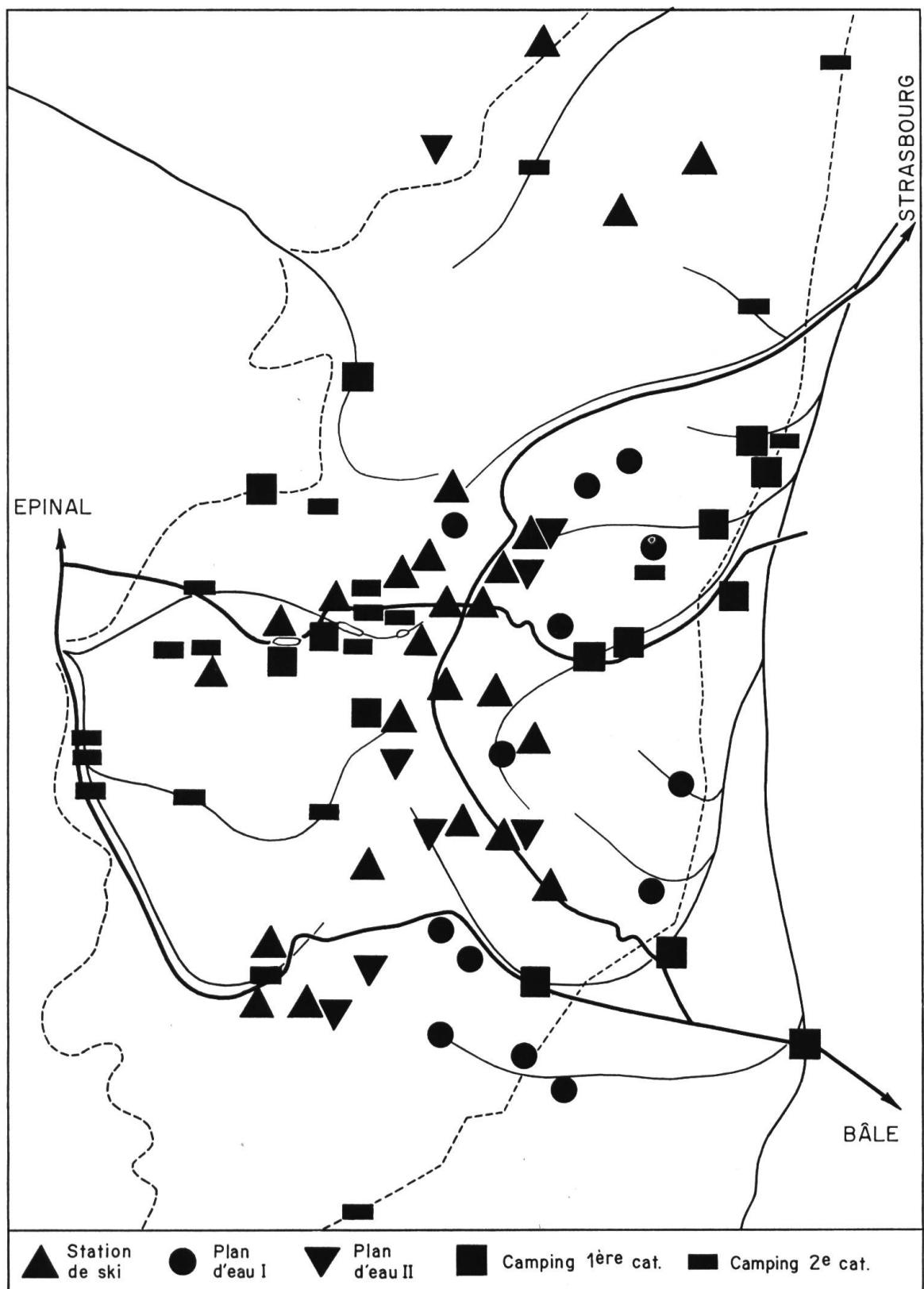


Fig. 2 Esquisse de l'équipement.

peau et les rhumatismes. Actuellement on étudie la possibilité d'une reprise de cette activité qui ne demande que de l'initiative et surtout des crédits. Des projets concernent également Soulzmatt où un établissement de bains existait jusqu'en 1891.

L'organisation de loisirs divers doit aller de pair avec toute implantation, ils sont soit complémentaires et étroitement associés au centre touristique ou bien ils créent eux-mêmes un centre d'incitation au tourisme.

24 L'organisation des loisirs comme complément ou centre d'intérêt touristique

Nous avons déjà vu que l'aménagement rationnel d'un lieu, d'un centre ou d'une région touristique ne consiste pas uniquement dans l'implantation de structures d'accueil et d'hébergement. Il doit aussi assurer dans l'environnement des loisirs éducatifs et sportifs variés. Les promenades et les excursions pédestres, les circuits automobiles ou par cars restent fondamentaux dans les Vosges qui se prêtent admirablement à leur organisation. Mais les stades ou bases en plein air pour sports divers s'imposent de plus en plus. Les piscines et bassins de natation (10 dans toutes les Vosges alsaciennes dont une seule couverte) font gravement défaut. Les lacs nombreux ne prêtent guère leur cadre aux sports et ébats nautiques, sauf Gérardmer et Longemer. Le lac artificiel de 80 hectares à Wildenstein constituera peut-être un ensemble bien articulé avec trois zones hôtelières, une zone de chalets, un terrain de camping de 4 hectares et des bases sportives. Il sera en lui-même un pôle attractif en toute saison. Les sports traditionnels ou plus spéciaux comme le golf, le vol à voile, l'aviation de tourisme, les sports équestres avec ranches, les hors-bords, écoles d'escalade (Martinswand), ski sur roulettes (Champ du Feu) que la période des vacances permettraient de découvrir et de pratiquer feraient naître des bases ou des stades utilisables pour des compétitions et des rencontres tout le long de l'année, devenant centres promoteurs de tourisme.

Chaque bourgade doit s'efforcer également de proposer des spectacles complémentaires: villages fleuris, sons et lumière, manifestations populaires ou folkloriques. Par exemple, les vieux bourgs servent de cadre à une reconstitution ou à une représentation théâtrale historique. Kientzheim propose dans son château une exposition de rapaces et reconstitue une fauconnerie, et dans la montagne voisine acclimate des singes de l'Atlas vivant en liberté surveillée! Diverses initiatives basées sur la gastronomie (Poitrine farcie à Thann) ou sur les compétitions sportives (courses de côte automobiles ou cyclistes, rallyes) méritent attention et imitation. On peut aussi s'appuyer plus largement sur le tourisme technique et scientifique (visites d'usines, aménagement d'anciennes mines etc.), sur le tourisme agricole et artisanal (circuit des marcaireries, fête des Marcaires, dégustations gastronomiques), sur les festivals de musique, de théâtre (projet d'aménagement du Haut-Koenigsbourg) etc.

Le touriste vosgien est un visiteur attiré par les sites naturels et historiques ou un estivant venu en famille ou avec un groupe de jeunes de condition généralement modeste. Pour accueillir et retenir l'un, distraire et occuper l'autre il faut moderniser et améliorer les moyens d'accès et d'hébergement, organiser et popu-

larisier les distractions et les sports. Il est nécessaire de rentabiliser les installations en les adaptant dans la mesure du possible à un tourisme d'hiver.

3 Les aspects du tourisme d'hiver ne sont-ils que complémentaires?

31 Le tourisme d'hiver et les stations de ski

L'hiver, les Vosges peuvent garder leur manteau de neige durant 14 semaines. La pratique du ski attire les adeptes en fin de semaine et le jeudi les enfants d'âge scolaire participent aux écoles de ski. L'équipement en pleine évolution répond encore mal aux besoins actuels. Les concentrations humaines se font en certains lieux qui s'avèrent sous-équipés alors que de vastes espaces restent déserts. On peut dénombrer 46 points avec au total 80 pistes, baptisées stations, mais 24 seulement sont suffisamment équipées. La plus longue des pistes, celle de la Vologne a 1600 m, mais plus de la moitié d'entre elles n'ont qu'entre 200 et 500 m. Dix-sept se situent entre 1200 et 1500 m d'altitude, onze de 1100 à 1200 m, mais 12 se placent juste à la limite possible entre 900 à 1000 m. Soixante-dix téléskis et fils-de-neige assurent les remontées. Un seul télé-sièges existe au col de la Schlucht, mais ce genre de montée mécanique paraît ailleurs de peu d'intérêt. Les dénivellations sont de 300 m au maximum avec une forte proportion entre 100 et 200 m. L'ensemble convient en général mieux aux amateurs qu'aux sportifs de compétition qui doivent faire des stages de perfectionnement dans les Alpes.

32 L'hébergement et l'accueil en hiver

Celui d'été serait d'une meilleure rentabilité si on l'utilisait toute l'année. Ce n'est possible actuellement qu'en partie. Seulement 106 hôtels et 5 pensions, 14 auberges et 3 fermes-hôtels ouvrent en hiver. Les multiples refuges et restaurants complètent les possibilités d'hébergement, mais les chalets des ski-clubs n'offrent que 300 couchettes. Après le ski les loisirs sur place font défaut: jeux, patinoires, garderies pour les petits, cinémas, lieux abrités pour le pique-nique et petits commerces restent à l'état de vœux platoniques. Ainsi à cause de cela, des compagnies aériennes de voyage ont abandonné les formules de week-end d'hiver dans les Vosges qu'elles essayaient de promouvoir. Le handicap provient évidemment de la position des stations alsaciennes au sommet avec toutes les charges et difficultés qui en découlent. En effet il existe deux types de stations, le type lorrain et le type alsacien.

33 Les deux types de stations vosgiennes

La Bresse illustre le type lorrain. A partir d'une agglomération bien située, à l'abri au pied des pistes et offrant tous les à-côtés distractifs, un effort considérable a été entrepris. Elle est desservie par une voie ferrée qui s'arrête à Cornimont (6,5 km) et le problème des accès par route est primordial à 430 km de Paris, 225 km du Luxembourg, 115 km de Nancy, 150 km de Strasbourg, 72 km de Mulhouse, 60 km

de Belfort. Tout un complexe, comprenant 15 pistes (dont celle de la Vologue) avec 13 téléskis, exploit des pentes entre 630 m et 1360 m d'altitude. Les skieurs sont reçus en 12 hôtels-restaurants, une auberge de la jeunesse, 90 appartements meublés avec 580 lits, un home pour enfants et disposent d'une gamme de distractions: excursions, patinoire, terrains de pétanque, deux tremplins de saut, du moto-cross, du tennis, cinémas et bibliothèque. Réalisée à l'aide de capitaux publics et semi-publics, c'est un bel exemple de ce que peut faire l'esprit d'initiative local.

La station du *Markstein* (1250 m) illustre le type alsacien d'altitude. A 22 km de Guebwiller, 44 km de Mulhouse, elle comporte 6 téléskis, 4 pistes pour débutants, 3 pour skieurs confirmés, 2 tremplins de saut, 2 hôtels avec seulement 38 chambres et 1 chalet-refuge de 57 couchettes. Le *Markstein* reçoit les nombreux jeunes le jeudi et des foules bigarrées le week-end. Sous-équipé, il fait l'objet d'une étude de l'Office du Tourisme pour un aménagement prioritaire englobant le *Hundskopf*, et prévoyant un local pour pique-nique au pied des pistes, un agrandissement de l'hôtel *Bellevue*. On a aussi envisagé de corriger son handicap de station sommitale par un projet d'aménagement et de restructuration s'appuyant sur le lac de la *Lauch*. Il y aurait 3 hôtels, un centre commercial, un ensemble de chalets, des restaurants, des parkings, deux zones de camping, une piscine sur le lac, sept remontées mécaniques desservies par un télécabine circulaire sur un espace de 15,5 hectares. Le tout réalisable par l'apport de capitaux privés extérieurs.

34 Les autres stations

D'autres tentatives plus modestes s'intéressent au col du Bonhomme où une piste d'essai est projetée pour étudier les répercussions du déboisement sur l'enneigement, au *Tanet* qui n'a qu'un équipement embryonnaire. Un syndicat intercommunal de *Sainte-Marie-aux-Mines* implante au col des *Bagenelles* un hôtel-restaurant, des gîtes familiaux, une zone de 50 chalets. Le *Ballon d'Alsace*, au contact de trois provinces, possède 11 pistes dont celle du *Grand Langenberg* classée piste alpine (920 m de long, 350 m de dénivellation). Il poursuit activement son équipement dans le cadre d'un plan d'urbanisme englobant 7500 hectares.

35 L'avenir du ski vosgien

Tous ces exemples montrent la diversité des moyens mis en œuvre pour développer les stations de sports d'hiver. Il reste à savoir si l'avenir du ski est assuré dans les Vosges. Il apparaît très actif avec 166 clubs affiliés en 1969 au C.R.V. (Comité Régional des Vosges) contre 86 en 1952. Le nombre des épreuves organisées augmentent parallèlement: 32 en 1952, 77 en 1969, 88 en 1970, mais le manque de neige oblige parfois à en supprimer quelques-unes. Les Vosges se prêtent mal à la pratique des disciplines alpines. Dans les compétitions des séries alpines nationales, les clubs régionaux alignent 21 hommes et 17 dames mais par contre alignent 28 fondeurs vosgiens et 23 alsaciens, 275 jeunes participent aux séries régionales et 48 aux séries nationales. On enregistre 200 départs contre 60 auparavant dans les courses ainsi organisées. Le saut illustré aux J. O. d'hiver par Gilbert Poirot de La

Bresse et le ski de fond, connaissent un regain de prestige depuis 1968. L'effort doit donc porter dans deux directions: l'accueil du ski amateur sous toutes les formes (luges, descentes, slaloms, promenades à skis) et le développement de l'entraînement aux disciplines nordique (tremplins, notamment en plastique pour l'été, et parcours balisés pour les fondeurs). Le ski nordique de randonnée, sur parcours peu accidenté, exige une piste d'une longueur minimum de 15 km. Des stades de neige uniquement ouverts aux sportifs peuvent occuper les endroits plus à l'écart. L'organisation de stages d'hiver, de classes de neige, de courses de luge tout en animant l'hiver certains établissements de vacances d'été populariseront le tourisme hivernal. Des formules commerciales sont à promouvoir dans ce sens: location bon marché du matériel, abonnements week-end ou pensions-vacances «tout compris» etc. Conjuguer les activités touristiques d'hiver et celles de l'été les rendront financièrement accessibles à tous.

4 Conclusion

Le tourisme, une des vocations naturelles de Vosges, a certains caractères communs en été et en hiver: randonnées, excursions ou promenades à skis, séjours familiaux de détente-repos et de cure ou week-end d'hiver en groupe et en famille. Les distractions éducatives et divers sports praticables en toute saison doivent se développer parallèlement à l'hébergement et à la capacité d'accueil. Les crédits nécessaires augmenteront de 206 % entre 1958 et 1968 et des plans d'aménagement sont à l'étude. Le processus général d'urbanisation des populations rend nécessaire le repos-vacances et le week-end de détente et fait des Vosges la zone à chlorophylle toute désignée pour les agglomérations du pourtour. La clientèle potentielle augmente d'année en année et tout doit être prévu pour faire des Vosges le parc naturel et la base de plein air agréable à fréquenter toute l'année.

SOURCES

La documentation de cette étude est tirée de nombreux articles parus dans la presse locale, des revues comme le bulletin trimestriel du Club Vosgien «Les Vosges» et des renseignements fournis par les Syndicats d'Initiative. La plupart des chiffres cités proviennent des publications suivantes:

- 1 Structures et besoins de l'équipement touristique en Alsace. 175 pages. Rapport de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie d'Alsace. Septembre 1966
- 2 Rapport d'activité de l'Association Départementale du Tourisme au Conseil Général du Haut-Rhin. 14 pages. Année 1967
- 3 *Wackermann, Gabriel (1968): Les vacances des familles alsaciennes, analyse du comportement et des aspirations de la population d'une Région de Programme. Strasbourg*
- 4 *Defert, P. (1966): Le tourisme dans les vallées alsaciennes. Chambre de Commerce et d'Industrie de Colmar.*

In Kürze

HANS-ULRICH SULSER

Basel

- Der *Flughafen Basel-Mülhausen* meldet im Jahr 1969 eine Frequenzzunahme um 7% auf 631 053 Passagiere, um 35% auf 9707 t Fracht und um 20% auf 1470 t beförderte Post. Besonders erfreulich ist die Passagierzunahme von 17% im Linienverkehr, während der Bedarfsverkehr stagnierte und der Kettenverkehr sich rückläufig entwickelte. Die Swissair allein verzeichnete eine Zunahme um rund 10% der Passagiere.
- Die *Rheinhäfen beider Basel* bewältigten im Jahr 1969 einen Gesamtverkehr von 8 016 608 Gütertonnen. Der Mehrumschlag gegenüber 1968 beträgt 207 995 t oder 2,66%. Die Gesamtmenge verteilte sich auf die Hafenanlagen von Basel-Stadt mit 3 760 801 t und die basellandschaftlichen Häfen mit 4 255 807 t. Auf den Ankunftsverkehr entfielen 7 707 255 t, auf den Abgangsverkehr 309 353 t.
- Nachdem der Badische Bahnhof bereits über eine Container-Ladevorrichtung verfügt, ist Ende 1969 auch auf dem Freigelände der SBB auf der ehemaligen Zeughausmatte ein *Transcontainer-Terminal* in Betrieb genommen worden. Die 250 m lange Anlage vermag bis zu 35 t schwere Container zu bewegen.
- Mit dem Winterfahrplan 1969/70 haben die Basler Verkehrs-Betriebe ein altes Versprechen eingelöst, indem — vorerst versuchsweise — ein Autobusbetrieb ins Gebiet des hinteren Bruderholzes eingerichtet wurde. Die *Buslinie 42* verkehrt jedoch nur an Werktagen zu den Spitzenzeiten.
- Im Oktober 1969 erfolgte die Eröffnung des zweiten Grossparkings unter dem Heuwaage-Viadukt. Die *Parkanlage Steinen* bietet 530 Personenwagen Platz; zusammen mit der benachbarten Anlage Elisabethen sind 1400 Parkplätze vorhanden.
- Am 23. Dezember 1969 konnte die *Autobahnstrecke Birsfelden-Hagnau* bis Augst mitsamt dem Anschluss Gellertstrasse dem Betrieb übergeben werden. Damit verfügt der Kanton Basel-Stadt über seinen ersten Anschluss an das schweizerische Nationalstrassennetz, das allerdings vorerst nur bis Rheinfelden reicht. Im Zusammenhang mit diesem Anschluss konnte im November die erste Bauetappe der Korrektion in St. Jakob vollendet werden: Die Unterführung der Gellert-/Brüglingerstrasse unter der St. Jakobs-Strasse und der 205 m lange Tunnel von St. Jakobs-Strasse und Tram unter den Anlagen der SBB.
- Das Gartenbad Eglisee wurde mit einer demontablen *Kunsteisbahn* versehen, die als zweite Basler Eisbahn mit einer Eisfläche von 4475 m² Ende 1969 eröffnet wurde.
- Der grösste *Supermarkt* der Regio mit 1800 m² Verkaufsfläche ist an der Güterstrasse im Gundeldingerquartier entstanden, wo der ACV im Dezember 1969 einen COOP-Markt mit Cockpit-Restaurant, Einstellhalle und Bankfiliale eröffnete.
- Die *Engelgasskapelle*, Ecke Engelgasse/Kapellenstrasse, ist verschwunden. An ihrer Stelle wird eine Alterssiedlung der Münstergemeinde entstehen, die 51 Kleinwohnungen, einen Kindergarten und einen Gottesdienstraum umfassen wird.

Baselland

- Im Auftrag der Direktion des Innern und der Baudirektion des Kantons Basel-Landschaft ist ein *Gemeindespiegel* erstellt worden, der auf Vorarbeiten der Atlas-Sektion des Geographischen Instituts der Universität Basel beruht. Er umfasst in elf Ringbuchbänden vorwiegend statistisches Material über Bevölkerung, Wirtschaft, Verkehr, Siedlung, Finanzen, öffentliche Dienste etc. von sämtlichen 74 Gemeinden des Kantons. Die erhobenen Daten dienen u. a. auch als Planungsgrundlage.
- Mit dem Autobahnteilstück Hagnau - Augst ist die erste sechsspurige *Autobahn* der Schweiz dem Betrieb übergeben worden. Die Fortsetzung von Augst über Sissach und durch das Diergtal zum Bölcgentunnel soll trotz der Rutschung bei Eptingen Ende 1970 eröffnet werden können, vorausgesetzt dass das Wetter den Baufortgang nicht zu stark behindert.
- Im Zug der Rohrleitung der Gasverbund Mittelland AG, die bereits elf Städte des schweizerischen Mittellandes mit Gas versorgt, ist in *Arlesheim* eine *Kompressoren- und Überwachungsstation* erstellt worden, welche das Gas für den Transport durch den Jura von einem Stadtgasdruck von 6 atü auf einen solchen von 25 atü verdichtet.
- Mit der künftigen Verlegung des Zeughauses ins Oristal wird das bisherige Zeughaus in Liestal frei. Es ist vorgesehen, das *Kantonsmuseum* darin unterzubringen. Vorläufig finden dort Wechselausstellungen Platz.

Aargau

- Mit den Vorarbeiten für die Weiterführung der *Autobahn N 3* von Rheinfelden bis Eiken ist an 15 Baustellen begonnen worden.
- Das Eidgenössische Verkehrs- und Energiedepartement hat den vorgesehenen Standort für das Atomkraftwerk in *Kaiseraugst* genehmigt.
- Die Station *Mumpf* der SBB soll zu einer leistungsfähigen, automatisierten Durchgangsstation ausgebaut werden. Neben der Fernbedienung der Weichen und Signale vom Bahnhof Stein aus ist auch ein schienenfreier Zugang zu beiden Betriebsgeleisen vorgesehen.
- Im *Sisselfeld* siedeln sich weitere Firmen an. Die Trocknungsgenossenschaft Fricktal hat bei der Bahnstation Sisseln einen 51 m hohen Getreidesilo errichten lassen, der 350 Eisenbahnwagen Getreide fassen kann.
- Zwischen Laufenburg und Frick ist eine neue *Postautoverbindung* geschaffen worden, die künftig auch an Werktagen eine direkte und schnelle Verbindung von Laufenburg mit Aarau ermöglicht.
- Nach Brugg hat nun auch die Region *Baden* ihre Abwasserreinigungsanlage in Betrieb nehmen können. Mit einer Kapazität für die Abwässer von (mit der Industrie) 125 000 Einwohnern ist die Anlage die grösste im Kanton Aargau.

Solothurn

- Im Rahmen der Sanierung der Birseckbahn ist beim Bahnhof Dornach-Arlesheim eine neue Wendeschlaufe erstellt worden. Das Teilstück nach *Dornachbrugg*

konnte aufgehoben werden. Damit hat der Kanton Solothurn seine bisher einzige Tramlinie verloren, da der neue Endpunkt auf Baselbieter Boden liegt.

— Bei *Bättwil* im Leimental entsteht ein neues Reitsportzentrum. Dieses ersetzt die bisherige Reithalle zu St. Jakob an der Grosspeterstrasse in Basel, die einer Grossüberbauung der PTT weichen muss.

Elsass

— Die Konzentrationstendenzen bei den französischen *Bahnen* wirken sich auch im Elsass aus. Die Elektrifikation der Hauptlinie Mulhouse - Belfort steht vor dem Abschluss; sie soll im Juli 1970 dem Betrieb übergeben werden. Anderseits werden Nebenlinien immer mehr abgebaut. Die beiden Strecken *Altkirch - Pfirt* und *Dannemarie - Pfetterhouse*, die bisher als koordinierte Linien noch für den Güterwagenverkehr in Betrieb standen, sind Ende 1969 endgültig aufgehoben worden. In diesem Zusammenhang ist auch das bisher noch unterhaltene, aber nicht mehr betriebene Teilstück *Bonfol - Pfetterhouse* der «Chemin de fer du Jura» definitiv aufgehoben worden.

— Im Oktober 1969 erfolgte die feierliche Eröffnung des «Port Rhénan» in *Huningue*, der in der Grenzecke neue Impulse für die Wirtschaft bringen soll.

Baden

— *Lörrach* hat eine grosse Reithalle, die Friedrich-Reitter-Halle erhalten. Gegenüber dem Bahnhof sind Abbrucharbeiten im Gang, um für die grossen Bauvorhaben der Bundespost, des neuen Rathauses und des Verwaltungsgebäudes für den Landkreis Platz zu schaffen.

— Das Weiherenschloss *Inzlingen* ist von der Gemeinde erworben worden. Das Schloss, das auf den Anfang des 15. Jahrhunderts zurückgeht, ist das einzige noch erhaltene seiner Art in Südwestdeutschland. Es soll restauriert und als Rathaus und Heimatmuseum der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

ADRESSEN DER AUTOREN / ADRESSES DES AUTEURS

G. Bienz, Bruderholzallee 45, 4059 Basel / Dr. U. Eichenberger, Geograph. Institut der Universität, Klingelbergstrasse 16, 4000 Basel / PD Dr. W. A. Gallusser, Giornicostrasse 154, 4059 Basel / P. Haberthür, Spitalstrasse 402, 4226 Breitenbach / Dr. P. Hugger, Feldstrasse 106, 4123 Allschwil / Th. J. Kuttler, In den Wegscheiden 9, 4132 Muttenz / W. Leimgruber, Rosentalstrasse 13, 4000 Basel / Prof. Dr. M. Schuster, Museum für Völkerkunde, Augustinergasse 2, 4000 Basel / Dr. H.-U. Sulser, St. Alban-Anlage 39, 4000 Basel / Ch. Troér, 44, rue Albert-Camus, F-68 Mulhouse / Dr. U. Wiesli, Bleichmattstrasse 34, 4600 Olten.

Graphische Bearbeitung der Figuren: B. Baur, Lehenmattstrasse 189, 4000 Basel.