

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 45 (1965)
Heft: 3: Problème des villes frontières

Artikel: Études d'évolution des structures territoriales appliquées au développement d'une région : l'Alsace
Autor: Pozzi, Jean
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-886626>

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: 22.02.2026

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

Études d'évolution des structures territoriales appliquées au développement d'une région : l'Alsace

par Jean Pozzi

Inspecteur Général de la Construction

Parmi les moyens actuellement mis en œuvre en France pour favoriser la croissance des régions et freiner le mouvement qui entraîne les activités et les hommes de la province vers Paris, deux affectent directement les structures territoriales. Il s'agit :

— de la désignation de 8 métropoles d'équilibre destinées à faire contre-poids à l'agglomération parisienne;

— de l'organisation dans chacune des régions d'un réseau urbain qui lui donne la capacité de retenir et de répartir harmonieusement aux niveaux jugés souhaitables une population assurée d'y trouver un mode de vie répondant à ses aspirations.

La prise de conscience de la région, la mise en place d'organismes nouveaux qui assurent un certain encadrement administratif et qui orientent son économie, ses équipements publics et certains grands investissements privés, rendent possibles des actions de cette nature.

Des études systématiques sont engagées dans différents domaines, principalement sous l'impulsion du Commissariat Général du Plan et de la Délégation Générale à l'Aménagement du Territoire, pour éclairer l'action de ces organismes. Celles qui s'appliquent aux structures territoriales et qui tendent à orienter leur évolution peuvent largement contribuer à atteindre les buts qui viennent d'être rappelés.

La réalisation sur l'ensemble du territoire d'une armature urbaine hiérarchisée a entre autres été reconnue comme devant exercer une influence décisive sur la répartition géographique de la population dont les migrations sont essentiellement déterminées par la recherche de l'emploi et par une aspiration généralisée à disposer d'équipements et de services collectifs chaque jour plus nombreux et plus complexes, et à participer de plus en plus largement à la vie sociale.

Cette armature consiste en un réseau cohérent de villes recou-

vrant l'ensemble du territoire national, hiérarchisé depuis le centre rural jusqu'à la métropole d'équilibre, et dont les différents éléments assureront essentiellement l'encadrement tertiaire du territoire.

Ainsi se dessine une théorie globale du rôle des villes qui met en évidence d'une part leur responsabilité à l'égard de la population comprise dans leur zone d'influence et, d'autre part, la nécessité d'organiser rationnellement les liens d'interdépendance et de complémentarité existant entre les différentes villes.

Le Ministère de la Construction, auquel incombe le soin d'orienter et de faire réaliser les plans d'urbanisme, entendu comme l'outil de la planification au niveau d'une commune, d'une agglomération, ou d'un ensemble de communes constitué en groupement d'urbanisme, a pris conscience depuis longtemps de ce que de tels plans ne peuvent être étudiés isolément pour chaque

ville ou pour chaque groupement d'urbanisme.

Le temps est révolu où chaque ville avait tendance à fixer les perspectives de son développement en s'isolant artificiellement ou en limitant ses horizons à son agglomération.

La recherche d'une répartition harmonieuse des activités et des hommes fait appel à des notions de cohérence et de mise en ordre territoriale dans un cadre géographique plus large.

La région, dont la délimitation a été faite en tenant compte d'une certaine unité de problèmes, ainsi que de liens internes que l'histoire, la géographie, l'économie, le tempérament des hommes, ont inscrit dans sa vie, devenue échelon de programmation et de coordination, constitue en France le cadre le plus indiqué pour de telles études d'armature urbaine.

On conçoit ainsi que les plans d'urbanisme devraient progressivement dériver d'une prévision régionale dans le cadre de laquelle le rôle et l'évolution de chaque ville seraient définis comme les éléments d'un ensemble régional cohérent. Il va sans dire que les choix à faire concernant la définition et la localisation des grands équipements régionaux, largement influencés par l'organisation urbaine, s'en trouveront grandement facilités.

Une telle étude doit être largement ouverte quant aux différents éléments à prendre en considération, à analyser et à traduire en structures.

L'évolution démographique, celle de la population active, l'évolution du support économique, les équipements de vie sociale, le réseau de communications, le tourisme, les loisirs, les éléments naturels à préserver en font partie intégrante.

Elle doit aussi être largement ouverte vers l'avenir. C'est nécessairement dans une optique à long terme qu'il faut essayer de discerner l'aménagement global le plus souhaitable de l'infrastructure économique et sociale d'une région.

« L'horizon 1985 » préconisé par le Commissariat Général du Plan pour les études prospectives, a été retenu.

Il est dans d'ordre des choses que cette vision à long terme soit reconsidérée ultérieurement, ne serait-ce qu'en raison des grands choix politiques et économiques qui influenceront l'avenir et dont les Plans futurs devront tenir

compte, et plus simplement pour s'adapter à la réalité des besoins des hommes. Elle est, malgré ces réserves, nécessaire pour orienter au mieux les décisions qui doivent être prises à relativement court terme, pour les 5 années de la durée d'un Plan par exemple.

Dans cette optique, ce n'est pas l'un de ses moindres avantages que d'imposer une préoccupation de cohérence entre les différents aspects du développement de la région.

CONSISTANCE DE L'ÉTUDE

L'étude élaborée pour la région d'Alsace tend essentiellement à mettre en évidence la structure de l'armature urbaine et le schéma des communications, l'aménagement des structures industrielles, les équipements publics structurants, les grandes actions foncières et les grandes opérations de logements, l'aménagement des structures touristiques, les espaces naturels à préserver. Des liens étroits d'interdépendance existent entre ces différents éléments qui constituent les termes complémentaires d'un aménagement global.

L'urbanisme offre, incontestablement, au regard de telles études systématiques, des méthodes d'analyse et de recherche et un capital d'expériences et de réflexions, valorisé par les leçons tirées des réussites aussi bien que des insuccès.

EXPOSÉ DE L'ÉTUDE

L'étude Alsace a été guidée par deux considérations essentielles : — tirer le meilleur parti des potentialités dont l'Alsace dispose pour organiser sa vie économique propre et participer au développement de l'économie nationale et européenne, et pour assurer les meilleures conditions de vie sociale à sa population;

— répartir harmonieusement la croissance de population en tenant compte des grandes transformations prévisibles de l'économie et en appuyant essentiellement les fixations humaines sur les implantations nouvelles d'activités économiques et sur l'aménagement du support urbain (équipements collectifs publics et privés, logements).

L'exposé qui suit tend essentiellement à mettre en évidence les solutions proposées en ce qui concerne le réseau urbain et les structures industrielles.

I. — RÉSEAU URBAIN

a) Caractères principaux de l'évolution de la population

L'accroissement rapide de la population de l'Alsace est un fait actuel. Sans s'attacher à situer avec précision son point de départ entre 1954 à 1962, il faut savoir

Strasbourg « La petite France ». (Photo Commissariat Général au tourisme.)



que les 1 318 000 habitants que comptait la région en 1962 seront environ 1 680 000 en 1985, sous le double effet de l'accroissement naturel de la population et d'une immigration significative des transformations qui marquent notre époque.

Une des conséquences évidentes est qu'il faudra d'ici 1985 que l'économie alsacienne assure 150 000 emplois nouveaux, dont 120 000 pour suivre l'accroissement de population, les 30 000 autres devant faire face aux reconversions inévitables de certaines activités industrielles et à la réduction du nombre d'emplois qu'assure l'agriculture.

La ne s'arrêtent pas, c'est bien évident, les problèmes posés par cette croissance de population. La concentration d'une fraction de plus en plus importante de la population dans les villes s'est poursuivie en Alsace de 1954 à 1962 à un rythme qui, pour être inférieur à celui constaté dans d'autres régions, n'en est pas moins fort substantiel. Elle s'accentuera très certainement au cours des décennies à venir sous l'effet de l'accroissement général de la population, de la diminution de la population active agricole, de migrations internes, et d'immigration.

La population urbaine de l'Alsace qui était de 735 000 personnes en 1954 et de 825 000 en 1962 (1,5 % par an), atteindra, suivant les prévisions faites, 960 000 en 1970 et 1 190 000 en 1985 (moyenne 1,9 % par an).

b) Conception de l'armature urbaine

Une idée déterminante a été que l'urbanisme actuel, accaparé par les problèmes des villes qui se développent rapidement, doit se garder d'évoluer trop étroitement dans l'acceptation de la fatalité d'une croissance démesurée des grandes agglomérations urbaines.

Une urbanisation rationnelle doit pouvoir tirer parti de toutes les possibilités qui existent d'organiser, dans des conditions acceptables, un mode de vie urbain en dehors même des grandes agglomérations.

Sans verser pour autant dans quelque rêve bucolique, on peut concevoir, en dehors des grandes concentrations urbaines, des groupements humains répondant à une notion qui s'impose de plus en plus.

Débarrassés de l'hermétisme communal et appuyés sur des ensembles de communes associées dans des structures vivantes, dotés d'un centre vital, ces groupements doivent avoir une dimension telle que leur population puisse être dotée d'équipements et de services d'un niveau supérieur.

Une étude exhaustive est nécessaire pour mettre en évidence, à l'intérieur d'une aire géographique déterminée, les conditions dans lesquelles se trouvera assurée l'intégralité des fonctions qui déterminent les conditions de vie auxquelles aspirent les hommes qui y vivent.

Elle révèle immédiatement que les liens d'interdépendance entre les agglomérations humaines se marquent à plusieurs niveaux que l'on peut discerner, dans une première approche, en considérant les effectifs de population qui sont desservis par les grandes catégories d'équipements collectifs et de services.

Ainsi se dessinent une hiérarchie des responsabilités de certains centres urbains et un découpage en secteurs territoriaux dont chacun, appuyé sur un centre vital, constitue un élément d'une unité supérieure.

La contexture actuelle du réseau des villes en Alsace, les niveaux des équipements collectifs existants ainsi que des considérations liées au mode de vie de la population ont conduit à retenir les degrés successifs d'une hiérarchie type qui comporte à partir de la commune rurale :

— le secteur rural, englobant 5, 10, 15, communes associées autour d'un village centre dans lequel se trouve implanté le premier niveau des services et des équipements collectifs de base avec comme ordre de grandeur, une population globale de 5 à 15 000 habitants, avec une moyenne de 12 000;

— le secteur socio-économique, englobant plusieurs secteurs ruraux appuyés sur un « centre intermédiaire » et à l'intérieur duquel se trouve réalisée une certaine conjonction entre les emplois assurés, les possibilités résidentielles, les fonctions sociales et commerciales courantes et les possibilités de liaisons quotidiennes entre ces divers éléments.

Le secteur socio-économique ainsi défini représente une unité territoriale d'aménagement d'une réelle importance quant à l'aménagement équilibré de la région.

L'effectif de population justifie en effet un certain nombre de services et d'équipements d'un niveau supérieur, et les distances habitat-travail et habitat-services restent compatibles avec les possibilités courantes de développements journaliers.

La population souhaitable est de l'ordre de 30 000 à 80 000 habitants, avec un minimum de 15 000, dont 8 à 20 000 groupés dans la ville remplissant le rôle de centre intermédiaire.

— la zone d'influence de la ville maîtresse, correspondant, à titre de comparaison, à un département faiblement peuplé ou à une fraction d'un département fortement peuplé, appuyée sur une ville de 50 à 100 000 habitants où se trouvent réunis des équipements et des services supérieurs viables pour une population d'ensemble de 80 000 à 300 000 habitants, avec une moyenne de l'ordre de 200 000;

— enfin la région, dont les fonctions essentielles se trouvent rassemblées dans une capitale, dotée des grands équipements et services qui exercent leur rayonnement sur une population de l'ordre de 1 300 000 habitants pour l'Alsace et qui débordent, pour certaines activités particulières, sur les régions voisines.

Un tel schéma de principe n'a que la valeur d'un guide pour les études et doit, bien sûr, être adapté aux réalités géographiques, démographiques, économiques, humaines de chaque zone. Les distances entre ses divers éléments, en particulier, doivent être considérées avec beaucoup d'attention. Il est nécessaire qu'elles restent dans un rapport acceptable avec l'intérêt et la fréquence des services que la population doit aller chercher dans un centre vital supérieur.

Des analyses très approfondies constituent le premier terme d'études de cette nature.

Elles doivent en particulier s'attacher à mettre en évidence, la nature et l'ampleur des phénomènes démographiques et dans chaque secteur géographique, l'évolution de l'emploi et des mouvements de population prévisibles, les possibilités d'accueil, les potentialités, les lacunes et les retards dans différents domaines : équipements collectifs régionaux, intercommunaux et communaux, activités tertiaires, logement, les aptitudes techniques et financières qui peuvent déterminer l'essor économique, la réalisation des équipements

collectifs, le développement des activités tertiaires, les possibilités de restructuration des villes en expansion, etc.

Les problèmes que pose une telle organisation urbaine ne comportent pas une solution unique, mais un faisceau de solutions dont il faut apprécier les conséquences pour opérer un choix.

Les prévisions concernant l'évo-

lectifs et à rénover certaines de ses structures sera remis en cause si le développement de l'industrie dans le secteur considéré se heurte à des difficultés d'implantation ou d'approvisionnement.

En anticipant pour la commodité de l'exposé, sur les études d'évolution des structures industrielles et des autres éléments qui influencent les structures urbaines, il a été

ques de Munster et Sainte-Marie-aux-Mines et sur son propre secteur.
— Mulhouse = Ville maîtresse du sud de la région, assure son influence sur les secteurs socio-économiques de Guebwiller, Thann, Masevaux, Saint-Louis, Altkirch et sur son propre secteur.

— Douze centres intermédiaires responsables chacun d'eux d'un secteur socio-économique. Ce sont :



Wissembourg (Bas-Rhin).

(Photo Commissariat Général au tourisme.)

lution des structures industrielles, le réseau des communications, etc. contribuent, ainsi qu'il a été exposé précédemment, à dégager la meilleure solution. Une telle étude procède en fait d'approximations successives dans lesquelles interviennent les divers aspects de l'évolution. Il est évident par exemple qu'un rythme de croissance déterminé d'un centre urbain responsable, rendu nécessaire par la croissance spontanée de la population et par l'aptitude de la ville à développer ses équipements col-

admis que la population urbaine de l'Alsace, soit 1 190 000 habitants (63% de la population totale), sera contenue dans des villes se situant aux niveaux suivants : — Niveau supérieur = Strasbourg, métropole régionale au rayonnement dépassant les limites de la région, qui a été choisie comme l'une des 8 métropoles d'équilibre.

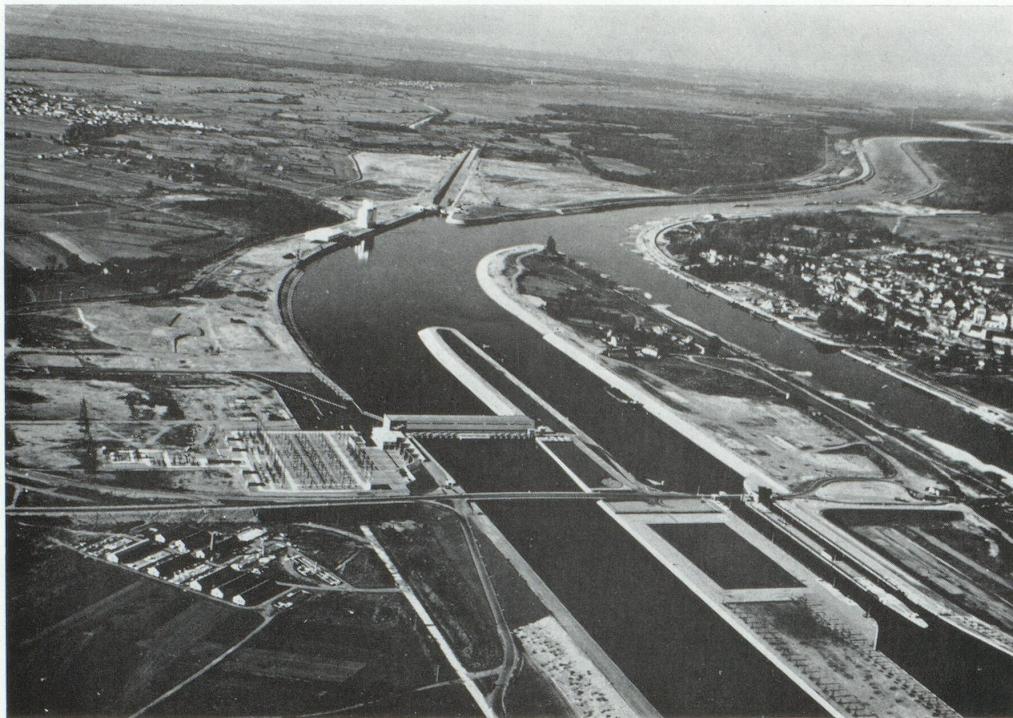
— Deux villes maîtresses : Colmar et Mulhouse.

— Colmar = Ville maîtresse de la moyenne Alsace, étend son influence sur les 2 secteurs socio-économiques

Haguenau, Sélestat, Saverne, Molsheim, Wissembourg, Saint-Louis, Huningue, Guebwiller, Thann, Altkirch, Munster, Sainte-Marie-aux-Mines, Masevaux.

Il a été en fait retenu par la région ALSACE, 15 secteurs socio-économiques correspondant aux centres des niveaux supérieur et intermédiaire de l'armature urbaine.

— Niveau de base constitué par les centres ruraux au nombre de 51, assurant le relais entre le niveau intermédiaire et les bourgs ou communes rurales.



Aménagements du Rhin et zone industrielle et portuaire (rive gauche),
à hauteur de Colmar-Neuf-Brisach.

Au total 66 secteurs « ruraux » dépendent soit d'un centre rural (niveau de base), soit d'une ville d'un autre niveau mais assurant également la fonction de centre vital pour le secteur rural.

Le choix des différents niveaux, complété par la délimitation de l'aire géographique d'influence qu'ils desservent, résulte de l'étude approfondie de nombreux critères essentiellement liés à la démographie et à l'emploi, à la géographie physique, à l'agrologie, aux liaisons, aux fonctions agricoles aux fonctions tertiaires et aux équipements de vie collective.

Pour l'élaboration des études d'armature urbaine et d'une façon générale, de toutes les études portant sur les structures territoriales, il a été tenu le plus grand compte des échanges avec les régions limitrophes, qu'il s'agisse d'analyses de la situation présente ou de perspectives.

Dans ce domaine, il convient de distinguer :

- les liaisons avec les régions françaises limitrophes;
- les liaisons avec les régions étrangères symétriques de l'Alsace par rapport au Rhin (couples urbains) et avec celles qui sont au contact du sud de l'Alsace.

Les premières sont particulièrement importantes à la charnière Alsace et Franche-Comté, s'identifiant avec le secteur « urbain » de Mulhouse - Belfort - Montbéliard qui groupe actuellement sur la jonction Rhin-Rhône, 350 000 habitants sur un axe de 50 kms, avec un support industriel très consistant et de vastes perspectives d'expansion. De forts courants économiques existent actuellement, que traduisent d'importants mouvements de main-d'œuvre, particulièrement vers Belfort et Sochaux.

Une étude particulière va être engagée pour déterminer le schéma directeur de structure de cet ensemble urbanisé. Elle s'appliquera essentiellement aux implantations industrielles concentrées, aux grands équipements d'infrastructure, aux équipements publics et aux équipements tertiaires supérieurs, et à une répartition raisonnée de la croissance entre les 3 pôles urbains associés.

Peu notables, par contre, sont les échanges et les chevauchements d'influence avec la Lorraine. A noter cependant l'influence de la région de Sarreguemines sur le canton de Sarre-Union situé dans l'appendice constitué par le plateau

Lorrain, à l'extrême nord-ouest du département et surtout l'influence de Strasbourg sur la Moselle du point de vue de l'enseignement supérieur.

Les liaisons avec les pays voisins sont axées sur la symétrie rhénane. Ce parallélisme du fossé rhénan n'a pas empêché un dédoublement. Ce sont les problèmes de liaison entre les deux bords parallèles qu'illustrent les ponts ou les quelques couples urbains s'échelonnant le long du Rhin.

Les couples les plus marquants, tels que :

STRASBOURG-KARLSRUHE - pour la liaison Nord de la région;

STRASBOURG-KELH contrôlant une tranche du fossé rhénan, mais aussi Strasbourg métropole régionale du niveau supérieur de l'armature urbaine;

COLMAR-FRIBOURG qui recherche le moyen de certaines conjugaisons d'activités;

BALE-MULHOUSE couple hétérogène, comparable à Annecy-Genève au sein duquel l'attraction exercée par la ville de Bâle explique que dans certains domaines Mulhouse ait encore à parfaire ses équipements pour les porter au niveau des besoins de sa zone d'influence étendue, ne semblent

pas risquer actuellement que l'amélioration de la navigation rhénane mette fin au dédoublement qui les a fait naître : si les Bergstrasse et Weinstrasse se maintiennent en passant au stade touristique, les TEE (Trains express Européens) Luxembourg-Bâle et Francfort-Bâle courent l'un à côté de l'autre et les grands axes routiers se développent parallèlement de part et d'autre du Rhin.

L'étude des problèmes qui chevauchent les frontières est poursuivie au sein de Comités tels que le Comité REGIO (Bâle, Bade, Alsace), et la Communauté d'intérêts économiques de la Moyenne Alsace-Brisgau, et au sein de la Commission franco-allemande pour l'aménagement du Rhin.

II. — ÉVOLUTION DES STRUCTURES INDUSTRIELLES

Le Rhin aménagé en constitue la pièce maîtresse.

Il apporte incontestablement les éléments d'une vocation industrielle exceptionnelle à la bande de territoire qui le borde et dont le sol réunit les conditions les plus favorables à l'implantation d'usines importantes.

La proximité des centrales électriques et de la voie d'eau canalisée, avec les excellentes possibilités d'équipements portuaires qu'elle comporte, la présence d'une nappe d'eau souterraine pratiquement illimitée au regard des besoins des industries les plus grosses consommatrices, les facilités de rejet des eaux résiduaires industrielles que procure l'important débit du fleuve ou du canal, la topographie peu accidentée des lieux, l'excellente résistance des terrains pour la construction, sont autant d'éléments techniques que les grosses industries recherchent d'une façon générale.

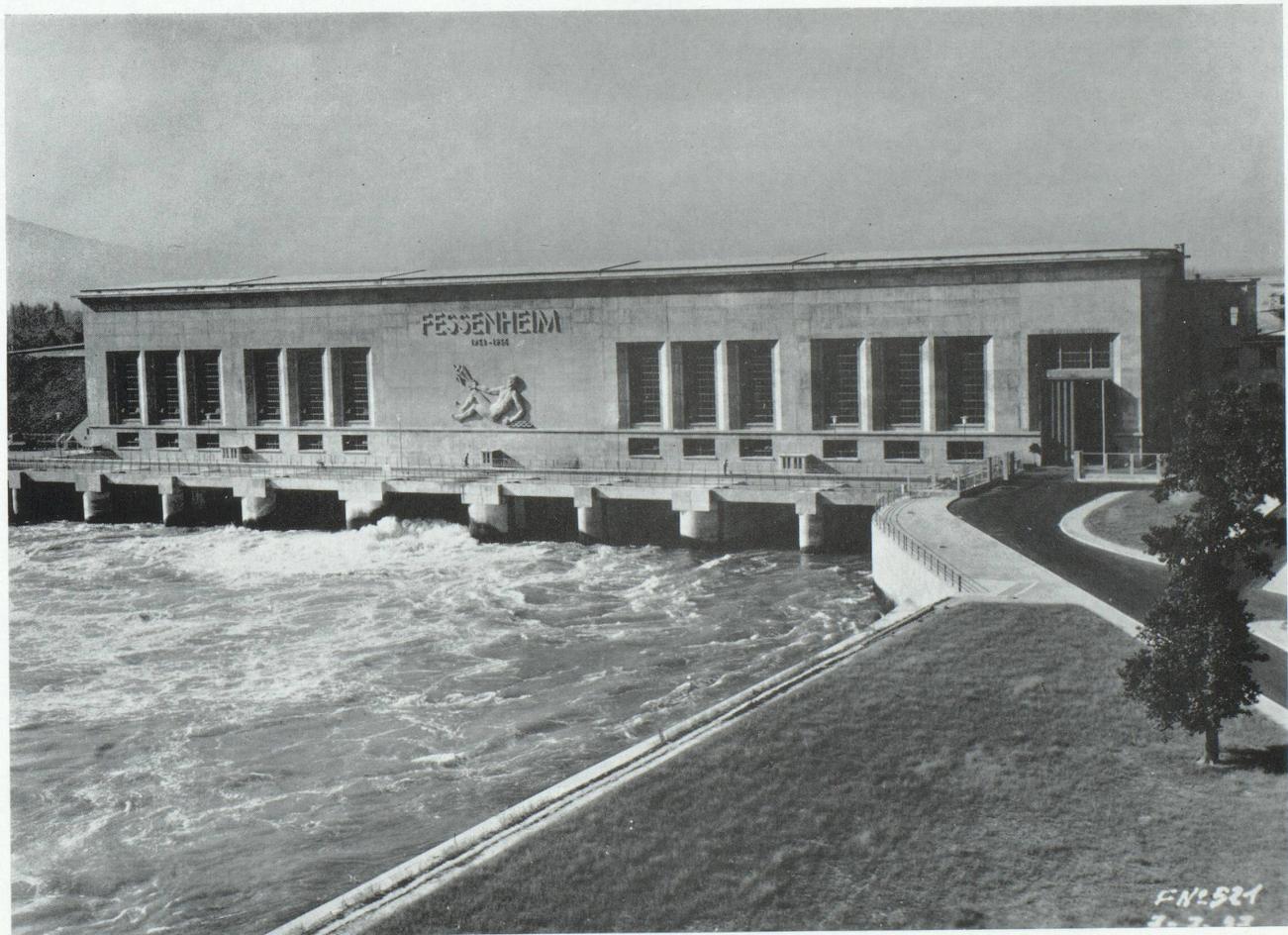
Par une sorte de retourment de l'histoire, le faible peuplement

de la bande rhénane, au moins dans les vastes intervalles compris entre les grandes agglomérations, se trouve lui-même promu au rang d'avantage au regard des implantations d'industries importantes. Celles-ci échappent en effet au risque de se voir imposer des limitations dans leurs activités ou des précautions onéreuses destinées à prévenir les nuisances qu'elles créent généralement.

Cette vocation générale étant reconnue sur la quasi totalité de la bande qui, de Bâle à Strasbourg, épouse les aménagements du Rhin déjà exécutés ou décidés, il était nécessaire de supputer la nature et l'ordre de grandeur global des développements industriels à assurer, et de rechercher les localisations qui conviennent le mieux aux usines nouvelles, sans négliger les rapports qui s'établissent entre elles et les agglomérations urbaines où vit leur personnel.

La localisation et le dimension-

Usine hydro-électrique de Fessenheim sur le grand canal d'Alsace.



nement des zones industrielles font intervenir des considérations très diverses.

Par oppositions à un « saupoudrage » d'usines le long de l'axe vital que constitue le Rhin aménagé, certaines concentrations d'industries s'imposent en raison des importants équipements collectifs (ports, alimentation en énergie, raccordements ferrés, routes d'accès et de desserte) qui devront être réalisés, et de leur coût élevé qu'il faut pouvoir répartir entre plusieurs industries.

Les préoccupations d'urbanisme jouent dans le même sens : il faut éviter que se multiplient en désordre les nuisances qu'apportent certaines industries, les importants trafics de véhicules lourds et légers qu'elles engendrent, et des empiètements de plus en plus menaçants sur les espaces libres naturels.

Il faut cependant se garder, en réduisant à l'excès le nombre des grandes zones industrielles, de les placer à une trop grande distance des centres résidentiels qui sont à même d'accueillir la majeure partie du personnel qui y sera employé.

A cet égard, il est raisonnable d'admettre que les déplacements quotidiens de personnes du domicile au lieu de travail ne doivent pas excéder 15 ou 20 kilomètres.

Il faut aussi considérer que la création d'une zone industrielle et les implantations d'usines qu'elle favorise, dès lors qu'elles revêtent une certaine ampleur, ne constituent que l'acte initial d'un en-

semble d'équipements à caractère économique et social : logements, établissements d'enseignement (particulièrement technique et supérieur), équipements collectifs publics et privés, liaison habitat-travail, dont il faut être assuré de la réalisation.

Ces développements conjugués se trouvent évidemment facilités quand ils peuvent s'appuyer sur une agglomération urbaine existante, capable d'offrir un support résidentiel et socio-éducatif déjà consistant, susceptible d'être développé dans des conditions économiquement et techniquement satisfaisantes.

Telles sont les considérations essentielles qui ont conduit à l'établissement d'un schéma général d'aménagement qui porte en particulier sur les nouvelles localisations des industries et des activités portuaires, sur l'expansion des villes et sur les rapports de la vie urbaine et de la vie rurale en liaison avec les développements économiques, et sur l'infrastructure des communications et des échanges.

**

L'AMÉNAGEMENT INDUSTRIEL

a) Industrialisation sur l'axe rhénan.

Le schéma alsacien d'industrialisation concentrée à proximité de la voie d'eau consiste en un chapelet

de 10 grandes zones industrielles localisées en des points où le site est favorable et où elles peuvent bénéficier d'équipements portuaires, et distantes les unes des autres de 15 à 20 kms.

Chacune d'elles est associée à un centre urbain (parfois à deux) d'une dimension suffisante, et qui n'en est pas éloigné de plus de 15 kilomètres.

L'étendue totale de ces zones industrielles a été déterminée de telle façon qu'elles puissent permettre, de 1965 à 1985, la création de 90 000 emplois environ, sur le total de 150 000 qui doivent être assurés à la population alsacienne.

Cette prévision est relativement large puisque les industries qui se répartiront dans l'arrière-pays et les activités tertiaires (services, échanges, fonctions de relations) procureront certainement plus des 60 000 emplois complémentaires. La réglementation d'urbanisme permet pendant un certain laps de temps de « réservé » les terrains pour éviter que leur vocation industrielle soit compromise par d'autres utilisations. Leur acquisition effective et leur équipement n'interviennent ensuite que par étapes en suivant d'assez près le rythme des demandes des industriels.

Les études d'aménagement ont ainsi abouti à un schéma d'ensemble d'industrialisation concentrée et de développement concomitant des agglomérations urbaines associées, que traduit le tableau de correspondance ci-dessous.

Zone industrielle	Superficie	Agglomération support
Bas-Rhin : Lauterbourg, Seltz, Herrlisheim, Drusenheim, Strasbourg	260 ha	Wissembourg
	1 050 ha	Haguenau, Bischwiller
	1 950 ha	Strasbourg (agglomération)
	600 ha	Strasbourg et Erstein
	400 ha	Strasbourg, Sélestat
Haut-Rhin : Neuf-Brisach, Biesheim, Kunheim, Fessenheim	835 ha	Sélestat, Marckolsheim
	480 ha	Colmar, Neuf-Brisach
	110 ha	Guebwiller et Mulhouse
Ottmarsheim, Châlampé, Huningue, Village-Neuf	1 200 ha	Mulhouse
	350 ha	Saint-Louis

Cette conception n'exclut nullement que les communes rurales voisines bénéficient d'un développement résidentiel mesuré, répondant à des nécessités de l'industrie, mais il faut éviter qu'il puisse constituer à terme une entrave pour le fonctionnement des industries. Cette expansion mesurée est amorcée, particulièrement dans le Haut-Rhin, au voisinage des zones d'Ottmarsheim-Chalampé et de Biesheim-Kunheim.

Une superficie de zones industrielles de 7 200 hectares a d'ores et déjà été réservée en bordure du Rhin pour l'ensemble de l'Alsace, par les moyens que fournit la réglementation applicable aux plans d'urbanisme.

3 070 hectares sont acquis. Ils permettront la création d'environ 60 à 70 000 emplois et représentent donc une réserve foncière qui garantit l'avenir.

Ces zones sont développées en suivant d'assez près la progression des aménagements du Rhin.

5 d'entre elles sont actuellement équipées : ce sont, du Sud au Nord, celles de Huningue-Village-Neuf, Ottmarsheim-Chalampé, Biesheim-Kunheim, Marckolsheim, et Strasbourg Nord. Près de 1 500 hectares y sont équipés avec 3 ports : celui de Strasbourg dont l'existence était déjà largement assurée, et ceux, de création toute récente, de Colmar-Neuf-Brisach et de Mulhouse-Ottmarsheim. Au sud, près du coude du Rhin, le port de Huningue est en cours d'aménagement.

Les implantations spectaculaires d'industries dont la production se situe ou se situera à l'échelle européenne (raffineries d'hydrocarbures, cartonnerie, laminage d'aluminium, traitement des métaux, chimie) et d'entreprises de stockage, d'expédition et de transbordement qui ont été décidées dans un laps de temps assez court, confirment éloquemment le pouvoir attractif que le dispositif rhénan alsacien exerce sur les industries.

b) Industrialisation à proximité des grandes agglomérations.

Au dispositif directement appuyé sur la voie d'eau s'ajoutent les récents et importants développements industriels des agglomérations strasbourgeoise, mulhousienne et colmarienne, largement motivés par les potentialités et par les besoins spécifiques de ces

trois villes, mais qui, incontestablement, se rattachent aux possibilités de transport et de fourniture d'énergie qu'offre le Rhin aménagé.

c) Industrialisation dispersée.

L'aménagement d'une région ne saurait, sans risques de déséquilibres et de désordres, provoquer une concentration excessive sur un seul axe privilégié. A cet égard, le tropisme du Rhin comporte quelques risques quant au développement équilibré de la région, dans la mesure où il peut précipiter le transfert déjà amorcé des activités et des hommes des vallées vosgiennes, de la Bosse Alsacienne au Nord et du Sundgau au Sud, vers les villes de la plaine et vers les bords du Rhin, ce qui entraînerait l'abandon partiel d'équipements collectifs et de logements qui existent dans les secteurs d'origine et qu'il faudrait reconstituer ailleurs en surmontant des difficultés multiples et en investissant des sommes importantes.

C'est pour parer dans la mesure du possible à ces dangers qu'à été défini le deuxième terme de l'industrialisation de l'Alsace. Une exploration a mis en évidence la possibilité de créer dans l'arrière-pays des zones industrielles rattachées à 29 villes moyennes et petites offrant, comme complément indispensable, un support urbain satisfaisant ou susceptible d'être adapté en n'exigeant que des investissements raisonnables. Il s'agit essentiellement d'un recensement des meilleures possibilités. Celles-ci doivent en effet être mises en évidence pour aller au-devant des désirs des industries en quête d'un lieu d'implantation et promouvoir les équipements de base, mais cet inventaire n'est nullement exhaustif.

Des implantations industrielles dispersées restent par ailleurs toujours possibles suivant les cas d'espèces, dans des localités de moindre importance.

Un tel schéma d'aménagement, qui tend à harmoniser les développements économiques et les implantations humaines, montre bien l'interdépendance étroite qui existe entre les grands équipements d'infrastructure économique et urbaine et met en évidence la nécessité d'un concept global de planification territoriale et d'aménagement recouvrant une aire géographique suffisamment étendue.

III — PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT ET D'AMÉNAGEMENT DES PRINCIPALES VILLES.

Comment se répartiront les hommes sur le territoire de l'Alsace lorsque le front industriel du Rhin sera totalement réalisé, ou, en d'autres termes, comment discerner, dans une large perspective d'avenir, l'évolution de chaque centre de peuplement urbain ou rural, et en premier lieu cet élément significatif que représente son taux de croissance ?

La délimitation des zones de responsabilité de chaque ville, des fonctions d'encadrement tertiaire qu'elle doit assurer, et l'évolution de son support économique éclairent ce problème.

Les facteurs d'évolution qui doivent être pris en considération pour prévoir le taux de croissance d'une agglomération ou d'une commune sont multiples. Les principaux sont : le développement du support économique (industries et activités tertiaires), qui est à la base de la vie propre de chaque centre de peuplement, le niveau des équipements collectifs, les disponibilités en logements et en terrains et les possibilités de les développer, la plus ou moins grande aptitude technique à croître et aussi, facteur essentiel, l'évolution de la capacité financière des communes au regard des importants investissements qui leur incombent.

Les études poursuivies dans cette optique ont permis de définir les taux de croissance suivant lesquels il serait souhaitable que se développe tel ou tel secteur, c'est-à-dire la façon dont devraient se répartir géographiquement sur des bases raisonnées les 360 000 habitants que l'Alsace comptera de plus en 1985, ainsi que ceux que la situation de l'emploi pourra amener à se déplacer d'un point à l'autre de la région.

Il est à noter que les prévisions faites conduisent à une très faible augmentation du taux actuel de croissance de la population des deux plus grandes villes : Strasbourg et Mulhouse, alors que, pour l'ensemble de l'Alsace, le taux annuel d'accroissement de la population urbaine passera de 1,5 % à 1,9 %. Pour les 3 grandes villes les accroissements de population prévus de 1962 à 1985 sont les suivants :

— Strasbourg (agglomération) : de 302 000 à 455 000 habitants.
— Mulhouse (agglomération) :

de 165 000 à 230 000 habitants, — Colmar (agglomération) : de 57 000 à 85 000 habitants.

Une agglomération, qu'elle qu'elle soit, ne réunissant généralement qu'une partie des éléments de ses activités et de son développement, les études de croissance ont été faites pour chaque secteur « socio-économique ».

Le rythme annuel moyen d'accroissement de la population totale de l'Alsace étant estimé à 1,2 % pour la période 1962-1985, devrait, pour que l'ensemble des problèmes posés trouve une solution harmonieuse, se nuancer sur des bases raisonnées d'un secteur géographique à l'autre. Entre des extrêmes qui sont de 1,74 % pour Strasbourg et son agglomération et de 0,22 % pour les secteurs de Saverne et d'Altkirch, on arrive à des taux de croissance possibles de 0,48 % à 0,65 % par an pour les vallées vosgiennes, ce qui correspond à un essor qui, pour être limité, n'en est pas moins substantiel, et de 1,10 % à 1,50 % pour les secteurs directement influencés par le Rhin. Ces derniers chiffres marquent en fait une volonté de renversement de tendance, plusieurs des secteurs mentionnés ayant perdu de la population entre 1954 et 1962.

Dans la même optique ont été planifiés, le plus généralement de façon distincte pour chaque secteur socio-économique :

- les grands axes de communication qui doivent assurer la fluidité des rapports entre les différents centres de l'armature urbaine;
- les grands équipements publics;
- les grandes opérations foncières liées à la croissance et à la modernisation des villes (Z.U.P., Z.A.D., rénovation urbaine) et aux implantations industrielles (grandes zones industrielles concentrées);
- les grandes opérations groupées de construction de logements;
- l'aménagement touristique, qui aboutit à dégager les principaux développements à assurer jusqu'en 1985, sous les formes suivantes : — d'une façon générale, assurer la protection pure et simple des sites qui présentent un attrait touristique certain ou qui constituent des réserves naturelles dans lesquelles toutes les ressources, en particulier l'eau, la flore et la faune doivent être préservées;
- délimiter les secteurs appelés de toute évidence à un développement touristique, qui groupent des localités ou des sites réunissant

des éléments diversifiés et complémentaires, et en prévoir le développement et l'équipement rationnel en fixant les règles d'utilisation du sol (réglementation d'urbanisme et de protection des sites) et en définissant les équipements généraux et les structures d'accueil, qu'ils soient publics ou privés, à y créer ou à développer;

- maîtriser les développements touristiques « ponctuels » tels que par exemple la construction de quelques chalets disparates, éventuellement d'un hôtel à proximité d'un point d'intérêt, de façon à éviter qu'un site d'intérêt général soit défiguré ou accaparé par quelques particuliers;
- favoriser la conjugaison d'éléments d'intérêt ou d'équipements susceptibles de retenir les touristes dans un certain nombre de centres urbains remplissant la fonction de relais touristiques;
- développer ou améliorer le réseau de voie d'accès, à partir des grandes villes ou des centres de peuplement industriel et à partir des itinéraires de grande circulation entre les différents secteurs touristiques et à l'intérieur d'un secteur déterminé pour relier ses divers points d'intérêts.

Les actions les plus marquantes s'appliquent essentiellement au massif vosgien (de Masevaux à Saverne), aux Vosges du Nord (de Saverne à Wissembourg), au Sundgau (dans la région de Ferrette) et à certains points aux abords du Grand Canal d'Alsace et du Rhin.

PORTEE DE L'ETUDE

Une étude de structures régionales ainsi conçue ne saurait évidemment se traduire par des servitudes opposables aux collectivités et au public. Elle peut par contre se voir reconnaître la valeur d'un guide pour orienter et coordonner les grands investissements publics et privés et, dans le sens des directives du Ministère de l'Intérieur, pour discerner dans une vue exhaustive les regroupements structurels et les réseaux de relations à développer entre certaines communes, tout en laissant aux instances compétentes le soin de définir les structures administratives et les mécanismes financiers qui accompagnent de tels regroupements.

Elle permet d'apprécier sur des bases cohérentes les perspectives

de développement dont doivent dériver les plans d'urbanisme particuliers à telle agglomération, elle permet aussi de localiser et de dimensionner les grandes actions foncières et les grands ensembles de logements, guidés les uns et les autres, et soutenus financièrement par l'État.

On peut considérer, dans l'hypothèse où les orientations actuelles en matière d'équipements et les tendances constatées dans le domaine de l'économie se maintiendraient, que si l'évolution des structures se produisait conformément au schéma auquel aboutissent les études, un rendement satisfaisant serait obtenu des investissements publics, une certaine cohérence serait réalisée entre les différents investissements publics d'une part et entre les actions des collectivités publiques et des organismes privés d'autre part, et enfin la concentration urbaine se répartirait aussi harmonieusement que possible entre les différents niveaux de l'armature urbaine écartant ainsi les désordres et les retards d'équipement les plus graves.

Enfin cette étude pourrait contribuer, dans l'avenir, à une meilleure définition des tranches opératoires du Plan en fournissant une base raisonnée pour la sélection et la coordination des grands équipements publics.

Elle devra nécessairement, en raison de son caractère largement prospectif et des hypothèses qu'elle comporte et ainsi qu'il a été indiqué précédemment, être révisée à l'ouverture de chaque période du Plan en considération des réalisations faites et des directives qui seront données pour la préparation de celui-ci. Il en sera de même chaque fois qu'un recensement apportera, sur les phénomènes démographiques et sur les mouvements de population, des précisions qui se substitueront aux hypothèses qu'il a fallu faire.

CONCLUSION

Nous vivons à l'ère des plans, et chaque région se trouve conviée par ce moyen à se pencher sur son avenir.

Il faut savoir, et ceux qui œuvrent dans ce domaine en sont très conscients, que de tels plans, qui associent étroitement l'économique, le social et l'humain, ne sauraient être les instruments d'un

déterminisme rigoureux ni d'une maîtrise totale de phénomènes qui « collent à la vie ».

Mais un plan qui tend à suggérer l'organisation de l'espace d'une région représente plus qu'une volonté d'ordre. Il est l'expression d'une ambition mesurée, guidée et illuminée par un espoir fini d'ordre. C'est de ce point de vue qu'il semble pouvoir être le plus utile.

En effet, dans la période qui s'ouvre, l'organisation de la vie d'un nombre de Français en continu accroissement pose et posera de plus en plus à notre pays d'immenses problèmes de tous ordres, inhabituels à la fois par leur dimension, par leur nature et par leur interdépendance.

En face de tels problèmes, chaque région doit être appelée à faire un effort maximum, ce qui implique

que ses aptitudes fondamentales soient mises en évidence et soient exploitées au mieux.

La régionalisation ne saurait au fond trouver de meilleure expression.

Tel est le but auquel l'étude d'évolution des structures territoriales de l'Alsace nous paraît pouvoir apporter sa contribution.

J. P.

Ballon d'Alsace.

(Photo Commissariat général au tourisme.)

