

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 40 (1999)
Heft: 1

Artikel: Stratégies urbaines et dimension territoriale : le cas des trois principaux pôles urbains d'Alsace
Autor: Reitel, Bernard
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1088500>

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: 18.04.2026

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

Stratégies urbaines et dimension territoriale: Le cas des trois principaux pôles urbains d'Alsace

Bernard Reitel

Résumé

Cette brève analyse montre que les trois villes alsaciennes en dehors de leurs tailles ne bénéficient pas de identiques moyens institutionnels pour traduire leurs ambitions. Un décalage persiste entre la majeure partie de l'Alsace touchée par la périurbanisation et le pouvoir politique municipal qui reste circonscrit à un territoire urbain restreint. La dimension de la CUS (Communauté Urbaine de Strasbourg) elle-même semble à présent limitée en regard de l'aire urbaine. Le pouvoir politique, l'ambition, la stratégie développée, le territoire d'action constituent différents éléments qui interagissent: l'approche multiscalaire dans laquelle s'inscrit chaque entité urbaine sera d'autant mieux prise en compte que le territoire d'action intégrera la diversité des dynamiques urbaines.

Zusammenfassung

Die knappe Analyse zeigt, dass die drei elsässischen Städte keine ihrer Grösse entsprechenden institutionellen Mittel besitzen, um ihre Entwicklungsvorstellungen umzusetzen. Es besteht ein Gegensatz zwischen der Tatsache, dass der grösste Teil des Elsasses von der Periurbanisation betroffen ist, und der politischen Einflussmöglichkeit der Gemeinde, die sich auf einen eng umgrenzten städtischen Raum beschränkt. Auch die Abgrenzung der CUS (Communauté Urbaine de Strasbourg) scheint heute nur einen Teil des städtischen Einflussbereichs zu umfassen. Politische Macht, Entwicklungsvorstellungen, konkrete Strategien und der "Handlungsraum" sind aber Elemente, die in einem engen Zusammenhang stehen: Je besser der Handlungsraum mit der Vielfalt der städtischen Dynamik übereinstimmt, desto besser können die Probleme, die sich in einem städtischen Raum auf verschiedenen Ebenen ergeben, angegangen werden.

Adresse de l'auteur: Bernard Reitel, Université de Haute Alsace FLSH, 10, rue des Frères Lumière, F-68093 Mulhouse Cedex

Depuis la décentralisation, les collectivités territoriales (dont les municipalités) ont gagné en compétences et en pouvoir. Or, le développement des villes dépend de leur positionnement dans le système des villes. Les grandes municipalités urbaines élaborent des stratégies qui reposent sur la représentation des potentialités et des ressources qu'offrent ce système et leur propre territoire. Cependant, de nombreuses dynamiques dépassent à présent le territoire communal et sont prises en compte par les municipalités.

En Alsace comme ailleurs, la périurbanisation s'observe autour des agglomérations, notamment autour de Colmar, de Mulhouse et de Strasbourg qui sont les seules à exercer des fonctions de niveau supérieur (Reitel 1996).

Cette analyse poursuit deux objectifs:

- déterminer les stratégies des trois municipalités, leurs ambitions et la manière dont elle les concrétisent sur leur territoire à travers des aménagements urbains;
- vérifier si les municipalités possèdent les moyens de leurs ambitions: disposent-elles d'une structure politique adaptée?

1 Trois villes aux stratégies spécifiques

Les tailles et les situations différentes de ces municipalités conditionnent leurs stratégies. Pourtant quelques orientations communes semblent se dessiner à travers les projets urbains et leur manière de les inscrire dans le territoire urbain. La démarche consiste à saisir comment la ville envisage son rôle dans un environnement multiscalair et quels aménagements en résultent.

1.1 Strasbourg, une ambition métropolitaine

Les différents États qui se sont succédés ont eu à cœur d'inscrire dans le tissu urbain la marque de leur pouvoir qu'il s'agisse d'équipements structurants ou d'urbanisme symbolique (Université, Port rhénan, quartier de la Neustadt, ...).

Tableau 1 Les trois principaux pôles urbains d'Alsace.

ville	unité spatiale	nombre de communes	superficie (en km ²)	population 1990	emplois 1990
<i>Strasbourg</i>	ville	1	78	252 300	148 000
	agglomération	16	171	388 500	197 000
	CUS	27	306	428 700	211 000
<i>Colmar</i>	ville	1	67	63 500	36 000
	agglomération	6	128	83 800	40 000
<i>Mulhouse</i>	ville	1	22	108 400	54 000
	agglomération	17	194	223 900	101 000

Sources: INSEE.

La ville est dotée de fonctions spécialisées de rang international qui lui confère un prestige qui dépasse largement le cadre régional (services de la fonction européenne: siège du parlement, cour des droits de l'homme, ...). Les Universités, les centres de recherche publique, les établissements de multinationales (General Motors, Elli Lilly, ...) et le centre de congrès contribuent à ce rayonnement. La ville exerce une fonction modeste de commandement grâce à la présence de sièges d'instituts bancaires.

La ville tente d'accentuer son caractère de métropole à travers trois objectifs:

- *Gagner en accessibilité sur les réseaux européens de circulation:*
Malgré la proximité de plusieurs axes à grande circulation, Strasbourg n'exerce pas un rôle de nœud routier ou ferroviaire comme Bâle ou Mannheim. Les projets routiers (deuxième pont sur le Rhin) et ferroviaires (TGV Est-européen, TGV Rhin-Rhône, raccordement ICE) permettraient à Strasbourg de s'envisager comme un nœud essentiel sur les réseaux de transport européens.
- *Densifier le tissu urbain en se dotant d'équipements de haut niveau:*
Des équipements à forte centralité sont réalisés dans le périmètre de la ville circonscrite par la ceinture verte (ancienne zone non aedificandi) et seront à court terme reliés pour la plupart par le réseau de tramway: musée d'art moderne, complexe culturel de la Laiterie, pôle de gestion universitaire, nouvel hémicycle parlementaire. Le projet de la place de l'Étoile, première étape de l'axe Strasbourg-Kehl qui consiste à urbaniser de vastes friches industrielles et portuaires se traduira par la réalisation d'un véritable morceau de ville (équipements, commerces, logements) qui cherche à concilier densité et espaces verts. Ce projet marque un changement d'orientation symbolique de l'urbanisation de la ville de l'Ouest vers le Rhin comme pour mieux accréditer la dimension européenne. La volonté de densification se retrouve dans la politique de l'habitat contrainte par la rareté de l'offre foncière.
- *Renforcer la cohérence de l'agglomération:*
Le réseau de tramway est considéré comme un outil de réaménagement de l'espace public et une manière d'assurer une continuité dans un tissu urbain marqué par de profondes discontinuités spatiales (autoroutes, voies ferrées, etc.) et sociales. 35 kilomètres de voies sont prévues pour 2010 et des études portant sur la réalisation d'un réseau ferroviaire régional interconnecté au réseau de tramway (tram-train) sont en cours. La municipalité cherche à favoriser la cohésion sociale à travers une politique des quartiers visant à mieux insérer les différentes composantes sociales et spatiales de la ville.

Depuis quelques années, Strasbourg s'intéresse plus à son arrière-pays rhénan. Un partenariat s'esquisse avec la ville voisine de Kehl dont le développement futur semble de plus en plus intégré à celui de Strasbourg: projet de quartier Strasbourg-Kehl, projet de parc (jardin des deux rives), séances communes du conseil municipal. Un autre partenariat se développe avec le *Landkreis* de l'Ortenau qui apparaît comme l'aire d'attraction potentielle de Strasbourg sur la rive droite du Rhin.

Le concept de “ville européenne” à partir duquel Strasbourg a assuré son développement depuis plus de 40 ans lui confère une place originale dans le système des villes européennes. Les projets urbains privilégient la densité et la continuité urbaines.

1.2 Mulhouse, une ville en recomposition?

Au XIXe siècle, le centre industriel mulhousien a favorisé l'émergence d'une véritable région industrielle entre Rouffach et Montbéliard. La croissance urbaine de Mulhouse modifie alors durablement l'armature urbaine de l'Alsace.

Au XXe siècle, les centres de décision et d'innovation du siècle précédent ont délaissé la ville: les sièges sociaux des grands établissements se trouvent à Paris ou dans des métropoles étrangères. La ville reste toutefois un lieu de production, mais l'emploi industriel ne cesse de diminuer sans que la progression des emplois de services ne puisse compenser cette perte sur le territoire communal.

En effet, un mouvement de relocalisation des activités économiques s'est opéré vers les communes périphériques. De surcroît, la ville enregistre une baisse démographique (-10 000 habitants entre 1975 et 1990) en raison d'une image peu valorisante et d'un territoire restreint qui offre peu de possibilités foncières. Le centre-ville, peu étendu et sans grand équipement de centralité, présente de ce fait une image floue.

La municipalité cherche à se doter d'une image plus dynamique en s'appuyant sur sa bonne accessibilité (le nœud mulhousien est complémentaire du carrefour bâlois comme le symbolise l'EuroAirport): elle a édifié des équipements de niveau supérieur (la Filature, parc des expositions), dont aucun n'a cependant été implanté en centre-ville et fait réaliser de nouveaux quartiers sur d'anciennes friches industrielles. Le quartier du Nouveau Bassin dont la Filature constitue l'équipement structurant est destiné à devenir une nouvelle porte de la ville. Le quartier de la Fonderie à l'Ouest du centre serait organisé autour de facultés universitaires.

La municipalité compte également sur l'Université pour valoriser son image de centre d'innovation, mais elle n'a pas réussi pour l'instant à se doter d'un concept fort. Enfin, la municipalité mise beaucoup sur le projet de tramway en site propre: une première phase prévoit la construction de deux lignes sous la forme d'une croix dans le tissu urbain et d'interconnexions avec le réseau ferroviaire qui permettraient aux véhicules de desservir la vallée de la Thur. Sa réalisation prévue pour 2005 fournirait à Mulhouse l'occasion de se doter d'une image de la modernité et la possibilité de recoudre le tissu d'une agglomération marqué par de nombreuses coupures.

La ville de Mulhouse a réussi dans les années 90 à se doter d'équipements de centralité afin de maintenir son rang de centre régional. Cependant, cette offre régionale ne s'est pas traduite par l'émergence d'une centralité reconnue au niveau de l'agglomération en raison des discontinuités séparant les lieux de centralité (localisations multiples des équipements).

1.3 Colmar, la stratégie de l'entre-deux

Colmar se présente comme une ville moyenne, marquée par les fonctions administrative et commerciale et depuis les années 60 par les activités industrielles et touristiques. Sa situation entre Strasbourg et Mulhouse a incité la municipalité à définir une stratégie visant à utiliser les dynamiques respectives de ces deux villes pour assurer son propre développement.

Elle s'est ainsi dotée d'équipements de niveau supérieur: petite salle de congrès et de spectacle, patinoire, projet de musée du jouet. La ville partage avec Mulhouse l'Université de Haute-Alsace: 1500 étudiants se trouvent à Colmar.

La ville valorise son image de cité moyenne. Elle cherche à promouvoir l'idée d'équilibre en conciliant les avantages d'une grande ville (équipements et services, proximité des pôles strasbourgeois et mulhousiens, ...) et sa faible dimension (qualité de vie, environnement, proximité des aires de détente et de loisirs, ...). Cette politique appliquée à l'économie dans les années 70 et 80 a porté ses fruits avec l'implantation d'entreprises à capitaux étrangers dans les environs de Colmar.

Cette orientation s'applique à présent à la fonction résidentielle: les quartiers péricentraux font l'objet d'une densification relative (petits collectifs) tandis que les pavillonnaires se développent en périphérie (zone occidentale, quartier des maraîchers). La stratégie de l'entre-deux développée par la municipalité se traduit par une densification relative dans un contexte de diminution de l'offre foncière. La dynamique future se dessine vers l'Est, vers le Rhin.

Les trois villes dans des contextes différents cherchent à densifier leur territoire communal (cf. tableau n° 2). Or, les dynamiques urbaines dépassent à présent largement les cadres territoriaux sur lequel se développe le pouvoir municipal: elles s'inscrivent dans des logiques d'agglomérations voire d'aires urbaines.

Tableau 2 Enjeux et stratégies des trois pôles urbains d'Alsace.

Ville	enjeux	objectif	stratégie	projet d'aménagement
<i>Colmar</i>	éviter de devenir une banlieue de Strasbourg et de Mulhouse	affirmer le centre supérieur en Moyenne Alsace par une croissance démographique mesurée	coopérations en réseau	équiper la ville, diversifier le tissu économique
<i>Mulhouse</i>	lutter contre le desserrement et la métropolisation	changer l'image de la ville, devenir une métropole entre le Rhin et le Doubs	coopération en réseau Rhin-sud, créer un véritable centre tertiaire	nouveau quartier urbain et équipements de haut niveau, améliorer l'offre en logements
<i>Strasbourg</i>	éviter les transferts vers d'autres métropoles	s'affirmer comme métropole européenne	coopération intercommunale	densifier la ville et assurer une continuité urbaine: création d'équipements métropolitains reliés par un réseau de transport en site propre

Sources: annuaires statistiques, documents stratégiques (cf. bibliographie).

2 A la recherche d'une assise territoriale

Chaque municipalité met en œuvre une politique d'intercommunalité qui vise à mieux contrôler le territoire sur lequel se matérialisent les dynamiques. L'objectif est atteint lorsque les agglomérations sont dotées d'une structure intercommunale à fiscalité propre (communauté urbaine, district, ...), disposant de compétences étendues (développement économique, transport, habitat, environnement, etc.) sur un territoire comprenant au moins l'agglomération.

2.1 La Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS), un outil au service de l'agglomération

Des trois villes, Strasbourg est la seule à être dotée d'une structure intercommunale forte (communauté urbaine) créée à l'initiative de l'État par la loi du 31 décembre 1966.

Comprenant 27 communes et 430 000 habitants (1990), la CUS dispose du budget le plus important de toutes les collectivités alsaciennes (5.7 milliards de francs en 1996, dont 1.6 milliards étaient consacrés à l'investissement [*ADCF* 1997]). De ce fait, la relocalisation des établissements économiques de Strasbourg vers les communes périphériques ne revêt pas la même intensité qu'à Mulhouse ou Colmar. Avec environ 6000 employés, la CUS dispose d'une masse diversifiée de compétences. Les fonctionnaires de la ville de Strasbourg font partie intégrante de la CUS ce qui leur donne une vision d'agglomération.

Strasbourg est dotée d'un outil institutionnel qui élabore la stratégie globale (schéma d'agglomération), même si de nombreuses compétences demeurent au niveau communal (élaboration des plans d'occupation des sols, POS).

La CUS apparaît comme un interlocuteur incontournable capable de négocier avec les autres partenaires et de leur imposer sa vision tout en mettant en œuvre une stratégie pour toute l'agglomération.

2.2 Mulhouse, à la recherche de son agglomération

Dès 1973, le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) prend en compte le développement d'une région allant du Rhin au piémont vosgien, du Bassin potassique aux Trois-Frontières et dont Mulhouse constitue le principal pôle. La situation actuelle est paradoxale: il n'existe pas de structure intercommunale unique; une dizaine de structures intercommunales couvre l'agglomération. Quelques compétences essentielles sont assurées par des syndicats intercommunaux couvrant l'ensemble de l'agglomération (transport, déchets, ...).

Les charges de centralité (politique culturelle, équipements sportifs, etc.) incombent à la ville-centre sans prise en charge des communes voisines. Le développement économique et l'urbanisme sont pensés dans des contextes communaux ce qui est préjudiciable à une vision du devenir de l'agglomération.

Certaines structures possèdent une fiscalité propre, mais elles se sont érigées en intégrant uniquement des communes périphériques. En réaction à cette situation, la ville de Mulhouse a créé une communauté de communes avec trois communes qui figurent parmi les plus petites de l'agglomération.

L'enchevêtrement des structures intercommunales se traduit par un émiettement des pouvoirs et une influence réduite auprès des acteurs territoriaux: l'audience se mesure au poids démographique, à la dynamique économique et à la capacité de définir une stratégie à l'échelle d'une agglomération.

Le développement d'une structure intercommunale forte est l'un des enjeux essentiels pour cette agglomération mulhousienne pour assurer son avenir dans un contexte de compétition urbaine de plus en plus marquée.

Mulhouse a essayé de compenser cette lacune en développant un partenariat, le Réseau de villes Rhin-sud (Belfort, Colmar, Héricourt, Montbéliard, Mulhouse, Saint-Louis) dans le cadre d'une politique préconisée par la DATAR en 1993. Parallèlement, des liens ont été tissés avec Fribourg en Brisgau (conseil municipaux communs, échanges sur les foires, ...). En revanche, la ville compte peu de relations avec Bâle, qui malgré sa petite taille est considérée comme une république urbaine et avec les villes moyennes de sa région (Thann-Cernay, Guebwiller, Saint-Louis), qui malgré leur proximité disposent d'une certaine autonomie.

2.3 Colmar, un partenariat multiple

Comme Mulhouse, Colmar souffre de ne pas disposer d'une structure intercommunale au niveau de l'agglomération. La situation est toutefois fort différente en raison du poids relatif de la ville-centre (76 % de la population, 85 % des emplois), mais elle ne saurait être négligée à l'avenir.

La municipalité a construit un partenariat multiple en vue de gagner en influence. Colmar fait partie du Réseau de Villes de Rhin-sud bien qu'elle soit un peu excentrée par rapport aux autres villes. La coopération avec Fribourg existe également depuis plusieurs années, d'autant plus que la ville allemande apparaît de plus en plus comme un pôle exerçant une influence sur l'aire d'attraction de Colmar.

La démarche la plus originale est celle qui a abouti à la création de l'ADAC (Association de Développement de l'Alsace Centrale), qui est une association de promotion. Cette structure est à cheval sur les deux départements et a initié une coopération récente entre Colmar et Sélestat. Les deux villes chercheraient à partager certaines fonctions régionales et à présenter des projets communs.

Par ces opérations, la municipalité de Colmar a réussi à se présenter comme un acteur lisible et incontournable entre les deux principaux pôles régionaux. Elle se veut la représentante d'une région colmarienne d'environ 200 000 habitants entre Sélestat au Nord et Rouffach et Meyenheim au Sud.

Bibliographie

- Schéma Directeur de Colmar 1996. *DAT Conseil*.
- Bulletin de la Sim 1993. *Le projet urbain mulhousien*.
- Ville de Mulhouse 1992. *Mulhouse. La reconquête: un projet pour la ville*.
- ADCF 1997. *Annuaire de l'intercommunalité 1996 – 1997*.
- ADEUS 1990. *Projet d'agglomération*.
- ADEUS 1996. *Atlas de la région de Strasbourg. Réalités d'aujourd'hui, idées pour demain*, Nuées Bleue, Strasbourg, 262 p.
- ADEUS. *Dimension villes, Lettres de l'observatoire urbain de l'agglomération de Strasbourg*.
- Cuillier F. 1994. *Strasbourg. Chroniques d'urbanisme*, Paris, adeus/éditions de l'aube.
- Kleinschmager R. 1997. *Strasbourg. Une ambition européenne*, Antropos, « villes ».
- Nonn H. 1982. *Les villes françaises. Strasbourg et sa communauté urbaine*, La documentation française, notes et études documentaires n° 4657–4658.
- Reitel B. 1996. *Une première approche des dynamiques urbaines du Rhin supérieur*, ULP « Image et ville ».