

TRAVAUX ET RECHERCHES DE PROSPECTIVE

schéma  
général  
d'aménagement  
de la France

**dynamique urbaine**  
**et projet régional**

56

un exemple:  
la région Alsace

TRAVAUX ET RECHERCHES DE PROSPECTIVE

schéma  
général  
d'aménagement  
de la France

**dynamique urbaine**  
**et projet régional**

**un exemple:  
la région Alsace**

JUIN 1975



# AVANT-PROPOS

Le rôle déterminant que les villes sont appelées à jouer dans le futur impose une connaissance plus approfondie de la réalité urbaine afin d'éclairer la réflexion et l'action.

C'est à partir d'une telle considération que l'une des premières politiques définies en matière d'aménagement du territoire a porté sur les métropoles d'équilibre.

L'évolution de la vie, c'est-à-dire en particulier celle de la société française, a conduit les pouvoirs publics à préciser, approfondir, infléchir les politiques urbaines mises successivement en œuvre : politique des villes moyennes, aujourd'hui politique des petites villes et de leur pays.

Une remarque s'impose dès l'abord. L'expression « politique urbaine » peut prêter à confusion. S'agit-il de l'ensemble des enjeux portant sur l'aménagement interne des agglomérations urbaines, ou des décisions affectant l'organisation générale du réseau urbain français ? Sans nul doute, il y a là une dichotomie par certains côtés superficielle : les villes — et par conséquent le réseau urbain français — ne trouvent leur véritable expression qu'à travers une certaine organisation de leur fonctionnement interne, un certain urbanisme, une certaine architecture, etc...

Certes, cette dichotomie accompagne et s'accompagne des frontières administratives : l'aménagement foncier et urbain relève de la responsabilité du Ministère de l'Équipement, et l'aménagement de l'espace français incombe davantage à la Délégation à l'Aménagement du Territoire.

Cependant, au-delà de ces frontières, il existe effectivement deux points de vue, au sens littéral du terme, à partir desquels examiner les villes. Prises chacune en elles-mêmes, elles sont le lieu de relations complexes entre les individus et les groupes qui les composent, le carrefour de liaisons multiples entre les hommes, les idées et les marchandises qui y viennent ou qui en partent : c'est le système de la ville. Mais prises toutes ensemble, ou par ensembles régionaux ou internationaux, on découvre aussitôt un système plus vaste et sans doute plus complexe encore : des relations apparaissent, faites de complémentarités ou de rivalités mêlées

entre les villes, des acteurs nouveaux, dont l'assise, le projet, le souci n'est plus telle ou telle ville, mais une organisation plus diversifiée du « système des villes ».

Les systèmes de la ville et le système des villes sont bien deux abords distincts du problème urbain.

Faire de l'urbanisme ne suffit pas pour que ce problème soit résolu : la réalité quotidienne montre que, faute d'avoir pensé aux rôles des villes, dans un contexte plus vaste, dans un projet plus précis et plus conséquent, bien des erreurs ont été commises. Le « bon urbanisme » est d'ailleurs une notion abstraite, le plus souvent subjective, parfois de valeur purement conjoncturelle, sujette aux modes (les tours et les barres) ou aux variations réglementaires. Mais il est vrai aussi qu'il y aurait autant d'abstraction à n'opérer que sur des schémas théoriques de systèmes de villes — et ils n'ont pas manqué — ou sur des vues globales éloignées des sensibilités locales.

Ces constatations sont depuis quelques années si partagées que les institutions administratives — en premier lieu le Ministère de l'Équipement et la D.A.T.A.R. — n'ont cessé de coopérer plus étroitement. En portent témoignage non seulement les concertations à propos des métropoles d'équilibre, mais plus récemment encore la constitution du Groupe opérationnel des villes moyennes, puis la constitution du Groupe de travail sur les petites villes.

En portent témoignage également les relations suivies entre la D.A.T.A.R., la D.G.R.S.T. et la D.A.F.U. à propos des recherches sur « l'urbain ».

Les concepts de « rôles » et de « vocation » des villes sont nés de travaux conduits par le Ministère de l'Équipement, sur l'analyse des comportements des groupes et des institutions urbaines. Les notions de « systèmes de villes », de « constellations urbaines », de « régions urbaines » sont nées d'études effectuées à l'initiative de la D.A.T.A.R. Or, ces notions sont désormais intégrées aux orientations de recherche du Ministère de l'Équipement, de même que les concepts indiqués plus haut ont été très tôt pris en compte par la D.A.T.A.R. (1).

Une telle interpénétration des idées n'est pas le résultat d'un processus arbitrairement imposé par des organismes administratifs ou d'un amalgame intellectuel artificiellement opéré par des chercheurs. Elle est tout simplement l'expression de la réalité des villes dans leur singularité et leur diversité ainsi que du phénomène qu'elles conduisent et subissent à la fois : l'urbanisation.

Il n'y a pas en matière urbaine de loi immanente, mais l'action, à des niveaux différents, à des degrés divers, de groupes et d'individus, d'institutions ou de milieux sociaux. C'est leur relation conjuguée ou non, convergente ou contradictoire, leurs affrontements ou leur complicité dans un

---

(1) Voir : « Approches de la réalité urbaine », n° 38, « Paris, ville internationale : rôles et vocation », n° 39 (Collection TRAVAUX ET RECHERCHES DE PROSPECTIVE). Paris, La Documentation Française, 1973.

contexte local, régional et national qui forme le mouvement puissant de l'urbain, dans sa configuration particulière (la ville) et dans sa configuration générale (les villes).

Là est le mouvement, là donc doivent être recherchés les mécanismes et les moteurs du mouvement.

Il était normal, dans ces conditions, que la D.A.T.A.R. s'efforce de mieux comprendre la place des villes dans le milieu régional et plus encore s'efforce de mieux connaître les rapports existant entre la dynamique urbaine et la dynamique régionale.

Il lui a paru nécessaire de faire faire une **étude de cas**. Et pour permettre à l'exercice d'apporter une contribution plus directe encore à l'action des aménageurs et à la décision politique, elle a estimé opportun de choisir **l'Alsace**, alors que s'y préparait un schéma d'orientation et d'aménagement qui pouvait ainsi bénéficier des résultats des travaux de la recherche.

On constatera par la même occasion qu'une recherche bien menée, appuyée sur la connaissance du milieu régional et local et conduite à partir de concepts théoriques clairs, ne débouche pas nécessairement sur un document hermétique et peut éviter la simple analyse descriptive.

Cette étude a été réalisée pour le compte de la DATAR par la société Prospective et Aménagement. Les développements qui suivent sont donc la libre expression d'un travail de recherche et ne sauraient par conséquent en aucune façon engager l'administration en général et la DATAR en particulier. Nous souhaitons que ce travail, qui mériterait sans doute sur certains points d'être précisé ou même corrigé, puisse être pour l'Alsace et ses habitants un guide à la compréhension de leur avenir.

Jacques DURAND,

Chargé de mission  
à la Délégation à l'Aménagement  
du Territoire et à l'Action Régionale

Cette étude a été réalisée sous la direction  
d'Augustin ANTUNES

par

Vincent CLAUSTRE  
Colette DURAND  
Bernard HAUMONT  
Claude LACOUR  
Nicole MAY.

du bureau d'études « Prospective et Aménagement »

Sa définition et sa conduite ont été assurées à  
l'O.E.D.A.

(Organisation d'études de développement  
et d'aménagement de l'Alsace)

par

Charles SCHWAEDERLÉ  
en collaboration avec  
Michel CHARPENET  
Pierre LEROY

## SIGLES

A.D.I.R.A.	Association de Développement Industriel de la Région Alsace
C.A.H.R.	Comité d'Action pour le Progrès Economique et Social du Haut-Rhin
C.C.I.	Chambre de Commerce et de l'Industrie
C.E.S.	Collège d'Enseignement Secondaire
C.E.T.	Collège d'Enseignement Technique
C.I.M.A.B.	Communauté d'Intérêt Moyenne-Alsace-Breifgau
CO.FR.OR.	Compagnie Française d'Organisation
C.S.P.	Catégorie Socio-Professionnelle
D.D.A.	Direction Départementale de l'Agriculture
D.D.A.S.S.	Direction Départementale de l'Action Sanitaire et Sociale
D.D.E.	Direction Départementale de l'Equipement
F.D.E.S.	Fonds de Développement Economique et Social
G.A.M.	Groupe d'Action Municipale
G.I.E.	Groupe d'Intérêt Economique
G.I.F.O.P.	Groupement Interprofessionnel de Formation, d'Orientation et de Perfectionnement
I.I.T.	Institut International des Transports
O.E.D.A.	Organisation d'Etudes de Développement et d'Aménagement de l'Alsace
P.O.S.	Plan d'Occupation des Sols
S.A.D.E.	Société Alsacienne de Développement et d'Expansion
S.D.A.U.	Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
S.E.R.S.	Sud-Est de la Région de Strasbourg
S.I.	Société Industrielle
S.I.VO.M.	Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple
S.I.Z.I.R.M.	Syndicat Intercommunal pour les Zones Industrielles de la Région de Mulhouse
Z.A.C.	Zone d'Aménagement Concerté
Z.P.I.U.	Zone de Peuplement Industriel et Urbain
Z.U.P.	Zone à Urbaniser en Priorité

# INTRODUCTION

Ce document reprend et synthétise un ensemble d'études cherchant à cerner les divers aspects de la dynamique de l'Alsace saisie à partir des trois villes principales : Strasbourg, Mulhouse, Colmar et de quelques petites villes (1). Simultanément, il a paru utile de tenir compte de l'évolution des villes de Karlsruhe et de Fribourg en Allemagne, de Bâle en Suisse et d'en évaluer les incidences sur les villes alsaciennes.

L'étude, qualitative, vise à faire apparaître les principales caractéristiques des villes et leur organisation en différents réseaux. La dynamique urbaine sera saisie, en effet, moins au niveau de structures urbaines stables qu'à travers l'action des groupes et des institutions. Ce sont en effet les projets de ces groupes, les stratégies qu'ils mettent en œuvre sur tel ou tel espace et les enjeux qui leur sont liés qui caractérisent cette dynamique.

Pour cette raison, l'analyse de ce que l'on appelle « les rôles urbains » a semblé la mieux adaptée ; les rôles joués par une ville aux yeux de ses habitants ou de ceux de l'espace environnant sont en effet par nature dynamiques. Ils dépendent eux-mêmes de l'action de groupes et d'institutions locaux ou extérieurs qui décident des équipements de tous ordres qui se rattachent à chaque rôle urbain (rôle industriel, commerçant, universitaire, touristique, agricole, etc...).

Par ailleurs, « toute étude sur les villes semble vaine si l'on ne prend pas en compte l'action des groupes urbains, leur nature, leur idéologie, leurs rapports à l'économique et au politique, leurs projets et leurs moyens d'action » (2).

Recueillir les éléments d'informations et de connaissance organisés en vue d'une réflexion sur l'aménagement régional suppose une conception dynamique de cet aménagement. Celui-ci n'est plus considéré comme le simple produit de l'utilisation d'instruments techniques et de données

---

(1) Altkirch, Barr, Bischwiller, Cernay, Guebwiller, Haguenau, Huningue, Molsheim, Obernai, Saint-Louis, Saverne, Sélestat, Thann, Wissembourg.

(2) Approches de la réalité urbaine, p. 39, op. cit.

quantitatives mais davantage comme un processus social engagé par divers acteurs institutionnels. Parce qu'il est social et s'inscrit dans une réalité complexe, ce processus justifie qu'une étude destinée à l'élaboration d'une politique d'aménagement considère prioritairement les actions, les projets de ces acteurs. L'aménagement résulte en effet d'un certain rapport, de certaines relations entre les forces sociales, économiques, politiques : il est indispensable de mieux les comprendre avant d'engager une planification, nécessairement complexe, du développement de l'espace, que ce soit sur le plan national, régional ou local.

Les multiples caractéristiques de l'Alsace qui la distinguent des autres régions françaises, motivaient également une réflexion de ce type. Parmi celles-ci, rappelons ses rattachements successifs à la France et à l'Allemagne, les aspects linguistiques, le statut de l'enseignement, le statut religieux, le statut de l'artisanat, une culture ou des cultures propres et enfin l'existence de trois villes prédominantes dans l'organisation urbaine et dans celle de l'espace régional. Par ailleurs, il fallait tenir compte des documents d'aménagement urbain déjà existants et notamment intégrer les S.D.A.U. des villes étudiées. Sur ce point, on a essayé de dégager non seulement les grands partis d'aménagement choisis, mais aussi les rôles de la ville ainsi privilégiés, soit par les équipements mis en avant, soit par l'organisation de l'espace proposée. Les S.D.A.U. reflètent souvent les options de base qui ont obtenu l'accord des divers acteurs, et leur prise en compte sous cet angle constitue un ensemble de données efficaces et indispensables.

L'approche de l'évolution des villes nous a renvoyé aux problèmes régionaux dont nous présentons une analyse succincte au début de l'étude. Ces deux facteurs nous ont permis de comprendre le double mouvement contradictoire vers l'unité régionale d'une part et la non-unité d'autre part. Ainsi sont apparues des forces de nature diverse, les unes centrifuges, les autres centripètes, selon les contraintes et les poids que l'histoire fait peser.

Débuter par l'exposé des mécanismes régionaux aidera, nous semble-t-il, à mieux percevoir le cadre dans lequel s'opèrent les processus de la dynamique urbaine alsacienne.

# I - LA RÉGION ALSACE

# I - L'unité forgée par l'histoire

L'Alsace ne possède pas une unité géographique naturelle. La région a été plutôt forgée par l'histoire au travers d'événements politiques complexes et en dépit de forces souvent divergentes, telles la diversité linguistique et l'existence de deux religions, de l'affirmation par les trois villes principales de rôles différents qui ne se réfèrent pas à l'appartenance régionale, d'une pluralité de bourgeoisies urbaines qui n'ont pas formé une bourgeoisie alsacienne.

## 1) DES FORCES SOUVENT DIVERGENTES

En effet, l'Alsace est une région française et elle s'inscrit dans le fossé rhénan à dominante germanique. La frontière du Rhin, résultat d'un processus politique, est autant la voie de l'insertion de l'Alsace dans l'Europe rhénane et dans l'axe Mer du Nord - Méditerranée que l'obstacle à son intégration dans cette Europe. Les Vosges, de leur côté, ont tantôt permis l'ouverture vers la France, tantôt servi de frontière fermant son accès. Par ailleurs, il y a contraste entre la plaine et le massif montagneux des Vosges. Aujourd'hui, la plaine domine démographiquement et économiquement : c'est par elle qu'une ouverture économique vers l'Europe peut se faire et se fait. De par sa situation géographique donc, l'Alsace sera présentée par les uns comme la « vitrine de la France » ou comme une « région périphérique ou le nouveau Finistère de la France », et par d'autres comme partie naturellement intégrante de l'Europe rhénane.

Les tracés des voies de communication reflètent cette alternance dans la manière de poser les problèmes. Le changement qui s'est opéré en ce qui concerne l'autoroute en est la preuve. L'avantage fut donné au sens Nord-Sud dans le V<sup>e</sup> Plan tandis que le VI<sup>e</sup> Plan fit prévaloir l'autoroute Est-Ouest. Ceci montre bien l'hésitation des Alsaciens et du pouvoir central : intégrer l'Alsace en priorité à la France ou à l'Europe rhénane ? Le choix se révèle stratégiquement important.

En un mot, la situation géographique de l'Alsace, plus qu'une donnée objective, est une donnée condamnée à être « interprétée » idéologiquement, utilisée selon les thèmes traités et les objectifs poursuivis par les responsables politiques, les idéologues, les économistes, les géographes et les aménageurs.

### ■ tiraillement entre les optiques française et rhénane

Selon que l'on se situe dans une optique française ou rhénane, les conclusions tirées d'une même analyse ou étude différeront, parfois même de façon contradictoire. Ainsi, pour ne prendre qu'un exemple à propos de la situation économique, l'Alsace sera présentée tantôt comme une région démographiquement dense et économiquement développée (optique de « province française »), tantôt caractérisée par la situation contraire (optique rhénane).

Ceci donne lieu à un tiraillement sociologiquement indéniable. Ce n'est donc qu'avec beaucoup de prudence et de lucidité qu'il faut en faire usage à des fins de prise de décision. Prendre comme critère de décision la dynamique liée à l'appartenance française de l'Alsace ou, au contraire, celle provenant de son appartenance rhénane et européenne ne conduira pas toujours à des politiques identiques, ni aux mêmes priorités en matière de planification et d'aménagement de l'espace.

Cet ensemble de remarques de base n'est nullement inutile. Les hommes d'action alsaciens, eux-mêmes, réfléchissent et agissent, consciemment ou inconsciemment, en se situant dans l'une ou l'autre optique, parfois même de façon exclusive. Par ailleurs, il est patent que dans le traitement des problèmes d'aménagement, les décideurs ont tout avantage à situer les choix, à les hiérarchiser, à les organiser, et à les articuler autour des multiples appartenances de la région, issues de sa situation géographique et de son histoire.

Dans ce qui suit, il ne s'agit pas d'évoquer l'histoire pour l'histoire, mais plutôt de se rappeler quelques données du passé ayant laissé trace dans la région et dans les villes. Les Alsaciens d'aujourd'hui ont reçu un héritage dense et complexe qui, au-delà du comportement des individus et des groupes ayant ou non des responsabilités, explique en partie la dynamique unitaire ou non unitaire selon les cas, dans laquelle s'inscrit leur action.

### ■ coupure politique, culturelle entre les deux départements

La coupure entre le Bas et le Haut-Rhin, qui s'est trouvée physiquement matérialisée par une bande marécageuse au moyen âge (drainée depuis) barrant la plaine, n'est pas d'abord géographique. Elle a été affermie politiquement par la création de deux départements, fondée économiquement par le développement de deux structures industrielles assez différentes jusqu'à il y a quelques années, et formée en partie culturellement par la reconnaissance de tout au moins deux psychologies et de deux tempéraments particuliers.

### ■ existence de deux religions : catholique et protestante

La religion a constitué par contre une coupure (dont l'importance tend à s'atténuer) verticale traversant l'ensemble de la province. A telle enseigne que villes et villages (1) à appartenance confessionnelle différente ont

---

(1) Par exemple : Bischwiller et Haguenau.

voisiné et voient encore aujourd'hui. A l'intérieur même du protestantisme, l'appartenance calviniste ou luthérienne a encore renforcé l'écart entre la Basse et la Haute-Alsace.

### ■ diversité linguistique

A cette coexistence de deux religions, favorable depuis longtemps au catholicisme, s'est ajoutée une diversité linguistique caractérisée par l'utilisation du dialecte dans toutes les couches sociales, par celle du français pour les bourgeoisies qui jouaient (par exemple, à Mulhouse et à Colmar) l'intégration à la France et par celle de l'allemand selon les vicissitudes politiques. Grâce à une politique continue de l'Etat français, à l'appareil d'enseignement de l'Eglise catholique et aux intérêts des couches sociales élevées, le français a réussi progressivement à devenir langue courante et symbole de l'intégration nationale de la région. Et pourtant la volonté, dans plusieurs milieux, de sauvegarder le pluralisme et le particularisme linguistique restera une force vive en Alsace.

### ■ volonté d'indépendance traditionnelle des villes

L'Alsace a rarement constitué une unique entité administrative et politique (1). L'existence, pratiquement jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle et dans plusieurs endroits, de multiples seigneuries laïques et religieuses n'a pas favorisé la formation d'une conscience alsacienne unitaire. Cependant, certains faits ont jalonné la formation d'une conscience d'appartenance à un même espace politique et culturel. Parmi ces faits émerge, de façon privilégiée, la solidarité qui, à plusieurs reprises, s'est créée entre plusieurs villes, du Nord au Sud. Ceci, il est vrai, avait nécessité auparavant, de la part des villes, une lutte pour la conquête de leur indépendance et de leurs libertés, les bourgeoisies des corporations ayant joué en cela un rôle déterminant.

Le cas de Strasbourg mis à part, deux autres villes se sont trouvées assez rapidement mis à part. Strasbourg, ville épiscopale, marchande et bancaire, s'érigera en république indépendante mais, de ce fait, cette ville aura tendance à ne pas prendre en charge un environnement régional et à se replier sur elle-même et sur ses propres intérêts, malgré son ouverture marchande traditionnelle sur le monde. Par contre, Haguenau et Colmar vont jouer un rôle particulier. Haguenau, ville princière, chère aux Hohenstaufen, va être utilisée par eux dans une stratégie de mainmise sur d'autres villes. Le rôle de Colmar sera consacré au XVII<sup>e</sup> siècle, lors de son choix comme siège du Parlement d'Alsace.

D'une façon générale, l'affirmation d'une certaine unité de l'Alsace sera ainsi plutôt un phénomène urbain, ce qui sous-tend en contrepartie un certain individualisme communal. L'exemple de la Décapole est à cet égard significatif. Au XIV<sup>e</sup> siècle, sous l'égide d'Haguenau et avec un rôle particulier de Colmar, certaines villes (2) s'organisèrent pour assurer leur défense et affirmer les larges franchises ou privilèges qu'elles avaient obtenus.

---

(1) Cf. la création du duché d'Alsace au VIII<sup>e</sup> siècle devait donner suite dès le IX<sup>e</sup> siècle à un découpage politique entre deux grands comtés du Nord et du Sud (héritage carolingien).

(2) Kaysersberg, Mulhouse, Munster, Obernai, Rosheim, Sélestat, Turkheim, Wissembourg.

La plupart de ces villes ont gardé depuis un certain goût d'autonomie dans leurs actions et décisions.

Déjà, l'institution de la « commune » (en Alsace d'origine villageoise) qui, une fois atténuée l'influence des nobles et des praticiens, se développa sur l'assise bourgeoise des corporations, avait marqué sensiblement ces villes. Par ailleurs, ce phénomène s'est inscrit dans le cadre de multiples particularismes que la région a réussi à sauvegarder face aux pressions des Etats nationaux dans lesquels elle a été successivement et tant bien que mal intégrée.

Diverses forces opposées à une unification ont donc agi au long des siècles en Alsace. Son histoire a été façonnée de telle sorte que la réalité « unitaire » de l'Alsace, création politique volontaire, n'a émergé apparemment dans l'action qu'en réaction devant le danger ou les contraintes d'origine extra-régionale. Pour le reste, les villes se sont habituées à élaborer leurs projets et stratégies sans se situer réellement dans un éventuel projet ou un destin régional (à moins pour telle ou telle ville de pouvoir s'en saisir à son bénéfice).

Quelques villes qui, pour des raisons diverses, se trouvèrent incapables de s'affirmer par une action propre et trop dépendantes des instances centrales, sont tombées souvent dans une certaine inertie quant à la prise en charge de leur avenir.

## **2) AFFIRMATION DE ROLES DIFFÉRENTS (SANS RÉFÉRENCE A L'APPARTENANCE RÉGIONALE) DANS LES TROIS VILLES PRINCIPALES**

Un autre aspect caractérise l'ampleur et la diversité des phénomènes locaux en Alsace. Il provient de l'histoire même des villes principales. Cette histoire leur a donné des bourgeoisies propres et des structures économiques différentes se traduisant par l'affirmation de rôles distincts sans référence évidente à l'appartenance régionale sauf sur le plan politique et administratif (Strasbourg, Colmar et villes de sous-préfecture).

### **■ rôles marchand, bancaire, administratif et politique de Strasbourg**

Strasbourg, « ville des routes », a dû sa fortune à travers les siècles à sa situation sur la voie rhénane. Très tôt, elle développa presque malgré elle le goût du négoce et des affaires. Cependant, son rôle marchand et bancaire connut des hauts et des bas au gré des situations économiques générales d'espaces plus vastes. L'influence de son rôle universitaire dépendait souvent de l'état de son économie. La bourgeoisie d'affaires et de professions libérales aura pour longtemps joué un rôle considérable dans le destin de la ville. A cela s'est greffé, surtout après sa première intégration à la nation française, un rôle administratif et politique en tant que capitale du Bas-Rhin d'abord et de l'Alsace ensuite. Cependant, par ses intérêts, la bourgeoisie strasbourgeoise sera traditionnellement peu portée à assumer pleinement ce rôle. Cette tendance est encore aujourd'hui parfois l'objet (ambigu, certes) de réserves de la part d'autres villes d'Alsace. Un autre

fait marquera la ville : le peu d'intérêt de sa bourgeoisie pour l'industrie. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, la Chambre de Commerce consacra l'essentiel de ses efforts aux intérêts commerciaux de Strasbourg menacés par l'institution de contrôles et de taxes sur les marchandises en transit.

Dans la période suivante, les mêmes intérêts commerciaux feront porter davantage l'attention sur l'aménagement de canaux et voies ferrées qui contribueront progressivement à remplacer les anciens échanges Nord-Sud par des échanges Est-Ouest entre l'Alsace et les régions d'outre-Vosges. 1870 et les changements d'appartenance nationale entraînent un revirement de ces échanges. Strasbourg devint alors la capitale administrative de l'Alsace-Lorraine sous régime allemand. Ainsi, au gré des vicissitudes historiques et jusqu'à nos jours, l'Alsace se trouve hésiter entre une organisation de l'espace dans le sens Nord-Sud ou Est-Ouest. Sous le I<sup>er</sup> Reich, le renforcement des rôles politique et administratif de Strasbourg, première capitale de l'Alsace-Lorraine, va notamment stimuler les affaires bancaires et marquer son retour à l'espace rhénan. L'industrialisation ne s'en trouve pas favorisée, puisque parallèlement l'économie alsacienne connaît une crise d'adaptation du fait des obstacles mis à l'exportation traditionnelle vers la France. Cette situation va d'ailleurs amener une partie des élites économiques, surtout dans certaines villes, à émigrer vers la France. Néanmoins, au long du XIX<sup>e</sup> siècle, Strasbourg s'est essayée à dépasser ses rôles traditionnels... en se donnant un rôle industriel dont le contenu « brasseries » et « constructions mécaniques » va la marquer jusqu'à nos jours (1). Cependant, cet essor industriel est sans commune mesure avec celui qui a eu lieu de l'autre côté du Rhin.

Il est remarquable que ce ne soit que pendant une seule et assez courte période 1918-1925, que Strasbourg ait réussi à jouer sur le clavier de sa double appartenance à l'espace économique français et à l'espace rhénan. La ville devient alors un port français et le port de la Suisse. Par la suite, le glacis militaire entraînera Strasbourg et l'Alsace dans une relative stagnation économique et Bâle lui enlèvera son rôle portuaire.

Il faut attendre la fin de la seconde guerre mondiale et le rapprochement politique de la France et de l'Allemagne pour que Strasbourg retrouve par la voie des institutions politiques et de l'économie une partie de sa place rhénane et européenne sans que ceci ait, cependant, bouleversé de fond en comble les structures économiques et politiques essentielles de la ville. En effet, malgré l'installation plus récente de raffineries due à des stratégies de groupes extérieurs, le développement industriel de Strasbourg est demeuré modéré, sans comparaison avec celui de certaines villes rhénanes alors que son rôle tertiaire est bien proportionné à sa taille (avec près de 400 000 habitants, l'agglomération strasbourgeoise accueille un quart de la population alsacienne).

### ■ rôle industriel de Mulhouse

Mulhouse, restée longtemps à l'écart des grands axes de circulation fut jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle beaucoup moins importante que Colmar. Sa naissance

---

(1) Les réinvestissements locaux des bénéfices commerciaux dans les affaires industrielles ont été cependant toujours faibles à Strasbourg. En outre, l'industrialisation qui s'est alors créée ici, à quelques rares exceptions près, ne dépassa pas la forme artisanale.

au moyen âge tient d'une part à sa situation au débouché de la vallée de l'Ill sur la plaine, et d'autre part à la conjonction dans cette zone de domaines de l'évêque de Strasbourg et de l'empereur. Ce dernier décida, au XII<sup>e</sup> siècle, la création de la ville qui devint « ville impériale ».

Nous ne retiendrons de l'histoire ancienne de Mulhouse que les traits qui sont à l'origine de certaines tendances actuelles. Signalons à cet égard le fait d'être parvenue à constituer une sorte d'enclave en territoire autrichien tout en restant néanmoins ville libre d'Empire. Contrainte de choisir entre une politique pro-autrichienne ou pro-helvétique, elle choisit cette dernière. Alliée à Bâle (Mulhouse dépendait de son évêché) et aux treize cantons de la Suisse au début du XVI<sup>e</sup> siècle, Mulhouse s'efforcera constamment de garder ses liens et des ouvertures avec la Suisse tant pour des raisons politiques qu'économiques.

Par contre, il ne semble pas que sa participation à la Décapole ait constitué un mécanisme de prise de conscience d'appartenance naturelle à un espace alsacien proprement dit. Pour ceci, il faudra attendre 1797, année où elle se réunit à la France (1).

Ce fait politique s'inscrit dans la période où Mulhouse crée les bases de son rôle industriel : c'est en 1746 que Koechlin, Schmaltzer et Dollfus fondèrent la première fabrique d'étoffes « indiennes ». Ce sera l'amorce d'un essor urbain qui dépassera celui de Colmar et celle de la formation d'une bourgeoisie locale protestante financièrement puissante et dont la politique sociale paternaliste marquera longtemps les rapports sociaux. Cette bourgeoisie assurera le développement économique des bourgs et des petites villes des alentours vosgiens. La ville qui ne comptait que 6 000 habitants en 1798, en aura 60 000 une quarantaine d'années après, pour en arriver à 116 000 en 1968.

L'apogée industrielle de Mulhouse se situe au XIX<sup>e</sup> siècle. De 1827 à 1942, sa production industrielle axée sur le textile tripla. « La Société Industrielle » créée en 1825 reste jusqu'à nos jours une institution cristallisant les intérêts de la bourgeoisie locale, mais aussi un instrument politique. Bien que son influence ait, pour des raisons extérieures, diminué depuis, il faut relever l'impulsion que cet organisme donna, dès le début, aux études et recherches intéressant la chimie, la mécanique, le commerce. Ce sont là les principaux fondements de l'articulation que Mulhouse a toujours assurée entre le secteur industriel, l'enseignement et la recherche scientifique. La ville n'a pas pour autant, bien au contraire, négligé son rôle commercial, comme le prouve la création d'une Bourse du coton et la défense acharnée du rayonnement de sa Chambre de Commerce qu'elle a soutenu longtemps contre Colmar. La puissance industrielle textile de Mulhouse déclinera dès la perte des marchés coloniaux (2) et s'aggravera avec la crise du textile des années 1960, mais sera relayée par le développement d'autres secteurs industriels.

---

(1) Il est significatif que Mulhouse ait été la dernière ville alsacienne à le faire. Elle le fit après en avoir averti les cantons helvétiques qui lui donnèrent leur consentement. Les obstacles que l'industrie locale rencontra face au monopole de la Nouvelle Compagnie des Indes fondée en 1785 tendaient déjà à lui faire rechercher une solution dans le cadre français pour l'élargissement du marché (accession au marché français).

(2) Déjà au XIX<sup>e</sup> siècle, après l'annexion à l'Allemagne, le textile du Haut-Rhin avait ressenti fortement l'établissement de barrières douanières, le coupant de la France, son principal marché traditionnel.

## ■ rôles agricole et viticole de Colmar

Colmar, domaine important des empereurs carolingiens au IX<sup>e</sup> siècle, donation du Saint-Empire Romain Germanique à l'abbaye bénédictine suisse de Payerne au X<sup>e</sup> siècle, ne prit rang de ville que vers 1220. Sous Frédéric II, elle devient ville impériale peuplée de nobles, de simples bourgeois, de viticulteurs, agriculteurs, artisans et commerçants. Au XIII<sup>e</sup> siècle, Colmar est une ville viticole et agricole dont la bourgeoisie possède une fortune essentiellement foncière (1). Ce sera une caractéristique de la ville pour longtemps, comme le sera aussi son souci de maîtriser son propre destin à compter du moment où la bourgeoisie issue des corporations réussit à contrôler la ville.

Avec Haguenau, Colmar fût tête de file de la Décapole fondée en 1354. Elle participa ainsi à la première amorce de l'unité alsacienne qui cherchait à s'établir déjà au XII<sup>e</sup> siècle avec l'affirmation de l'autorité des Hohenstaufen sur l'ensemble de l'Alsace.

Devenue ville royale française en 1673, Colmar était préparée pour devenir une ville politique et administrative, siège du Conseil Souverain d'Alsace en 1698. Ceci entraîna un premier bouleversement de la structure sociale traditionnelle par l'apparition d'une bourgeoisie parlementaire, dont une partie des membres provenait de l'extérieur. Du fait de ses propriétés foncières, cette bourgeoisie renforça également l'emprise de Colmar sur son environnement régional (2). Il se forma ainsi une bourgeoisie catholique terrienne, commerçante et viticole jouant un rôle politique et dont les attaches françaises, avec utilisation privilégiée de la langue française, se renforcèrent de façon décisive.

C'est une période de croissance urbaine : de 1697 à 1773, la ville passe de 7 142 habitants à 11 280.

Contrairement à Mulhouse et à l'instar de Strasbourg, la bourgeoisie de Colmar refusa longtemps l'industrialisation. Les quelques demi-douzaines de tentatives de création de fabriques vers le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle se heurtèrent à l'opposition de la puissante corporation des jardiniers par crainte de la pollution des eaux (3).

Du XIX<sup>e</sup> siècle, retenons la création en 1870 — malgré la forte opposition de Mulhouse — de la Chambre de Commerce et d'Industrie (C.C.I.) étendant dès le début sa juridiction sur 13 cantons. Colmar y exerce encore aujourd'hui d'une manière ou d'une autre son influence. Pour Colmar, la création de la C.C.I. plus qu'un enjeu économique, fut un enjeu politique afin d'affirmer son emprise sur sa région environnante. Par ailleurs, tandis que la Société d'Agriculture était sous le contrôle du pouvoir central, la puissante Société des Vignerons servit de point d'appui à la politique des responsables locaux.

---

(1) La portée du rôle viticole et le poids des milieux sociaux (dont la corporation des vignerons) qui le fondent sont une caractéristique de Colmar qui dure encore aujourd'hui.

(2) Cette bourgeoisie possédait des domaines principalement dans le vignoble.

(3) Seuls les frères Haussmann réussirent en 1775 à créer une fabrique au Logelbach en obtenant un monopole de situation à « quatre lieues à la ronde ». Dans cette fabrique, reconnue Manufacture Royale, travaillèrent jusqu'à 1 300 ouvriers.

Plusieurs autres initiatives prises en cette période montrent le souci de Colmar d'assumer son rôle agricole et viticole (1) : écoles de formation de jeunes agriculteurs, stations agronomiques pour l'agriculture et la viticulture, Institut viticole d'Oberlin, Bourse aux vins, etc... En même temps, la ville s'étendit fortement hors de son enceinte et créa plusieurs équipements et bâtiments soutenant ses rôles culturel et politico-administratif (théâtre, musée Unterlinden, Cour d'assises, Préfecture, etc...). Notons l'importance dès ce moment des usines et des régies municipales auxquelles Colmar, au nom d'une certaine conception communale du service public, ne renoncera pas.

### **3) ABSENCE D'UNE BOURGEOISIE ALSACIENNE — PLURALITÉ DE BOURGEOISIES URBAINES**

Ce bref rappel historique suffit pour comprendre qu'il n'y a pas eu dans le passé de mécanismes permettant la formation d'une unique bourgeoisie alsacienne, mais que s'est constituée une pluralité de bourgeoisies urbaines à profil fort différent. Si un certain rapprochement entre ces bourgeoisies s'est opéré, c'est moins sur la base d'intérêts régionaux proprement dits que par leur intégration à la bourgeoisie française (2).

Retenons qu'après le traité de Westphalie, l'Alsace va partager le destin français et la politique continentale de Louis XIV. Aussi les bourgeoisies d'Alsace dans leur histoire et leurs transformations ne seront pas fondamentalement différentes de la bourgeoisie française.

« Si le grand problème de l'histoire intérieure de l'Alsace à l'image de celle du Saint-Empire a été, jusqu'en 1648, la naissance et le développement de puissances particulières, villes et territoires, après cette date, son histoire liée à celle de la France devient celle de la constitution de l'unité et du développement de la province » (3).

Il en résulte pour les bourgeoisies alsaciennes un mélange de traits spécifiques et généraux. A Strasbourg, nous trouverons donc, outre une bourgeoisie de robe liée au rôle politique et administratif de la ville, une bourgeoisie du négoce et du commerce et une bourgeoisie financière dont l'influence a été liée à la situation de la ville et à son rôle dans les échanges rhénans. Il ne s'y instituera pas une bourgeoisie industrielle puissante et influente.

---

(1) Ceci a largement confirmé l'assise foncière de la bourgeoisie colmarienne, l'industrialisation au XIX<sup>e</sup> ne restant qu'un phénomène secondaire, même si elle a eu un impact considérable sur l'extension urbaine.

(2) On sait que cette bourgeoisie française qui était à l'origine constituée par une multiplicité de bourgeoisies urbaines, a joué ensuite un rôle prépondérant par ses alliances avec la monarchie dans la formation de l'unité nationale. Dans le cadre français, la bourgeoisie urbaine se diversifia dans le temps, particulièrement sous le régime de Louis XIV, en noblesse de robe (conseillers d'Etats, hauts fonctionnaires) en moyenne robe (conseillers de parlement de province) et en petite robe (avocats, notaires et greffiers), en bourgeoisie commerçante et manufacturière et bourgeoisie financière. Au XIX<sup>e</sup> siècle s'y ajoutera la bourgeoisie industrielle. Ce n'est qu'entre 1789 et 1830 que la bourgeoisie accède en plusieurs étapes au contrôle du pouvoir politique de l'Etat. Un peu plus tard apparaîtront les organisations ouvrières s'opposant à la puissance de la bourgeoisie. Après s'être assuré le contrôle de l'Etat, la bourgeoisie française n'en continuera pas moins à veiller aux bases de son pouvoir, c'est-à-dire aux villes... sans s'y limiter puisque, pour prendre un exemple alsacien, c'est la bourgeoisie de Colmar qui sera à l'origine de grandes transformations dans le système de production et de commercialisation de l'agriculture de la région colmarienne. Il en a été de même pour la bourgeoisie strasbourgeoise.

(3) DOLLINGER, *Histoire de l'Alsace. La formation de la province Alsace* (Documents de l'histoire de l'Alsace). E. Privat, 1970 et 1972.

A Colmar, plus modestement, nous trouverons une bourgeoisie de moyenne robe et de partisans, une bourgeoisie de négociants très orientés vers la propriété foncière. A quelques familles près, nous y noterons l'absence d'une vraie bourgeoisie financière ou industrielle. A Mulhouse, par contre, la bourgeoisie dominante sera exclusivement industrielle (et financière) (1).

Pendant tout le XIX<sup>e</sup> siècle, époque de domination des bourgeoisies industrielle et financière, les différences caractérisant les bourgeoisies des villes d'Alsace vont continuer à peser sur l'orientation de ces villes. Conservant une forte assise foncière, les bourgeoisies de robe, les bourgeoisies commerçantes et financières seront peu favorables aux créations industrielles. Elles s'y opposeront avec succès dans les villes qu'elles dominent. Elles conserveront par contre des liens politiques et économiques assez étroits avec leur environnement rural. Restant cependant très axées sur leurs villes, elles auront tendance à s'y replier en cas de difficultés de tous ordres plutôt que de se désagréger. Il en ira tout autrement des bourgeoisies industrielles qui ont misé assez tôt sur des réseaux interurbains, inter-régionaux et internationaux. Ceci est particulièrement sensible à Mulhouse.

Ces caractéristiques sociales et économiques des bourgeoisies urbaines permettent de comprendre encore aujourd'hui l'évolution dynamique des villes d'Alsace. Evidemment, dans une ville donnée, la bourgeoisie urbaine qui y dominait traditionnellement n'y joue plus un rôle aussi exclusif qu'autrefois : le développement d'autres catégories sociales — cadres supérieurs, ingénieurs, chercheurs... — tend à diversifier progressivement son contenu et bouscule les modèles culturels et les comportements traditionnels (2).

Néanmoins, l'héritage reçu restreint la marge d'action des acteurs en présence dans des limites qu'ils ne peuvent guère déborder sans risque de rupture fondamentale.

La difficulté traditionnelle de la bourgeoisie alsacienne de dépasser pour les raisons citées ses liens locaux et de se démarquer au bénéfice de la région de sa position nationale, est connue. Quelles que soient les intentions des hommes, cet héritage l'a empêchée, de fait, de jouer l'unité de la région Alsace en tant que telle.

Ainsi, les entraves à la mise en place d'une stratégie unitaire de planification régionale sont en Alsace de nature assez différente par rapport à celles que l'on peut constater dans d'autres régions françaises (par exemple, rivalités entre villes cherchant à s'assurer les mêmes avantages économiques, politico-administratifs, etc...). Nous verrons plus loin que des signes de changement à cet égard sont désormais perceptibles.

---

(1) Elle liera ses intérêts à ceux de la France comme le montre la création de la « commission des intérêts alsaciens » et du « syndicat industriel du Haut-Rhin » en 1871.

(2) Ce phénomène est particulièrement sensible dans une ville comme Colmar qui, pour des raisons propres, a vu s'effacer, à plusieurs reprises, sa bourgeoisie originelle.

## II - Pour un projet régional

### A - LES ÉLÉMENTS ET FORCES CONTRAIRES

L'Alsace, comme tout système social complexe, est soumise à l'action de forces antagonistes, les unes centrifuges, les autres centripètes. Les unes et les autres, comme nous avons pu le constater dans les pages précédentes, s'enracinent dans l'histoire qui singularise la région. C'est dans ce champ de forces économiques, sociales, culturelles, idéologiques, politiques que se meuvent les groupes et institutions qui ont charge de conduire le destin de l'Alsace et de ses villes dans le cadre régional et national. L'analyse de ces forces s'avère indispensable pour comprendre les mécanismes et les processus qui commandent la dynamique des villes et pour aborder la planification et l'aménagement en tant que processus social et traduction de choix politiques. Nous commencerons par l'analyse des forces centrifuges qui constituent des obstacles, même s'ils ne sont pas insurmontables, à la mise sur pied d'un projet original auquel adhèreraient la majorité des groupes et institutions de la région (1).

#### 1) HAUT-RHIN/BAS-RHIN : DES DIFFÉRENCES DÉMOGRAPHIQUES ET ÉCONOMIQUES

Quelques données de base suffiront pour montrer les similitudes ou les différences des structures démographiques des deux départements de l'Alsace.

En 1968, avec 1 412 385 habitants, l'Alsace représentait 2,8 % de la population française totale. Le Bas-Rhin regroupe la population la plus importante (58,8 % de la population alsacienne) et a enregistré entre 1962 et 1968 une croissance (+ 7,4 %) plus forte que le Haut-Rhin (+ 6,8 %). Par contre, ce dernier département est plus urbanisé (72,6 % de population urbaine contre 67,9 % dans le Bas-Rhin) (2) et accueille un nombre plus élevé d'étrangers (60 % du total) ; la structure d'âge est sensiblement la même dans les deux départements.

---

(1) Notons que ceci ne signifie nullement que nous donnions un poids supérieur à ces forces par rapport à celles qui favorisent l'unité régionale.

(2) France entière : 70 %.

Il convient de signaler le bilan positif en faveur de l'Alsace des mouvements migratoires inter-régionaux (1962-1968 : + 15 060 personnes). L'importance de la part de la Lorraine dans l'immigration alsacienne ne fait que confirmer les courants existants entre les deux régions.

Si l'on prend comme critère la répartition entre branches des effectifs industriels employés, les deux départements d'Alsace se caractérisent, l'un par rapport à l'autre :

— pour le Bas-Rhin, par un poids plus important des branches « métaux et mécanique », « constructions électriques », « transformation des métaux » et « industries alimentaires »,

— tandis que le Haut-Rhin emploie relativement plus d'effectifs dans l'automobile certes, mais aussi dans la « chimie », le « textile et l'habillement ».

Ces différences reproduisent des différences de structures anciennes qui tendent à se réduire depuis ces dernières années. Cependant, la progression de chaque département ne s'effectue pas au même rythme et dans les mêmes branches. Ainsi, le Bas-Rhin connaît depuis 1966 une croissance globale relativement plus importante de ses effectifs industriels (+ 12,8 %). Dans le Haut-Rhin (+ 11,7 %), la croissance la plus forte concerne les effectifs des secteurs « automobile », « transformation des métaux et machines ».

Autre différence à relever : le plus grand apport de main-d'œuvre haut-rhinoise dans le phénomène des migrations frontalières vers l'Allemagne et la Suisse.

En outre, parmi les frontaliers haut-rhinois se rendant vers l'Allemagne, la proportion des manœuvres et ouvriers spécialisés (73,4 % en sept. 72) et des femmes (42 % à la même date) est nettement plus élevée que pour le Bas-Rhin (63,3% et 29,4 % respectivement). Ce dernier se caractérise par une part relativement plus importante d'ouvriers qualifiés et d'employés (34,7 % contre 23,4 % dans le Haut-Rhin).

Le dynamisme industriel de l'Alsace transparaît dans la création, de 1966 à 1973, de 34 500 emplois, dont 11 500 ont servi à remplacer les emplois supprimés. Ils ont été pour la plupart le fait d'extension d'entreprises déjà implantées (64 %). Ceci a nécessité l'accueil de quelques 35 000 travailleurs immigrés. La même période a vu une augmentation importante des travailleurs frontaliers : en 1975 quelque 30 000 Alsaciens traversent la frontière pour travailler en Allemagne et en Suisse. On a remarqué que, depuis peu, les nouvelles entreprises tendent à s'implanter non plus seulement dans la plaine, mais aussi au pied des Vosges (1).

Malgré la diminution constante du nombre d'entreprises artisanales, la région continue à s'intéresser à l'**artisanat** (2) non seulement pour des raisons économiques mais aussi pour les conséquences sociales de ce type d'activité. En effet, par la division peu accentuée du travail entre salariés, par la participation personnelle du chef d'entreprise aux travaux, par le fait qu'il ne s'agit pas, en général, d'une production de masse mais d'une production sur commande préalable, par son esprit corporatiste et coopératif, l'artisanat contribue efficacement à entretenir en Alsace une certaine

(1) Etude du rapport des forces économiques dans l'espace rhénan. O.E.D.A.-CO.FR.OR.

(2) Il convient de rappeler qu'en Alsace la définition de l'artisanat est plus extensive et comprend en particulier les entreprises de moins de 10 salariés (au lieu de 4 dans le reste de la France).

conception du travail et des rapports sociaux, qui échappe aux inconvénients de la grande industrie et à des rapports basés sur la lutte de classes. Cette conception se répercute même sur le comportement global de la population travaillante alsacienne. C'est dans ce contexte qu'une demande et une attente existent chez plusieurs acteurs (organismes et individus) régionaux qui souhaiteraient l'élaboration d'une politique claire au sujet de l'artisanat en tenant compte de la spécificité alsacienne. Le problème d'une revitalisation économiquement efficace de l'artisanat est donc posé (1).

L'artisanat qui représente en Alsace 17 % de la population active, a un rôle important dans les villes, particulièrement à Strasbourg, Mulhouse et Colmar. Viennent en second lieu Huningue, Sélestat, Saverne, Haguenau, Molsheim (2).

## 2) DES VOISINS ÉCONOMIQUEMENT FORTS : LE BADE ET BAË

L'évolution économique alsacienne, dans son contexte national, est jugée positive par certains, mais elle peut être interprétée par d'autres de façon moins optimiste dès lors qu'on la confronte au dynamisme du Bade et de Bâle. Le Bade se caractérise, par ordre d'importance, par les industries à haute valeur ajoutée des métaux, de la chimie, et des industries graphiques. A Bâle prédominent la chimie (où le processus de concentration est particulièrement fort), puis les industries de transformation des métaux.

Le Bade, Bâle et l'Alsace sont confrontés à une pénurie de main-d'œuvre surtout industrielle. Dans ces deux premières régions, ceci tend à freiner la croissance industrielle au niveau des effectifs (3) et oblige à rechercher des gains de productivité. Si, du côté de l'Alsace, un problème de création d'emplois industriels continue à se poser, chez ses voisins c'est le tertiaire qui, de plus en plus, tend à assurer la croissance des emplois. Cette évolution à Bâle et dans le Bade résulte d'un choix volontaire lié à la structure de la qualification de la main-d'œuvre et à la stagnation démographique. Une telle tendance, politique par surcroît, n'est pas sans conséquence sur les différences que l'on enregistre dans le type de dynamique entre les villes alsaciennes d'une part, et les villes allemandes et suisses d'autre part... Pour les villes alsaciennes, les modèles de référence de la croissance restent avant tout industriels, même s'ils sont influencés par une idéologie et parfois par une politique tenant compte de valeurs urbaines et d'environnement, qui sont traditionnelles en Alsace. Il n'en reste pas moins vrai que les bourgeoisies alsaciennes, au fur et à mesure que leurs liaisons financières avec l'industrie disparaissent en raison de la concentration du capital national ou multinational, ont de moins en moins de prise sur les projets économiques industriels, susceptibles de prendre en charge l'Alsace en tant qu'entité régionale unique.

(1) Pour ceci, les aspects financiers (fiscaux), juridiques et de formation sont essentiels. Reste à résoudre le problème, déjà largement débattu, que posent certaines survivances d'un particularisme alsacien en ce qui concerne l'artisanat. Subsiste aussi le problème de la revalorisation sociale de l'artisanat.

(2) Cf. A. FRANQUEVILLE, *L'artisanat alsacien*, 1964. (Thèse du 3<sup>e</sup> cycle, Strasbourg).

(3) Notamment des immigrés étrangers.

### **3) STRATÉGIES CENTRALES ET INTÉRÊTS LOCAUX**

D'un autre côté, comme les grands moyens d'opinion publique l'ont relevé, la nouvelle bourgeoisie liée à la grande industrie, les principaux organismes économiques régionaux et organismes centraux, se situent beaucoup plus dans une logique nationale, voire internationale. Par contre les élus locaux se placent davantage dans l'optique des intérêts locaux urbains ou départementaux. Cette différence de vues peut être source de conflits, d'autant plus qu'un mouvement puissant d'opinion publique défavorable aux desseins des stratégies nationales et des grandes firmes ne cesse de se développer en Alsace. On peut estimer plus que vraisemblable l'hypothèse selon laquelle l'opposition qui s'est manifestée à l'installation à Markolsheim d'industries étrangères polluantes, serait une opposition de fond à une industrialisation tous azimuts sans stratégie spatiale suffisamment définie qui hypothéquerait l'espace alsacien disponible.

C'est sur cet arrière-plan économique, où le tissu industriel alsacien enregistre désormais une capacité de développement propre indépendamment du rythme (qui se stabilise) d'implantations de nouvelles industries (surtout étrangères), et sur cet arrière-plan social que s'inscrit le dynamisme (ou le manque de dynamisme) des villes. Bien évidemment, cela ne veut nullement signifier que ce dynamisme soit entièrement inscrit et déterminé par les seuls facteurs de croissance industrielle. Mais c'est souvent par rapport aux problèmes posés par cette croissance aux agglomérations que les groupes et institutions élaborent leurs projets et leurs stratégies et que des enjeux se constituent.

### **4) DES PROJETS FRACTIONNÉS**

Ces enjeux liés à l'industrialisation concernent inégalement les espaces, les institutions et les villes. Par exemple, le projet d'industrialisation d'Offendorf, au Nord, intéresse l'administration centrale dans la mesure où ce projet s'inscrit dans la stratégie de grandes firmes étrangères. Dans cette optique, il intéresse le port autonome de Strasbourg qui est l'organisme aménageur et, à travers lui, la ville de Strasbourg. Par contre, les villes les plus proches de Bischwiller et d'Haguenau se sentent assez peu concernées par ce projet (Haguenau moins encore que Bischwiller) dans la mesure où elles n'en attendent pas de retombées sensibles au niveau de l'emploi. Dès lors, les considérations d'ordre écologique sont plus facilement mises en avant à l'encontre de ce projet, et les associations représentant des groupes sociaux soucieux de sauvegarder l'environnement s'y opposent. Nous sommes donc en face d'un projet pour lequel, malgré son importance, les principales villes d'Alsace ne montrent que peu d'intérêt et où la dimension régionale est peu perçue. De fait, en Alsace (et en ceci elle n'est pas un cas unique) les réalisations, dans le passé ou aujourd'hui, des zones industrielles et des équipements d'accompagnement tout au long du Rhin et les diverses réalisations dans les villes elles-mêmes ne sont pas le résultat d'un projet régional cohérent qui aurait été élaboré par concertation entre les diverses institutions concernées. Elles sont plutôt le résultat de projets distincts dont les uns sont portés par Strasbourg, les autres par Mulhouse, par Colmar, par Obernai ou par d'autres villes. Ceci est particulièrement évident pour Colmar et pour l'industrialisation rhénane qu'elle a promue.

## 5) IMPACT DIFFÉRENT DE L'INDUSTRIALISATION SUR LES VILLES

### ■ réseau urbain (1)

Le dynamisme industriel en Alsace s'est répercuté de façon différente dans les villes que nous avons étudiées (2). Ce mouvement a renforcé l'emprise de Mulhouse, de Colmar, d'Haguenau, de Molsheim et d'Obernai, sur leurs environnements respectifs de bourgs et de petites villes et dans une moindre mesure, pour des raisons que nous exposerons plus loin, celle de Strasbourg sur le sien. Par contre, il n'a pas eu pratiquement d'impact sur des villes comme Sélestat et Barr. Les taux moyens de croissance annuelle de population (1962/68) sont assez élevés pour les agglomérations d'Obernai (5,6 ‰), de Mutzig (2,5 ‰), de Bischwiller (2,3 ‰), de Saint-Louis (2,4 ‰) et de Colmar (2,2 ‰). Strasbourg, Mulhouse et Haguenau ont enregistré des taux de croissance moindres, assez voisins les uns des autres (respectivement, 1,7 ‰ ; 1,6 ‰ ; 1,8 ‰). Le rythme de croissance s'est ralenti ou a stagné, par rapport à la période 1954-1962, dans des villes comme Sélestat (1 ‰), Saverne (0,9 ‰) et Molsheim (2,1 ‰), cette dernière conservant un taux de croissance élevé.

### ■ croissance des emplois et évolution des rôles urbains

Le nombre d'emplois industriels nets (3) par création et suppression d'établissements entre 1966 et 1972 constitue un indice synthétique du dynamisme des villes. Dans le Bas-Rhin, vient en tête très nettement Obernai (+ 910), suivie de l'agglomération de Strasbourg (+ 417), d'Haguenau (+ 304) ainsi que de Molsheim (+ 227), tandis que l'agglomération de Mutzig a enregistré une perte de 41 emplois et celle de Sélestat une perte de 43.

Dans le Haut-Rhin, ce sont particulièrement Colmar (+ 488 emplois, entre 1966 et 1972) et les petites communes rurales concernées par les zones industrielles rhénanes créées par la C.C.I. de Colmar qui se distinguent par leur dynamique à cet égard. A Mulhouse, malgré le dynamisme industriel de cette ville, le nombre d'emplois industriels, toujours résultant des créations et suppressions d'emplois, a diminué : — 1 080 ou — 1 440 selon que l'on considère l'agglomération ou la commune centre. On enregistre aussi des diminutions à Cernay, à Guebwiller et à Saint-Louis bien qu'elles portent sur des chiffres faibles.

L'analyse de la composition de la population active par C.S.P. (catégories socio-professionnelles) montre que, dans la période de 1962-1968, globalement les modifications les plus sensibles se sont produites à Colmar.

---

(1) Par « réseau urbain », nous entendons un ensemble de relations de diverse nature existant entre une ville, d'autres villes et leurs environnements respectifs. Dans le réseau prédomine l'influence d'une ville ou d'une agglomération, laquelle organise économiquement, politiquement ou idéologiquement un espace sous-régional.

(2) Il ne faut pas tirer de conclusions du silence que nous gardons à propos de certaines villes qui n'ont pas été étudiées.

(3) C'est-à-dire, qui tient compte des emplois supprimés, tous secteurs industriels confondus.

Agglomérations	Cadres supérieurs, professions libérales	Cadres moyens	Employés	Ouvriers
Strasbourg .....	+ 22 %	+ 31 %	+ 13 %	— 1 %
Colmar .....	+ 21 %	+ 28 %	+ 23 %	+ 12 %
Mulhouse .....	+ 6 %	+ 17 %	+ 7 %	+ 2 %

En se limitant aux trois villes principales de l'Alsace, on peut affirmer que la croissance économique qu'elles ont enregistrée, ainsi que celle de leur environnement propre n'a fait que confirmer, à quelques modifications près, la structure des rôles qu'elles ont joués dans le passé.

Seule Colmar (ainsi qu'Obernai), en se donnant un rôle industriel, non négligeable, est en train de changer son image traditionnelle. Apparemment, cependant, ce nouveau rôle lui a servi à renforcer sa volonté et ses moyens d'encadrer sa région en essayant pour ceci d'imposer le concept de « moyenne Alsace » dont les frontières spatiales ne sont pas clairement définies. La position de Sélestat est à cet égard significative : bastion avancé du Bas-Rhin, cette ville intéresse Colmar comme bastion avancé potentiel de la « moyenne Alsace ». Les objectifs du S.D.A.U. (1) traduisent cette volonté et cette optique et ceci d'autant plus facilement que le désir de garder son caractère de ville moyenne à cadre urbain équilibré engage Colmar à reporter la croissance future (en emplois, population et partiellement en équipements) sur les autres communes jusqu'à celles du bord du Rhin.

Mulhouse, par contre, n'a pas pu encore ou n'a pas su changer son image de ville essentiellement industrielle. C'est pourquoi le développement des activités tertiaires y est posé aujourd'hui localement comme un problème majeur dont nous verrons plus loin la signification.

Strasbourg, à son tour, en participant à la croissance industrielle sur la Basse Vallée de la Bruche et, au Nord, sur les bords du Rhin, continue à renforcer essentiellement ses rôles tertiaires de toute nature — commerce, banques, services aux entreprises, université, culture — qui lui permettent d'asseoir sa vocation de ville européenne et par surcroît de métropole régionale. Sa vocation métropolitaine, principalement en ce qui concerne le rôle politico-administratif, est cependant beaucoup moins admise, notamment par les villes du Haut-Rhin jalouses de leur autonomie de décision, tant que celle-ci reste relativement possible.

Cette situation d'ensemble fait que le rayonnement de chacune des trois villes, dites « maîtresses », sur leur espace environnant propre reste semblable à celui du passé. Quelques exceptions doivent être mentionnées. En effet, **Colmar** a assuré une base réelle à son emprise sur les communes

(1) Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme.

voisines situées près du Rhin, et se trouve plus en mesure de jouer demain une stratégie vis-à-vis de **Sélestat** pour la faire rentrer dans la dynamique de la « moyenne Alsace ». La zone industrielle de Marckolsheim pourrait en être l'occasion, une fois remplie la zone industrielle de Fesseheim. **Obernai** à son tour, avec ses objectifs ambitieux de croissance et les projets déjà réalisés renforce sa position à l'intérieur du triangle Sélestat-Molsheim-Strasbourg. Elle peut ainsi plus facilement maîtriser son destin et tirer profit de la proximité de sa métropole sans s'aliéner. Enfin, **Haguenau** a réussi ces dernières années, grâce à son développement, à s'imposer comme centre-relais de l'Alsace du Nord (1), malgré l'obstacle que constitue la coupure de la forêt au Nord de la ville et malgré l'absence d'unité socio-économique, voire culturelle, de la zone concernée. L'ensemble de ces phénomènes nouveaux, brièvement exposés, **montre que la dynamique des réseaux urbains alsaciens s'enrichit progressivement**. D'autres villes que les « villes maîtresses » sont susceptibles de devenir par leurs équipements, s'ils étaient renforcés, des centres-relais pour leur environnement de façon à ce que leur population soit moins dépendante de certains services offerts par des villes plus importantes, surtout par Strasbourg.

Toutefois, la traditionnelle coupure entre les villes principales du Nord et du Sud ne fait que se renforcer et s'étend même à d'autres villes, dans la mesure où elles parviennent à assurer leur développement et leurs projets en partie par des moyens distincts. Cependant le dynamisme manifesté à travers cet ensemble ne conduit pas forcément à un renforcement de l'unité régionale. Surtout, il ne favorise pas davantage l'apparition des conditions nécessaires pour qu'une forte solidarité entre les villes les plus dynamiques débouche sur une volonté régionale capable de se traduire dans l'élaboration de projets régionaux d'intérêt commun (2).

## 6) ABSENCE DE POLITIQUE ET DE PROJETS RÉGIONAUX. POURQUOI ?

C'est donc essentiellement sur la base des intérêts économiques, sociaux et politiques localisés au niveau de la ville elle-même, de l'agglomération, de la zone d'influence de la ville principale, des cantons et à la limite mais pas toujours du département, que les jeux et les enjeux se font, que les projets et les stratégies s'élaborent. Dans cette pratique on ne perçoit que rarement une optique régionale dépassant le stade du discours.

C'est dans ce contexte d'éclatement, de fractionnement, qu'agissent et réagissent le plus souvent les institutions à base urbaine locale ou à base plus large. Au travers de plusieurs interviews, on peut constater que les institutions régionales elles-mêmes ont eu tendance à agir jusqu'au passé

---

(1) Haguenau relaye en effet l'influence de Strasbourg sur l'Alsace du Nord.

(2) Il en est ainsi, par exemple, en ce qui concerne le projet d'autoroute Nord-Sud pour lequel les villes du Haut-Rhin sont en fait peu motivées tant que les autres liaisons les intéressant ne seront pas réalisées. Par ailleurs, on y avance souvent l'argument que cette autoroute répond plus à un besoin de prestige des Alsaciens qu'à des nécessités économiques. Ainsi, une bonne route à quatre voies est jugée, pour l'instant, suffisante. Le problème se poserait tout autrement si le rôle dévolu à l'autoroute ou à la route à quatre voies était celui d'assurer la solidarité entre les divers espaces de la région en favorisant les échanges des hommes et des choses.

récent en tant que somme des réalités locales diverses. Faut-il rappeler que ce n'est pas là, avant tout, le résultat d'une quelconque mauvaise volonté mais le fruit d'une histoire particulière fort diversifiée de l'Alsace, histoire que portent aussi les hommes ayant en main le destin de la région ?

Beaucoup de responsables en sont conscients, seule la création d'une volonté nouvelle chez les élus de l'Alsace et des villes peut donner, à l'avenir, une réalité unitaire à la région dans la pratique... Des germes de cette volonté sont déjà perceptibles.

### ■ Strasbourg et l'Alsace : des rapports ambigus

Pour qu'une dynamique unitaire régionale puisse se mettre en marche, si l'on croit ce qui nous a été longuement répété, il est important que la ville de Strasbourg (c'est-à-dire ses groupes dominants et ses institutions principales) joue à fond son rôle de métropole au bénéfice de la région. Il faut constater qu'à ce sujet d'énormes réticences (ou préjugés ?) existent dans les autres villes d'Alsace.

L'hypothèse la plus vraisemblable, avancée dans la région pour expliquer cet état d'esprit vis-à-vis de la capitale régionale, est celle-ci : jusqu'à présent, à supposer que Strasbourg ait eu la volonté d'assumer son rôle régional sans l'accaparer à son seul profit, cette volonté n'a pas su ou n'a pas pu se manifester en raison du rôle joué par l'administration centrale dans le choix de la répartition des grands équipements entre villes. Or on sait que, jusqu'à une période récente, la politique de cette administration tendait à renforcer essentiellement les « métropoles » régionales (1).

Toujours est-il que pour beaucoup de responsables de maintes villes, cette réponse est ambiguë. En fait, ils ne souhaitent pas vraiment voir Strasbourg jouer un rôle de métropole régionale. Il est ainsi plus facile pour eux d'avancer comme une constatation l'absence de ce rôle, en dehors des aspects essentiellement administratifs. Les raisons invoquées pour justifier cette absence de rôle régional dans le cas de Strasbourg sont diverses : son manque de politique régionale se traduisant par des objectifs de planification et d'aménagement susceptibles d'intéresser l'ensemble de l'espace alsacien ; l'absence d'une réelle prise en charge et d'animation du développement économique, industriel et tertiaire, de toute l'Alsace ; l'absence d'une politique suivie, visant à se doter et à doter d'autres villes d'équipements à intérêt régional proprement dit. Et tout ceci indépendamment des obstacles provenant du poids de la centralisation française.

L'ambiguïté et la fréquence de ce constat fait par les non-Strasbourgeois sont pour le moins surprenantes, puisqu'on ne rencontre, en dehors de milieux strasbourgeois tout au moins, qu'une très faible volonté et qu'un désir très faible de voir Strasbourg jouer un rôle de métropole régionale qui viendrait en fait perturber l'équilibre des relations entre les diverses villes et leurs environnements propres.

---

(1) Quoiqu'il en soit, il est difficile de penser que le S.D.A.U. de Strasbourg ait été conçu en considérant son statut de capitale régionale comme une idée directrice possible (cf. note 1, p. 31).

## ■ les objectifs de Strasbourg : renforcer son image de métropole et de ville européenne

D'autre part, on constate que les activités, les équipements de nature diverse, dont Strasbourg s'est dotée ou qu'elle projette de se donner traduisent dans la majorité des cas sa volonté de renforcer son image de métropole rhénane et de ville européenne (organismes politiques, Conseil de l'Europe, organismes internationaux concernant la navigation rhénane, les Droits de l'Homme, congrès internationaux, etc...) plus que de jouer réellement un rôle de métropole régionale. En effet, par certains de ses équipements, la métropole strasbourgeoise joue un rôle qui déborde le cadre de l'Alsace. Ces équipements n'entrent pas dans une logique purement régionale. Il en est ainsi des banques régionales C.I.A.L. et SOGENAL, de la Bourse de Commerce (siège également de l'Association européenne des bourses de commerce), du Palais des Congrès, du projet balbutiant de Centre de Commerce International, de l'équipement hospitalier, du théâtre national, de l'orchestre radiosymphonique et de la bibliothèque nationale et universitaire dont le rayonnement s'étend à l'Est, au Sud jusqu'au Jura et même à l'Europe. Tout se passe comme si Strasbourg assumait son rôle de métropole régionale en voulant être une métropole tout court, rayonnant sur l'Est et sur l'Europe et, surtout dans l'Europe rhénane (1). Cette réalité qui conditionne pour beaucoup le comportement des institutions de Strasbourg, semble nourrir l'attitude souvent négative du reste de l'Alsace vis-à-vis de Strasbourg. Il est difficile à cette ville de choisir prioritairement entre les dimensions alsacienne, européenne et rhénane historiquement héritées pour organiser l'ensemble de ses projets autour d'une de ces dimensions, en lui subordonnant de façon cohérente les autres. Faut-il ajouter que seule la ville de Strasbourg assume la vocation européenne de l'Alsace » et que pour les autres villes principales ce problème ne se pose qu'en fonction de problèmes concrets qu'elles rencontrent ?

Ce rayonnement au-delà des limites régionales et nationales, hérité de l'histoire freine l'émergence d'une politique unitaire alsacienne d'aménagement et de la planification (2). En fait les équipements existants ou projetés entraînent le plus souvent des effets voulus ou non de rayonnement qui se situent tantôt à une dimension régionale, tantôt à des dimensions plus larges, sans que ces dimensions soient nettement départagées.

## ■ importance de l'esprit communal

Le « Français de l'intérieur » sera frappé par l'importance de l'« esprit communal » dans les villes alsaciennes. En vertu de cet esprit communal, au-delà de la prise en compte des intérêts particuliers des milieux sociaux

(1) Cf. à ce sujet la prise en compte de la dimension européenne et rhénane dans la définition des « objectifs régionaux » du S.D.A.U. de l'agglomération de Strasbourg.

(2) L'histoire y est pour beaucoup. Pendant un long passé, les villes ont dû assurer leur avenir sans arrière-plan régional. Pendant la période allemande, la stratégie de planification (équipements créés, rôles attribués aux villes) s'est axée essentiellement sur quelques villes (« villes maîtresses », Haguenau...). Tout ceci a habitué ces villes à penser leurs projets avant tout en fonction d'elles-mêmes. C'est aussi une des raisons de la difficulté de Strasbourg à jouer son rôle de capitale régionale. Elle ne peut compter sur Mulhouse-Colmar pour l'appuyer, comme elle ne peut compter ni sur Nancy-Metz, ni sur Karlsruhe pour s'insérer dans un espace plus vaste et pour y jouer un rôle de « métropole sectorielle » (concept de E. JULLIARD : il s'agirait pour la ville, d'avoir un rayonnement d'envergure métropolitaine dans un nombre limité de secteurs d'activité).

influent, les municipalités ont à cœur de réaliser toutes sortes d'équipements collectifs pour l'ensemble de la population et, dans certains cas, à défendre jalousement les régies municipales (1). Cet esprit conduit à une attitude de méfiance, voire de défense de principe, face aux ingérences considérées comme non nécessaires ou abusives des administrations extérieures.

Cette vivacité des institutions locales dans maintes villes en Alsace (comme dans certains cas en d'autres régions françaises) ne les prédispose pas, par nature, à penser leur aménagement de l'espace, leurs équipements et leurs projets plus généralement en fonction de projets régionaux d'ensemble dotés d'une logique propre au profit de l'Alsace en tant que telle.

## **B - LES ÉLÉMENTS ET FORCES FAVORABLES**

Il serait hâtif de conclure à partir de l'analyse précédente à l'inexistence de forces sociales capables de donner un contenu à une politique régionale alsacienne en termes de planification et d'aménagement. **L'Alsace dispose, en effet, de tout un ensemble de caractéristiques spécifiques permettant la création et le développement d'une dynamique régionale unitaire.** Nous en ferons état ici rapidement.

### **1) LA CULTURE ALSACIENNE : FACTEUR DE COHÉSION RÉGIONALE**

C'est d'abord la culture alsacienne qui imprègne fortement tant la mentalité des habitants que le mode d'action des responsables locaux et régionaux. Ce n'est pas un hasard, si lorsque nous posons ce problème à des responsables, la réponse portait toujours sur la culture définie autant comme un ensemble de valeurs auxquelles la population adhère que par des comportements et des modes de vie souhaités et adoptés.

Parmi les éléments culturels qui constituent des facteurs de cohésion régionale susceptibles de se renforcer, il faut citer les points suivants : les liens étroits existant traditionnellement entre de nombreuses villes, moyennes et petites, et leurs environs ruraux, la capacité d'organiser l'espace et la vie sociale, économique et culturelle, la multiplicité d'associations (sportives, musicales, théâtrales, etc...) existant depuis très longtemps dans les villes et les bourgs ruraux, le souci de sauvegarder et de développer la pluralité linguistique, l'attention que l'on porte au maintien d'un certain équilibre entre qualité du cadre urbain (avec sauvegarde ou restauration de l'héritage architectural) et développement économique, notamment industriel (2), la place que l'on accorde au tourisme, tant urbain (Obernai, Colmar, par exemple) que vosgien, l'importance donnée à l'habitat indivi-

---

(1) Ceci a été flagrant dans le cas de Colmar lors d'une élection municipale et en a alors fortement influencé les résultats, puisque la sauvegarde ou non du caractère non privé des services publics divers de la ville fut alors un enjeu.

(2) C'est sous cet angle qu'il faut envisager les associations alsaciennes de défense de l'environnement ; les valeurs sous-jacentes auxquelles elles se réfèrent proviennent d'une situation locale et régionale spécifique.

duel et au statut particulier de l'artisanat. La façon dont, en Alsace, sont perçus et vécus les rapports sociaux à l'intérieur du monde industriel, façon qui se reflète dans les rapports entre groupes institutionnels urbains, rentre dans le même cadre. En effet, ces rapports se caractérisent (1) par un refus, conscient ou inconscient peu importe, de ce qu'on a appelé la « lutte de classes ».

Il est vrai que, dans les zones où la classe ouvrière est confrontée aux grandes entreprises nationales, ce type de rapports sociaux favorisant le consensus tend de plus en plus à disparaître. Il n'en reste pas moins que, globalement, même dans des zones comme celle de la « moyenne Alsace » où des entreprises économiquement « avancées » sont implantées, ces rapports tendent encore à prédominer.

Nul doute que ceci ne constitue une base favorable à l'émergence et au développement d'une cohésion régionale qui pourrait se traduire dans une politique régionale spécifique. Certes, ces éléments peuvent entrer en ligne de compte pour donner une dimension à une politique régionale. Toutefois, comme nous l'ont signalé, de façon pertinente, certains responsables, ils ne peuvent qu'en constituer les prémisses. Dans la réalité, c'est grâce à une volonté décidée des élus que cette politique verra le jour. La forte demande, de la part des élus responsables au niveau régional, pour élaborer une politique régionale d'ensemble plus claire, qui puisse servir de cadre de référence pour situer et juger les projets concrets intéressant la région, constitue un signe évident d'une telle volonté.

## **2) VERS LA DÉFINITION D'UN PROJET RÉGIONAL**

Région française certes, mais située dans l'espace rhénan où elle a historiquement joué un rôle important, l'Alsace se caractérise par des traits économiques, juridiques et culturels qui en font une région spécifique.

C'est sur cette toile de fond que la région est amenée aujourd'hui à se poser les problèmes concernant son avenir et la maîtrise des effets souvent prévisibles du développement économique de son environnement national et international. Non que les collectivités locales et les responsables locaux aient attendu jusqu'à aujourd'hui pour se préoccuper de l'avenir de leurs villes et des équipements, de leurs entreprises et de l'emploi, de la production agricole, etc... mais parce que les nouvelles institutions régionales permettent désormais de définir un projet régional ; d'autant qu'à ce niveau la conscience d'une solidarité se fait plus aiguë.

### **■ quel développement économique pour l'Alsace ?**

Dans ce contexte, quelles sont les questions le plus fréquemment soulevées dans les milieux alsaciens et auxquelles il faut apporter des réponses ?

Quel contenu donner au développement économique souhaité par tous pour l'Alsace ? Faut-il choisir une croissance à outrance toujours un peu

(1) L'influence du courant social-démocrate et, après guerre, du M.R.F., qui a été vécu comme la continuité du premier est pour beaucoup dans ce phénomène. Cf. aussi l'analyse remarquable de la CO.FR.OR sur les syndicats alsaciens, allemands et bâlois, les notes et documents de l'O.E.D.A....

sauvage ou opter pour un développement (extension) plus progressif, qui préserve les structures socio-économiques existantes au risque de les voir s'étioler et de ne pas assurer le plein emploi ? Dans cette alternative, encore faut-il situer les choix possibles par rapport à une interrogation préalable et fondamentale sur la position que l'Alsace désire occuper tant par rapport à la France qu'à l'Europe rhénane.

Ceci revient à poser le problème de la vocation de l'espace alsacien : doit-il être disponible plutôt pour les besoins des industries locales et régionales ou pour les besoins des industries nationales, européennes et internationales ? Si l'on accepte l'hypothèse d'une stagnation de l'industrie à faible valeur ajoutée dans le Bade et à Bâle s'accompagnant d'un accroissement des activités tertiaires, quelles en seraient les conséquences pour l'Alsace, sachant qu'elle est contiguë à l'axe « It-Brit » (1) où continue de se créer la majeure partie de l'essentiel de la richesse industrielle européenne.

Qui plus est, quelle que soit la vocation que la région choisisse pour son espace, comment sélectionner les entreprises nouvelles capables de créer les conditions d'un nouveau courant de développement avec celles déjà existantes, tout en préfigurant les nécessaires mutations qui ne manqueront pas de se produire dans les activités économiques comme dans le cadre et la qualité de la vie.

C'est au nom de cette qualité de vie d'ailleurs que des forces sociales revendiquent une protection accentuée des sites industriels, agricoles, forestiers et urbains de façon à ménager l'espace naturel et social tant pour les générations présentes que pour les générations à venir. Ménager l'espace, c'est aussi favoriser les valeurs sociales qui sont liées à son organisation (par exemple, rapport ruraux/urbains) et les rapports sociaux qui en dépendent. La notion d'équilibre est mise en avant par ces forces sociales tout comme le souci de préserver la communauté alsacienne face à l'action aveugle des lois économiques.

### ■ un nouvel aménagement des réseaux urbains

Parmi ces interrogations, il en est une qui émerge avec force et qui a trait à l'aménagement du réseau urbain alsacien. Cet aménagement passe par un préalable : quels rôles faut-il développer à Strasbourg pour que la ville assure pleinement sa double vocation de métropole régionale et rhénane ? Quels équipements faut-il renforcer, de quels nouveaux équipements doit-on la doter ? Les choix ne peuvent être envisagés que si l'on se préoccupe en même temps de la définition des rôles de Mulhouse et de Colmar. Dans le cadre régional, le poids relatif d'une ou de plusieurs villes ne risque-t-il pas de provoquer des tensions et des déséquilibres.

Ces interrogations sont d'autant plus actuelles que l'Alsace est caractérisée par un réseau de petites villes (Obernai, Sélestat, Saverne, Haguenau, Molsheim, etc...) dont la fonction est non seulement d'assumer leur environnement mais de le dynamiser. Comment aider à la promotion de ce réseau urbain ? faut-il d'ailleurs le promouvoir dans son ensemble ou définir une politique urbaine plus sélective ?

(1) L'axe appelé « It-Brit » s'étend de l'Italie du Nord à la Grande-Bretagne et regroupe l'essentiel de la richesse industrielle européenne.

Il semblerait que c'est dans cette optique que doit être repensé le problème des communications et, entre autres, des liaisons routières et autoroutières qui doivent s'adapter à ce système urbain très riche. Il faut éviter le risque de voir l'Alsace n'être qu'un couloir de circulation pour les produits au détriment des échanges entre les hommes.

### ■ la politique régionale : une coordination de projets localisés

En résumé, il s'agit donc de définir une politique de développement régional et de programmation des équipements qui confère à l'Alsace une place originale tant dans le cadre hexagonal que dans l'espace rhénan en sorte que sa spécificité historique et géographique ne soit pas source d'exclusion dans un cadre comme dans l'autre. Rappelons que cette spécificité emprunte à bien des domaines : le droit, l'artisanat, la gestion commerciale, l'architecture, le dialecte, l'enseignement, la religion et plus généralement, selon le terme consacré, la culture.

Evidemment, posée en ces termes, il se peut qu'une politique régionale soit difficile à définir et à mettre en œuvre. Il reste alors une ultime interrogation, la planification de l'Alsace (en dernière analyse) ne relève-t-elle pas d'une politique d'articulation entre plusieurs options localisées d'aménagement dont l'objectif entre autres serait l'unité régionale.

Dans ce cas, l'optique qui semble s'imposer serait de partir de la situation concrète de l'organisation urbaine alsacienne, c'est-à-dire de son fractionnement en un espace donné, des projets et actions de ces villes, de leurs objectifs majeurs, pour les ordonner dans un tout cohérent susceptible de renforcer la dynamique existante. L'articulation pourrait alors être assurée par des projets régionaux précis dont chacun de ces sous-ensembles tirerait un profit, mais pas toujours de la même nature.

Une autre façon de répondre aux besoins régionaux d'aménagement dans le cas de l'Alsace serait d'intervenir par des actions fortes, mais ponctuelles, au niveau d'une ville, dans la mesure où de telles actions peuvent renforcer le dynamisme existant et les relations entre une ville, les autres villes et leur environnement propre.

Cette façon de penser l'aménagement pourrait mieux répondre à une situation caractérisée de fait par la multiplicité des institutions (municipalité, port autonome, A.D.I.R.A., C.A.H.R., C.C.I., etc...) qui interviennent dans la conception, la réalisation et la politique concernant l'industrialisation (1). Celle-ci en effet s'est avérée résulter non pas d'une politique régionale d'ensemble mais de la conjonction sur un espace donné des interventions d'un ou de plusieurs acteurs institutionnels. Ceux-ci ont essayé avec des réussites inégales d'assurer le développement économique d'une zone déterminée en fonction de problèmes localisés. Apparemment, les tentatives visant à dépasser cette situation en cherchant à imposer un projet alsacien d'ensemble (industriel) risquent de buter sur le fait que les objectifs d'industrialisation et d'organisation de l'espace sont de nature différente et posent des problèmes spécifiques d'une zone à une autre.

---

(1) A.D.I.R.A. : Association de Développement Industriel de la Région Alsace.  
C.A.H.R. : Comité d'Action pour le Progrès Economique et Social du Haut-Rhin.

## **II - DYNAMIQUES URBAINES DIFFÉRENCIÉES**

# I - Strasbourg et son environnement régional

Les mécanismes opposés d'intégration ou d'éclatement régional résultent en grande partie, comme nous l'avons vu, de l'existence de plusieurs réseaux urbains en Alsace. A travers ces réseaux, quelques villes jouent un rôle d'organisation d'un certain espace, organisation qui précède et conditionne les tendances d'évolution au niveau proprement régional. D'où la nécessité de regarder de plus près, bien que de façon synthétique, la nature du développement en cours dans les villes et les enjeux qui s'y font jour.

## A - STRASBOURG

Bien que le mouvement de concentration urbaine tende à se ralentir depuis 1962, l'agglomération de Strasbourg regroupe plus du tiers de la population bas-rhinoise. La croissance a été relativement plus rapide dans certaines petites villes périphériques (Haguenau, Bischwiller, Molsheim, Mutzig, Obernai) (1).

### 1) UN NOUVEAU SUPPORT RÉGIONAL

Contrairement à ce que l'on escomptait vers les années 50, où l'idée d'une industrialisation et d'une urbanisation le long du Rhin vers le Sud jusqu'à Mulhouse avait été avancée, les tendances actuelles font apparaître :

- une coupure au Sud de Strasbourg,
- une croissance des villes les plus proches, situées au Nord de Strasbourg,
- un développement vers l'Ouest (Basse Vallée de la Bruche, Molsheim, Obernai...).

(1) Population totale en 1968	Taux de croissance démographique	1954-1962	1962-1968
Bas-Rhin : 827 000 hab.	Bas-Rhin	8 ‰	7,4 ‰
Communauté urbaine : 371 000 hab.	Communauté urbaine de Strasbourg		11,2 ‰
Agglomération : 339 000 hab.	Agglomération	15 ‰	10,6 ‰
Ville de Strasbourg : 254 000 hab.	Ville de Strasbourg	14,2 ‰	8,8 ‰

Le taux de ponction de la métropole sur l'accroissement démographique du Bas-Rhin, reste peu élevé, comparé à celui d'autres métropoles françaises sur leur environnement proche (cf. **Strasbourg métropole**, Tome I, page 13).

Ces tendances circonscrivent le nouveau support régional du développement de Strasbourg, inscrit dans un espace délimité au Nord par Haguenau-Bischwiller, au Nord-Ouest par Saverne, puis par le chapelet de villes et villages s'égrenant en bordure des Vosges jusqu'à Obernai (Marmoutier, Wasselonne, Molsheim, Mutzig, Rosheim...). Dans ce contexte, Molsheim, Saverne ainsi que surtout Obernai et Haguenau deviennent autant de centres-relais pour des sous-ensembles régionaux plus éloignés (1).

Parallèlement, la recherche d'une articulation nouvelle entre Strasbourg et Karlsruhe se traduit pour l'instant essentiellement par des échanges individualisés d'informations sans effets structurants. Cependant, l'intérêt que l'on porte tant du côté alsacien que du côté des industriels et aménageurs allemands au projet d'autoroute Strasbourg-Lauterbourg et au projet de nouvel aéroport international constitue un signe avant-coureur d'une volonté de solidarité. Toutefois, chaque ville vise à travers ces projets des objectifs différents mais non contradictoires. Sur le plan régional, en particulier à Mulhouse et en moindre mesure à Colmar, l'intérêt pour ces deux projets, notamment celui de l'aéroport (2), est très atténué et provoque naturellement une certaine méfiance pour des raisons de concurrence. En fait, Strasbourg envisage ses relations avec le Bade moyen, moins en termes de complémentarité inter-régionale qu'en fonction des possibilités qu'elles offrent pour élargir le rayonnement de son commerce et de ses services.

## 2) VERS UNE RESTRUCTURATION D'ENSEMBLE

C'est sur ce tableau de fond qu'il faut préciser les enjeux et tendances qui se manifestent à Strasbourg et dans son environnement propre concernant l'espace (projets urbains, opérations urbaines), le tertiaire et l'industrialisation. Tout se passe comme si, en dépit d'une politique du coup par coup, Strasbourg cherchait une nouvelle structuration d'ensemble sur des plans social, économique, voire politique avec leur traduction sur l'organisation de l'espace. Ainsi, à travers un foisonnement d'initiatives et de projets de nature diverse soutenus par des groupes locaux, nationaux ou étrangers se précise peu à peu le contenu de « Strasbourg métropole » dans ses diverses composantes : régionale (plus bas-rhinoise qu'alsacienne), hexagonale (surtout dans le rapport à Paris et à l'Est), rhénane et européenne. Toutefois, ces composantes se trouvent souvent confondues sans que l'on sache laquelle l'emporte et serait susceptible d'organiser le tout pour lui donner une dominante. Les actions réalisées ou en cours sont loin de s'inscrire dans un projet d'ensemble définissant clairement le contenu de la vocation de Strasbourg. projet qui pourrait donner lieu alors à l'affrontement de grandes stratégies de la part des principaux acteurs économiques, sociaux et politiques.

Tout d'abord, quant à la localisation des **enjeux dans l'espace**, un glissement assez significatif est en train de s'opérer.

Dans le passé récent, les principaux enjeux et les actions ont principalement porté sur les quartiers périphériques de Strasbourg (Hautepierre et

(1) De ce point de vue, Sélestat manifeste une position quelque peu ambiguë dans la mesure où le dynamisme d'Obernai plus au Nord semble l'emporter et où surtout le dynamisme de Colmar au Sud risque de faire basculer Sélestat vers le Haut-Rhin.

(2) Il est d'ailleurs abandonné aujourd'hui.

Cronenbourg à l'Ouest, Meinäü, Neudorf au Sud) et sur les communes proches de l'agglomération (Illkirch-Graffenstaden, Schiltigheim, Bischheim). Dans cette phase, le développement de Strasbourg fut surtout marqué par l'extension du port, la réalisation de grandes opérations d'habitat plus ou moins liées aux pôles industriels, celles d'équipements divers (rocade...).

Aujourd'hui, par contre, les nouveaux enjeux tendent à s'inscrire plutôt au centre même ou aux limites de l'agglomération. Les espaces concernés sont donc tout d'abord le centre-ville lui-même et les espaces qui le jouxtent au Nord et au Sud. Les enjeux y portent sur la réalisation de centres tertiaires (Halles, Place de l'Etoile, Wacken...) et la mise en valeur du centre ancien (restauration, commerces, secteurs piétonniers...). Ils intéressent à la fois les milieux locaux et progressivement de nouveaux acteurs extérieurs. Ces opérations sont par ailleurs susceptibles de déclencher ou d'accélérer des opérations immobilières plus ou moins spontanées dans les secteurs avoisinants (front de Neudorf, pressions sur la Robertsau, anciennes emprises industrielles à Schiltigheim...).

D'autre part, les nouveaux enjeux tendent à se localiser sur les franges du S.D.A.U. (1) voire au-delà (zone industrielle d'Offendorf, Basse Vallée de la Bruche, zones de loisirs de Plobsheim, aéroport international...).

En contrepartie, un certain flou demeure en ce qui concerne l'organisation des espaces intermédiaires que forment les quartiers périphériques de Strasbourg, les communes faisant partie de la communauté urbaine et celles englobées dans le périmètre du S.D.A.U.

Si l'on considère par exemple le S.D.A.U., celui-ci prévoit en principe de mieux diffuser la croissance urbaine sur un espace plus vaste, au-delà même des limites du S.D.A.U. Or, pour sa part, la ville de Strasbourg dispose sur son propre territoire communal de suffisamment d'espace disponible pour continuer à y concentrer les opérations les plus prestigieuses (ce qui s'est déjà passé pour l'opération Hautepierre).

Quant à la communauté urbaine, son périmètre ne mord que très partiellement sur les principaux secteurs névralgiques en périphérie de l'agglomération.

Dès lors, Strasbourg se trouve dans une position délicate vis-à-vis des autres villes de la communauté. L'intérêt de Strasbourg est en effet de préserver l'espace compris entre la ville et ses secteurs périphériques pour éviter une occupation dense et anarchique, mais elle ne peut dans le même temps proposer une vocation bien définie pour cet espace intermédiaire, hormis des opérations ponctuelles de desserrement d'équipements...

Dans le cadre du périmètre communautaire, c'est d'ailleurs surtout vers l'Ouest que devrait se produire le principal effort de structuration par desserrement de certaines fonctions centrales, en liaison avec la Z.U.P. (2) de Hautepierre, l'essor d'un habitat résidentiel sur les rebords du Kochersberg et, plus loin, l'industrialisation de la Basse Vallée de la

---

(1) Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme.

(2) Z.U.P. : Zone à Urbaniser en Priorité.

Bruche. Mais, en dehors de Strasbourg, très peu de villes de la communauté sont concernées par cet effort de structuration de la poussée vers l'Ouest.

Par contre, les principales communes situées au Nord et au Sud se trouvent en situation de concurrence, la plupart ayant monté leur zone industrielle et leurs programmes de logements avec une logique propre... Au Nord, on semble avoir renoncé à une urbanisation importante pour la reporter vers Haguenau-Bischwiller. En principe, ces villes devraient fixer la population attirée par l'éventuel développement de la zone industrialoportuaire d'Offendorf. Au Sud, un programme important est prévu sur Illkirch-Graffenstaden : habitat, université, I.U.T., lycée hôtelier, etc... S'y adjoint la zone industrielle lancée par Fegersheim. Mais c'est encore plus au Sud, le secteur de Plobsheim (zone de loisirs...) qui semble attirer l'intérêt du milieu d'affaires strasbourgeois.

On pourrait en conclure que le périmètre du S.D.A.U. est a priori plus pertinent que celui plus restreint de la communauté urbaine en ce qui concerne les problèmes liés à l'extension urbaine. Toutefois, une partie des enjeux et problèmes de Strasbourg paraissent ne pas avoir été pris en compte — peut-être ne pouvaient-ils pas l'être — par le S.D.A.U. D'où l'importance prise par la mise en place du SIVOM (2), la délimitation de schémas de secteurs et la définition des P.O.S. (3). Comme dans beaucoup d'autres villes françaises, l'élaboration du P.O.S. à Strasbourg devrait constituer un enjeu dans la mesure où un tel document peut lier la ville et ouvrir à d'autres partenaires (département, communes, groupes sociaux...) un certain droit de contrôle.

### 3) UN RENFORCEMENT DES ROLES TERTIAIRES

Les changements qui s'esquissent dans l'espace renvoient à l'évolution des différents rôles de Strasbourg. Sur ce plan, les projets et actions actuellement les plus marquants se situent dans la tradition des rôles tertiaires de la ville qui ne prennent pas directement appui sur le rôle industriel.

D'une part, ces projets restent peu articulés entre eux. D'autre part, le tertiaire strasbourgeois superpose des équipements dont les uns n'intéressent que le Bas-Rhin tandis que d'autres rayonnent sur l'ensemble de l'Alsace, sur les régions de l'Est et au-delà en France, et débordent même de l'autre côté du Rhin. Quelques-uns de ces équipements répondent à des fonctions de nature administrative régionale, constituent des services aux entreprises, sont liés à la construction européenne. D'autres par contre, concernent des activités culturelles (Opéra du Rhin, Théâtre...) à contenu en grande partie alsacien et auxquels sont particulièrement attachés les groupes et milieux sociaux strasbourgeois.

Dans sa composante politico-administrative, le **tertiaire à vocation régionale** ne paraît guère devoir accroître son importance. Pour les services régionaux, le vrai problème semble être d'éviter des hiatus trop graves

---

(2) SIVOM : Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple.

(3) P.O.S. : Plan d'Occupation des Sols.

entre deux dynamiques (Bas-Rhin, Haut-Rhin) relativement indépendantes, grâce à des procédures de coordination souples et ponctuelles.

L'évolution est différente en ce qui concerne la prise en charge des problèmes bas-rhinois. La transformation en cours des relations entre Strasbourg et son environnement départemental du fait de l'impact limité de l'industrialisation sur la croissance des services strasbourgeois. Les entreprises ont pu profiter d'un équipement tertiaire préexistant d'un assez bon niveau et rayonnant souvent au-delà du Bas-Rhin. Cette industrialisation ne contribue, pour sa part, à renforcer et à diversifier ce niveau d'équipement que par une série de micro-réactions affectant de façon privilégiée certaines gammes de services. Ces réactions s'inscrivent donc plutôt dans la dynamique traditionnelle du tertiaire strasbourgeois et ne la font évoluer que lentement. En effet, les entreprises ou établissements sont le plus souvent de taille moyenne et par là obligés à faire appel à des intermédiaires divers, dont certaines catégories sont déjà assez bien représentées sur place (institutions financières, transport, import/export...).

Cependant, comme la plupart des entreprises dépendent par ailleurs de centres de décision non strasbourgeois, elles recourent assez naturellement pour des services plus spécialisés (bureaux d'études...) aux services d'autres métropoles. Cette situation pose quelques problèmes en limitant le nombre des filières possibles pour améliorer le niveau et la gamme des services aux entreprises et par là renforcer le rayonnement régional au sens large (régions de l'Est) du tertiaire strasbourgeois (1).

Cependant, **certaines activités tertiaires traditionnelles de Strasbourg ont connu un renouvellement endogène assez remarquable**, par exemple, le secteur financier (2). A ce propos, il faut noter que face à une logique d'intégration financière des anciennes entreprises régionales dans de grands ensembles nationaux ou internationaux, les affaires des milieux financiers strasbourgeois en viennent à s'accorder préférentiellement avec un certain type de développement de Strasbourg et de sa région. Localement, leurs intérêts concordent davantage avec un renforcement du tissu de petites et moyennes entreprises régionales et un renforcement du tertiaire strasbourgeois dans son ensemble, sans qu'elles y perdent leur liberté de manœuvre.

Tout un autre ensemble d'activités d'accueil (touristiques-culturelles) tend à se développer à partir d'une certaine image de Strasbourg liée à son patrimoine urbain, à un cadre de vie et à un ensemble d'activités culturelles. C'est sur cette base que s'appuie aussi une **vocation européenne**. Ces activités permettent aux milieux strasbourgeois d'assurer le rayonnement de leur ville (3) et également de conforter leur propre situation dans la mesure où les effets qui en découlent correspondent assez bien aux activités

---

(1) C'est notamment l'une des raisons pour laquelle le potentiel universitaire de Strasbourg reste sous-utilisé.

(2) C'est un élément relativement original du tertiaire strasbourgeois par rapport aux autres métropoles françaises, et qui, sans jouer vraiment un rôle intégrateur sur le plan économique, entretient des liens divers avec de nombreuses autres activités, organismes... Les banques régionales sont représentées dans de très nombreuses institutions : C.C.I., A.D.I.R.A., Centre Régional de Productivité, Société de Développement, telle la S.A.D.E.-Alsabail... Elles sont présentes à un titre ou à un autre dans la plupart des grands projets immobiliers.

(3) En essayant par exemple de tirer parti de cette « image de marque » pour développer tout un dispositif d'accueil pour des manifestations internationales (Maison de l'Europe, Palais des Congrès, hôtels...).

ou aux intérêts de certains de ces milieux (promotion immobilière, milieux financiers, commerces).

**Le rôle universitaire** qui contribue à l'influence et au rayonnement de Strasbourg, participe encore assez peu à la restructuration du système strasbourgeois. Le renforcement du potentiel universitaire s'est effectué plus ou moins en marge, en fonction des efforts des pouvoirs publics. A défaut d'avoir affirmé une véritable vocation européenne, ce potentiel figure à un rang honorable dans l'ensemble national qui, en définitive, est l'un des premiers à en tirer profit (émigration des diplômés...).

Aujourd'hui, certains efforts se font jour pour mieux faire valoir ce potentiel. Ces initiatives se situent dans un contexte quelque peu différent selon qu'il s'agit du **potentiel scientifique** ou du **potentiel juridico-économique**. Dans le premier cas, lorsqu'il est question de motiver des implantations du type laboratoires, centres de recherches, industries à haute technicité..., l'initiative viendrait plutôt des milieux proches ou dépendant de l'appareil d'Etat (universitaires concernés, aménageurs...) (1). L'effort de la part des milieux locaux joue souvent plus pour favoriser l'accueil de ces activités que pour promouvoir de telles implantations. En ce qui concerne, par contre, le potentiel juridico-économique, on observe une demande plus manifeste de la part de milieux locaux en relation par exemple avec les problèmes d'échanges internationaux, d'affirmation des institutions européennes à Strasbourg ou plus généralement des besoins de formation (gestion des entreprises...).

C'est dans cette perspective générale d'un renforcement des rôles tertiaires de Strasbourg qu'apparaissent **de nouveaux enjeux sur le rôle commerçant**. Jusqu'à présent, celui-ci est resté confiné essentiellement au Bas-Rhin, subissant même de plus en plus la concurrence des autres centres urbains en essor. Ce rôle commerçant pourrait connaître une certaine relance, en liaison notamment avec l'affirmation du rôle d'accueil (Congrès, tourisme...).

Strasbourg reste une des métropoles d'équilibre qui emploie proportionnellement le plus d'actifs dans le commerce. Ce secteur recouvre les activités commerciales liées à la production, le commerce de gros, les ventes aux particuliers. Il ne reste pas moins vrai que le dynamisme commercial indéniable de Strasbourg apparaît actuellement nettement en-deçà de ses ambitions.

Les projets les plus importants pour **le commerce de détail** portent sur le centre-ville (projet de centre commercial sur l'ancienne Maison Rouge, centre des Halles, secteur piétonnier, système d'accès et parkings). On espère voir ainsi la situation du centre commerçant s'améliorer à l'horizon 1978-80.

Les obstacles à cette amélioration sont nombreux.

---

(1) Sur ce plan, il y a bien, en effet, une sorte de coupure entre l'université et le reste de l'activité strasbourgeoise. En fonction du type d'industrialisation, la « demande » de la part des entreprises est quasiment inexistante. Il y a également problème dans la mesure où il devient nécessaire que l'investissement privé puisse prendre le relais de l'investissement public qui ne semble guère devoir favoriser Strasbourg comme par le passé. Le plaidoyer « Strasbourg métropole » souligne « qu'en ce domaine, l'avenir de Strasbourg est assez largement tributaire de la politique adoptée en matière d'aménagement du territoire ». (**Strasbourg métropole**, cf. Tome 1, p. 26, 41, 44).

Les hyper et supermarchés ont fait preuve d'une grande agressivité. Les implantations périphériques se sont multipliées. Elles ont contribué à freiner l'évolution déjà difficile du commerce du centre-ville, tout en contraignant les commerçants des petites villes périphériques à s'adapter pour résister à cette offensive, adaptation assez réussie (Sélestat, Haguenau, Saverne, Molsheim...). A ceci, il faut ajouter la concurrence de Kehl (1) qui possède un équipement commercial d'une ville de taille supérieure à la sienne.

La promotion du commerce strasbourgeois tant au centre qu'en périphérie ne pourra se faire et ne se fait d'ores et déjà que grâce à une nouvelle génération de commerçants. Il en est ainsi, par exemple, du projet d'implantation à l'Ouest d'un groupement de quelques dizaines de commerçants qui reçoivent pour cela une impulsion efficace de la part de la C.C.I. Pour les grands magasins et grandes surfaces, il convient de noter le rôle joué le plus souvent par des promoteurs ou groupes régionaux. Parmi les groupes extérieurs, seul Carrefour a vraiment réussi une percée. Mais de grandes banques ou des compagnies d'assurances françaises et suisses sont d'ores et déjà parties prenantes dans les grandes opérations qui devraient relancer cet aspect du rayonnement commercial de Strasbourg.

**Pour le commerce de gros**, les enjeux sont plus sectoriels. La fonction portuaire n'a pas donné lieu à un véritable essor des activités de ce secteur. Bâle, Mulhouse, Nancy, Sarrebruck, Metz constituent des centres de redistribution plus importants. Même si Strasbourg affiche actuellement le dessein de devenir « un foyer du commerce (de gros) international », il n'est guère évident qu'elle puisse parvenir aisément à modifier cette position de relative faiblesse. Strasbourg vient d'en faire l'expérience à propos de deux projets récents. En effet, un projet de centre de commerce de gros a dû être provisoirement abandonné tandis que la sous-utilisation du Marché d'Intérêt National de Cronembourg contraint actuellement à la reconversion partielle de cet équipement (2).

L'avenir du projet de « centre de commerce international » dépend largement d'organismes centraux, mais s'enracine dans les efforts de la C.C.I. pour promouvoir les contacts et échanges commerciaux des entreprises de la région avec les pays étrangers (notamment avec l'Europe de l'Est). En ce sens, un Groupe d'Intérêt Economique (Comexal) groupant une cinquantaine de firmes et d'organismes, a été constitué en 1969.

Ce projet s'inscrit également dans la perspective d'une ouverture du trafic fluvial vers la Mer Noire via le Danube canalisé. La présence de centres de formation spécialisés, la présence d'institutions internationales, le taux d'exportation des entreprises, le bilinguisme... sont présentés comme autant d'atouts. Les ambitions du projet restent limitées : il s'agirait d'un centre relativement spécialisé, s'intégrant de façon complémentaire dans le réseau existant (Paris, Milan, Bruxelles, Hambourg).

(1) Quelque peu découragée actuellement par le taux de change.

(2) Le projet, avorté, de centre de commerce de gros a été mis au point au moment où Mulhouse se lançait dans la réalisation d'un projet concurrent et surtout au moment où les collectivités locales badoises projetaient de leur côté la réalisation d'équipements importants entre Kehl et Offenbourg (gare internationale avec zone d'entrepôts...). Faute d'une réalisation rapide, quelques-uns des grossistes strasbourgeois intéressés ont constitué un G.I.E. pour créer leur propre centre (10 ha) au Nord, près de Hoerd.

Quant au marché d'intérêt national, son rayonnement n'a pu s'étendre au-delà du Bas-Rhin. Une reconversion partielle en centre polyvalent de redistribution des produits alimentaires est en cours. Dans l'un et l'autre cas, ces solutions de repli marquent la difficulté pour Strasbourg d'élargir son rayonnement.

Le système strasbourgeois est donc en changement, mais moins par irruption d'éléments ou de rôles urbains nouveaux que sous la pression de mécanismes progressivement mis en place et renforcés au cours des dernières années.

#### **4) DÉPLOIEMENT INDUSTRIEL ET NOUVELLE ORGANISATION DE L'ESPACE**

Ainsi, sur le plan des fonctions portuaires, on assiste au déclin relatif de l'influence du port et de son emprise sur la ville. La concentration des entreprises au niveau national, l'essaimage de la fonction portuaire le long du Rhin, le peu de résultats obtenus jusqu'ici par une politique d'aménagement de zones industrialo-portuaires (en termes d'industrialisation génératrice de nouveaux trafics) sont autant de mécanismes qui amenuisent ou freinent le renforcement de l'influence du port.

Parallèlement, un nouveau type d'industrialisation s'est affirmé dans le Bas-Rhin. Cette industrialisation, nullement commandée de Strasbourg s'est surtout portée sur certains des autres secteurs du département qui soit connaissaient des problèmes de reconversion industrielle (secteur de Pechelbronn, Bischwiller, débouché de la vallée de la Bruche), soit n'avaient connu auparavant aucune implantation notable (Haguenu, Obernai...).

Le déploiement de l'industrialisation et de l'urbanisation qui s'en suit sur un espace débordant largement l'agglomération de Strasbourg, tend à instaurer un nouveau type d'équilibre et de relations entre Strasbourg et sa région (marché du travail, demande de services...).

Par contre, l'agglomération elle-même commence à accueillir quelques implantations d'un autre type (laboratoires Merell Torade, Eli Lilly...) recherchant une main-d'œuvre hautement qualifiée, sans que Strasbourg ait réellement mis en œuvre pour cela une politique d'accueil systématique. Tout ceci contribue à élargir le marché du travail dans la région environnante de Strasbourg. Malgré ces mouvements, les quelques responsables et groupes qui se placent dans une optique rhénane souhaiteraient une politique hardie qui permettrait de franchir un nouveau seuil en matière d'industrialisation. La zone d'Offendorf pourrait en être le tremplin.

Cependant, on ne voit guère s'organiser localement de forces sociales, institutionnelles ou non, qui pourraient porter un projet ambitieux d'industrialisation pour cette région de l'Alsace. Pour l'instant, Strasbourg organise son développement sans avoir besoin de tableer de façon prioritaire sur cette possibilité, mais plutôt sur le développement des rôles renforçant ses activités tertiaires.

Il ne reste pas moins que l'industrialisation en cours, tend à dessiner une nouvelle organisation de l'espace. Ainsi, entre autres indices, l'évolution de l'emploi industriel au cours de ces dernières années marque une régression assez nette si l'on se limite à la seule agglomération, une légère régression si l'on envisage le périmètre du S.D.A.U. mais par contre une progression très nette si l'on considère l'ensemble de la Z.P.I.U. (1).

---

(1) Z.P.I.U. : Zone de Peuplement Industriel et Urbain.

Cette tendance ne résulte que très peu de mécanismes de type foncier (dessalement d'anciennes entreprises, éloignement des nouvelles implantations du fait des coûts fonciers...). Elle traduit plutôt un assez large consensus des milieux sociaux influents de Strasbourg et des petites villes ou bourgs ruraux pour éviter une trop grande concentration urbaine et industrielle sur l'agglomération strasbourgeoise. Seule, la volonté dans certains milieux de promouvoir une industrialisation autour du port allait à l'encontre de cette tendance.

Cette tendance à une industrialisation diffuse s'avérait par contre plutôt favorable aux petites et moyennes entreprises de l'agglomération en leur évitant une concurrence sur le marché du travail. Par ailleurs, cette même tendance s'est trouvée plus récemment renforcée par la pression et la ponction exercées par les entreprises badoises sur le marché du travail local. Cela n'est pas probablement étranger à la poussée actuelle de l'industrialisation vers l'Ouest (Molsheim, Basse Vallée de la Bruche), c'est-à-dire à l'opposé de la frontière du Rhin.

Ces tendances, même si elles ne sont que partiellement maîtrisées par les responsables locaux, vont cependant dans le sens d'une certaine conception qu'ils se font du développement régional. Elles contraignent par ailleurs des organismes comme la C.C.I. à intervenir plus activement en matière d'industrialisation, tandis que, dans le passé, c'est le Port Autonome et certaines collectivités locales qui avaient été les acteurs principaux dans ce domaine. Ce nouveau rôle de la C.C.I. s'explique par des nécessités d'intervention sur un espace plus vaste. En effet, les nouvelles zones industrielles sont projetées en dehors de Strasbourg, voire de la communauté urbaine, mais demeurent dans le champ de compétence de la C.C.I. (1). Or, il risque là de se poser de plus en plus de problèmes de régulation de sous-marchés du travail, de problèmes de formation, tandis qu'il devient nécessaire de coordonner la mise en place d'un faisceau de services aux entreprises. C'est donc, en définitive, par le biais des problèmes liés à l'industrialisation que Strasbourg se voit poussée à prendre en compte et organiser un espace de plus en plus vaste mais toujours dans le cadre bas-rhinois. Le projet de zone industrielle de la Basse Vallée de la Bruche en est un révélateur. Aussi est-il prévu d'intégrer cette zone dans un schéma de secteur débordant largement le périmètre du S.D.A.U. de Strasbourg.

Le même problème de contrôle se pose pour la zone industrialo-portuaire d'Offendorf. Il est prévu d'intégrer cette zone portuaire ainsi que les deux raffineries déjà existantes dans un schéma de secteur couvrant quelques 3 000 ha.

La **zone d'Offendorf** constitue cependant un enjeu d'une portée différente, se situant très nettement au-delà du contexte de l'agglomération strasbourgeoise.

Dans cette affaire, les principales parties prenantes sont des groupes pétrochimiques nationaux ou multinationaux agissant avec l'appui des instances gouvernementales chargées d'orienter la politique des grandes implantations industrielles en France.

---

(1) Toutefois, c'est au Port Autonome que sont restées confiées la mise en chantier et la réalisation des équipements concernant la zone industrialo-portuaire d'Offendorf.

A ce niveau national, le projet d'Offendorf s'inscrit dans une politique visant à développer ou à renforcer progressivement plusieurs plateformes d'activités pétrochimiques. Certains facteurs apparaissent aujourd'hui favorables à de nouvelles implantations en Alsace : les difficultés rencontrées pour de nouvelles implantations en région lyonnaise, les efforts déjà consentis en faveur de la Lorraine et qui permettent pour l'instant de répondre aux besoins de ce marché régional, les assez bonnes possibilités que semble par contre offrir le marché alsacien et surtout rhénan. Les sites disponibles sont de plus en plus rares en R.F.A. Dans ce contexte, le site d'Offendorf prend d'autant plus d'intérêt que les activités qui pourraient s'y localiser (raffinage, vapocraqueurs...) pourraient entraîner l'implantation d'activités aval (1) au long du chapelet de zones industrielles déjà aménagées sur la rive alsacienne du Rhin et où les espaces nécessaires restent disponibles (notamment à Marckolsheim). **Le projet d'Offendorf pourrait donc donner une certaine consistance à la perspective originelle d'un complexe industriel échelonné le long du Rhin.**

Cependant, les autres institutions locales (et mêmes régionales) s'y montrent plus réticentes. En effet, ce projet d'Offendorf ne recoupe actuellement qu'assez peu les stratégies locales. La plupart préféreraient en effet éviter ou du moins limiter une concentration d'industries lourdes et polluantes sur l'agglomération de Strasbourg, soit parce qu'on accorde la priorité à d'autres activités, le tertiaire notamment, soit qu'on préfère limiter la croissance de Strasbourg au profit des petites villes périphériques (ce qui suppose une priorité à un autre type d'industrie). Ceux qui entrevoient dans ce projet la possibilité d'une plus nette intégration de Strasbourg à l'espace économique rhénan trouvent, sur ce plan, assez peu d'écho. Du fait de l'expression de ces intérêts contradictoires, les **préoccupations d'ordre écologique**, qui ici comme ailleurs sont de plus en plus vives, semblent susceptibles de s'afficher à propos de ce projet sans susciter de réelle contre-offensive au nom d'un intérêt local ou régional.

L'ensemble des changements qui marquent sur tous les plans Strasbourg et sa région, la multiplicité des projets et des acteurs qui interviennent ne permettent pas d'avoir une vision claire des rôles et de la vocation que la ville s'assigne par rapport à sa région proche, à « l'Alsace », à la France et à l'espace rhénan, tant les éléments sont complexes et imbriqués. Cependant, cette relative opacité, plus ou moins volontairement entretenue sur le plan institutionnel, permet à Strasbourg de sauvegarder une relative maîtrise de son développement. Par ailleurs, au niveau des institutions et des groupes, on peut percevoir des changements qui conduisent à des réajustements de tous ordres et qui devraient progressivement contribuer à la mise en œuvre d'une politique d'ensemble plus cohérente résultant les divers projets en cours ou prévus. Ces réajustements devraient **s'opérer par une réorganisation de divers appareils techniques et par une redistribution des rôles joués par les diverses institutions et organismes** (2).

---

(1) Localement, ce projet viendrait consacrer les objectifs du Port Autonome de Strasbourg et permettrait, enfin, d'amortir les investissements d'équipement consentis en ce sens.

(2) Ainsi voit-on des organismes publics et para-publics commencer à étoffer leurs appareils techniques. Cf. par exemple, les études menées par l'Agence d'Agglomération ou l'élargissement des activités de la S.A.D.E. (Société Alsacienne de Développement et d'Expansion), de la S.E.R.S. (Sud-Est de la Région de Strasbourg)...

## B - L'ENVIRONNEMENT RÉGIONAL DE STRASBOURG

### 1) HAGUENAU

Haguenau tout comme Bischwiller dont le cas sera évoqué plus loin offrent l'exemple de villes se développant avec une dynamique relativement indépendante de celle de Strasbourg, tout en bénéficiant de sa proximité. Avec près de 26 000 habitants en 1972, située à moins de 30 km au Nord de Strasbourg, Haguenau est le premier centre urbain de niveau intermédiaire du Bas-Rhin. Sa croissance des dernières années s'appuie principalement sur le renforcement de son **rôle commerçant** et de services divers dont certains desservent jusqu'à 100 000 habitants de l'Alsace du Nord, sur la valorisation d'un **rôle résidentiel** qui a ses racines lointaines dans son histoire de ville princière et plus récemment de place de garnison, et enfin, sur l'essor d'un nouveau **rôle industriel**.

Pour les services, il faut surtout signaler l'essor de l'équipement scolaire.

Parallèlement, le commerce haguénovien fait preuve d'un dynamisme certain dont le signe le plus évident de réussite est la percée nationale du Groupe Migros (Haeringer). Ce dynamisme suscite l'intérêt des investisseurs non haguénoviens. La ville, pour garder sa relative indépendance vis-à-vis de Strasbourg, semblerait plus favorable à l'accueil d'investisseurs d'origine non strasbourgeoise.

#### ■ une base d'animation socio-culturelle

L'importance du **rôle culturel** tient davantage au rôle résidentiel de la ville. Ce rôle culturel présente trois dimensions : activités traditionnelles de type bourgeois, activités de type populaire et à usage interne, activités à dominante para-scolaire (1).

Certaines institutions (lycée et établissements privés) et quelques équipements (théâtre, concerts, tennis, club hippique, aéroclub, Rotary club...) servent de support au rôle culturel à dominante « bourgeoise » dont le rayonnement porte sur une clientèle régionale (cadres, petite bourgeoisie de l'Alsace du Nord).

Par contre, les activités à caractère populaire (théâtre alsacien, harmonies, clubs sportifs...) s'adressent à une clientèle plutôt locale. Cependant, des manifestations telles que la Fête du Houblon, festival de folklore international qui rassemble plus de 2 000 participants, rayonnent sur l'Unterland (mais très peu sur Strasbourg).

---

(1) Tout en marquant ainsi d'un contenu de classe certains équipements de Haguenau, la bourgeoisie haguénovienne fréquente elle-même assez peu ces équipements au profit de ceux de Strasbourg. Il est, paraît-il, de bon ton dans cette bourgeoisie de chercher à se faire admettre dans les cercles strasbourgeois, ce que rend possible la percée de la moyenne bourgeoisie catholique à Strasbourg même. La bourgeoisie haguénovienne cherche ainsi à estomper certains effets du clivage Haguenau/Strasbourg, notamment en termes de statut social. Cette tendance peut être importante pour l'avenir de la ville (cf. l'ouverture vers Strasbourg qu'exprime le rôle résidentiel). Notons qu'il subsiste néanmoins quelques activités culturelles plus proprement haguénoviennes, entretenant la conscience historique locale : Musée historique, Bibliothèque scientifique, société d'Histoire et d'Archéologie...

Les activités socio-culturelles nouvelles (gymnase, patinoire, projets de stade omnisport et d'une nouvelle piscine couverte, maison des loisirs et de la culture) dont les équipements sportifs sont le point d'appui principal, ont fait l'objet des efforts les plus marquants de la municipalité, en fonction surtout de la population scolaire. Ceci pourrait constituer une base pour une animation régionale à partir d'Haguenau (1).

L'intégration socio-culturelle de la zone sous l'égide d'Haguenau se trouve pourtant limitée dans ses effets par la vitalité des communautés villageoises qui continuent à assumer activement cette intégration en dépit des changements introduits par la scolarisation des jeunes et par une plus grande diversité professionnelle (agriculteurs, ouvriers-frontaliers, employés, voire techniciens travaillant à Haguenau ou à Strasbourg...). Betschdorf, à la lisière Nord de la Forêt, en fournit un exemple typique, avec ses 3 000 habitants. Résultant de la fusion de plusieurs villages, Betschdorf s'industrialise, s'équipe, lotit. Il en est de même pour bien des villages.

Les groupes dominants à Haguenau ne semblent pas prendre explicitement en charge l'organisation de l'économie de l'Alsace du Nord. Le **rôle agricole** de la ville est, à cet égard, significatif. Il est vrai que ce rôle se renforce objectivement (abattoir, coopérative laitière, antenne des services agricoles, collège de formation... venant s'ajouter à l'inspection des Eaux et Forêts...). Bien que les organisations agricoles soient favorables à ce renforcement, celui-ci n'est guère perçu comme un atout particulier à utiliser mais comme une « donnée naturelle » de l'attractivité de la ville.

L'industrialisation n'est pas considérée comme une fin en soi mais comme un facteur d'entraînement. A Haguenau, on mise sur une certaine sélectivité, en recherchant des établissements non polluants, à bon niveau de technicité (2), de taille moyenne, faisant partie d'entreprises d'envergure supra-régionale (3).

L'essor des petites entreprises n'est guère perçu comme un enjeu majeur. Peut-être est-ce la raison pour laquelle on y évoque assez peu la zone artisanale (40 ha), créée au Sud-Est de l'agglomération, qui pourtant se remplit peu à peu. L'extension de cette zone pourrait se faire sur des terrains de l'ancien aéroport militaire (4). Ainsi, à l'Ouest comme à l'Est, les zones d'activités d'Haguenau sont susceptibles de drainer une main-d'œuvre d'origine régionale dont apparemment on ne veut fixer en ville qu'une partie. Déjà la moitié des effectifs des établissements de plus de 30 salariés (2 600 en tout) résident en dehors de la commune. Cette tendance peut se renforcer par la prolifération des zones industrielles à Betschdorf (43 ha), Soufflenheim (190 ha), Bischwiller (45 ha), Surbourg (13 ha), Seltz (46 ha)... sans parler de la zone portuaire d'Offendorf.

---

(1) Regroupant une soixantaine d'associations et doté d'un personnel permanent, l'Office municipal des Sports et des Loisirs est le plus important promoteur d'activités culturelles de cette région.

(2) Il en a été jusqu'à présent ainsi (cf. étude CO.FR.OR) ; avec les salaires offerts Outre-Rhin, il ne peut de toute façon en être autrement.

(3) La dernière implantation est celle de la chocolaterie Mars, mais le cas le plus marquant reste l'implantation de Siemens. Notons que restent disponibles 38 ha, dans la zone industrielle, dont les terrains ont été en partie pris sur la forêt.

(4) Dont seule serait conservée la piste servant à l'aviation de tourisme et d'affaires.

## ■ pas de prise en charge du développement de l'Unterland

Malgré ce processus, aucune initiative ne se fait jour localement, à notre connaissance, pour prendre en charge le développement de l'Unterland. Les organismes économiques strasbourgeois restent lointains et ne sont guère relayés localement. L'A.D.I.R.A., bien qu'elle propose aux investisseurs éventuels une liste de zones industrielles, n'est pas ici perçue, à tort ou à raison, comme s'intéressant particulièrement à Haguenau ou aux communes environnantes (1). La C.C.I. ne s'est décidée que récemment à organiser des réunions de travail décentralisées. On en attend à Haguenau, les résultats pour les juger.

Cependant, il existe plusieurs comités d'expansion locaux, soucieux de leur indépendance et dont on perçoit peu l'action économique. Cette situation peut s'expliquer par la dépendance des établissements vis-à-vis de centres de décisions étrangers à la région. En fait, les relations entre industriels et responsables locaux restent individualisées. D'ailleurs, il semble difficile d'assurer une régulation des problèmes de main-d'œuvre, ceux-ci se trouvant trop directement dépendant du problème des migrations frontalières. Ce fait pourrait expliquer aussi le peu d'intérêt ou la difficulté des organismes strasbourgeois à vocation économique à coordonner des actions efficaces en cette zone. Dans ce contexte, les interventions restent ponctuelles, sans stratégie. Et pourtant, il semble opportun de ne pas négliger les possibilités d'une action plus globale pouvant intéresser les divers partenaires en présence (par exemple, politique de formation professionnelle...).

## ■ des projets urbains déterminants pour l'avenir de la ville

Le dynamisme d'Haguenau explique l'intérêt récent que portent à la ville certaines administrations départementales ou organismes para-publics (S.E.R.S., etc.). La ville entend cependant rester libre dans la gestion de ses affaires, surtout dans les secteurs commercial et immobilier. Aussi les interventions éventuelles de ces organismes ne sont actuellement prévues que pour les projets excédant les moyens locaux (par exemple, rénovation du centre...).

En l'état actuel, les projets de restauration du centre-ville semblent déterminants pour l'avenir de la ville. Ces projets interfèrent assez étroitement avec les intérêts de certains groupes locaux (commerçants...), mais ils suscitent aussi l'intérêt de groupes extérieurs, comme les promoteurs strasbourgeois. Une certaine confiance en l'avenir règne. D'une part la ville entend atteindre un jour un seuil de population (40 000 habitants) qui rentabiliserait ses nombreux équipements, d'autre part, son développement ainsi que sa proximité en temps (par l'autoroute) de Strasbourg donne un fondement à des possibilités d'actions plus importantes dans le domaine immobilier.

---

(1) Nous avons rencontré la même perception et le même jugement à Sélestat.

En tout état de cause, la ville garde une assez bonne maîtrise du foncier et entend la garder (1). Dans le centre, les espaces disponibles sont importants du fait notamment des anciennes casernes détruites ou désaffectées. L'opération de restructuration du centre actuellement projetée porte déjà sur 6,5 ha libérés par l'armée. D'autres opérations seront possibles ultérieurement. En particulier la construction d'un nouvel ensemble hospitalier au sud de l'agglomération pourrait libérer d'autres terrains.

La perspective pour Haguenau de **jouer davantage le rôle de relais de l'influence de la métropole sur l'Alsace du Nord** suppose une interpénétration croissante entre Haguenau et Strasbourg. Elle suppose également une impulsion institutionnelle de la part des milieux strasbourgeois. Cette impulsion pourrait jouer pour renforcer les rôles résidentiel et commercial si les projets d'Offendorf et de l'aéroport international venaient à se concrétiser. L'émergence à Haguenau de supports institutionnels sous-régionaux par une politique d'équipements appropriée pourrait aller dans le même sens, mais Strasbourg réussira-t-elle à définir de nouveaux modes de relations avec son environnement régional propre ?

De même serait à rechercher une nouvelle conception de la politique d'équipement visant à animer l'ensemble de l'Unterland en s'appuyant pour ce faire sur la dimension socio-culturelle.

## 2) BISCHWILLER

Haguenau et Bischwiller ont été perçues longtemps comme des villes concurrentes. Tel qu'il a été conçu, le S.D.A.U. envisage le dépassement des rivalités traditionnelles.

Cependant, si ces clivages tendent à s'estomper, il n'en demeure pas moins que la dynamique socio-économique de Bischwiller est encore assez nettement distincte de celle d'Haguenau. La coopération entre les deux villes s'en trouve certainement freinée alors qu'il en résulte une complémentarité de fait.

### ■ la survie d'un petit centre industriel

Bischwiller comptait en 1968 quelques 11 000 habitants, soit un peu moins de ce qu'elle comptait cent ans plus tôt au moment du plein essor d'une industrie textile sans laquelle elle serait restée une modeste bourgade. Cet essor fut historiquement le fait de quelques familles, le plus souvent calvinistes. L'annexion à l'Allemagne en 1871 devait casser cet essor industriel et urbain, l'émigration vers la France touchant près de 40 % de la population. Sur la base d'une même mono-activité industrielle, Bischwiller n'a jamais pu réellement rétablir cette dynamique. A partir des années

---

(1) Le rythme de la construction de logements devrait s'accélérer : objectif de 1 500 logements dans les cinq années à venir tant dans une zone d'aménagement concertée (Z.A.C.) de 36 ha au Sud (800 pavillons) qu'au centre de la ville (300 logements). Ceci ira dans le sens du renforcement du rôle résidentiel (plutôt sélectif).

1950, la ville devait ressentir fortement les effets de la crise du textile, avec en particulier la fermeture en 1960, de sa principale usine, la Société Alsacienne de Filature et de Tissage de Jute (860 emplois). Bischwiller se trouve depuis dans une position défensive pour assurer avant tout sa survie comme petit centre industriel.

#### **a) recherche de nouvelles activités industrielles**

Pour favoriser la venue de nouvelles activités industrielles, la municipalité — notamment après 1959 — entreprit un effort considérable d'équipement et en particulier d'équipement général (équipement scolaire, lycée, C.E.T. industriel..., équipements sportifs, piscine couverte, stade omnisport..., lotissements...). Cet effort se poursuit aujourd'hui et commence à porter ses fruits puisqu'un nouveau courant de création d'établissements industriels semble s'amorcer depuis 1972.

Pour accueillir ces établissements, la municipalité avait, dans un premier temps, racheté les terrains de l'usine de jute (60 ha). S'y sont adjoints en 1972 quelque 30 ha de zone industrielle, équipés dans un temps record. Pour mener cet effort, Bischwiller a pu compter sur une certaine solidarité au sein de ses groupes sociaux (1) et sur l'aide du Conseil Général.

#### **b) des possibilités restreintes de coopération avec Haguenau**

En décrivant très succinctement la situation de Bischwiller, nous voulions surtout faire ressortir les raisons pour lesquelles la coopération entre Haguenau et Bischwiller demeure relativement restreinte. En effet, Bischwiller doit d'abord affronter ses propres difficultés. Ceci contraint sa municipalité à des choix réalistes, sans pour autant être timorés (cf. la politique d'équipement général lancée dans une période dépressive). Elle laisse à d'autres, notamment Haguenau, le soin de se saisir des projets qui excèdent les possibilités de la ville ou celles du S.I.V.O.M. créé à son initiative et qui regroupe quelque 22 000 habitants (2). L'attitude de coopération de Bischwiller se manifeste essentiellement par ce refus de se vouloir concurrente sur certains points (notamment pour un certain niveau d'équipement culturel, sanitaire, commercial...).

#### **c) une reconquête difficile du centre-ville**

Pour illustrer les difficultés auxquelles se trouve confrontée Bischwiller, nous évoquerons le problème très significatif de la restructuration de son centre. Ce centre conserve la texture d'un faubourg ouvrier du siècle dernier, avec une trame en damier. Les quelques commerces s'y dispersent le long de larges rues peu différenciées, bordées par des immeubles le plus souvent vétustes et d'un ou deux niveaux. Dès 1962, la municipalité met en place une société d'économie mixte (RENOVA) pour rénover et densifier ce centre et reconcentrer les équipements commerciaux et de services. Dix ans plus tard, les résultats sont minces. L'emprise

---

(1) Ainsi, la nouvelle zone industrielle a pu être réalisée sur des terrains cédés à des conditions avantageuses par la Paroisse Réformée.

(2) Bischwiller, Kaltenhouse, Uberhoffen, Rohrwiler, Schirrheim, Schirrhoffen.

d'une petite place a pu être libérée et aménagée. Un supermarché (Migros) est venu l'animer. En fait, les opérations de rénovation butent sur l'absence d'une réelle demande pour un habitat collectif dans le centre. Faute d'une telle demande, la ville est contrainte à des opérations très ponctuelles qui permettent en particulier de résoudre les problèmes de logements posés par la présence d'un pourcentage non négligeable de travailleurs immigrés (près de 10 %) (1).

Ainsi, faute de pouvoir miser sur une image de marque fondée notamment sur la reconquête du centre, il ne reste à Bischwiller qu'à faire valoir l'image d'une ville de type semi-rural : en quelque sorte un grand village doté de quelques-uns des équipements d'une petite ville. D'où l'accent mis en définitive sur la réalisation de lotissements relativement bon marché (individuels et petits collectifs), en périphérie du centre actuel. C'est, en effet, par ce biais que Bischwiller peut escompter quelques retombées de la zone industrialo-portuaire d'Offendorf. Un effort important a été entrepris au niveau des communications. Dès à présent, une voie rapide met la ville à six minutes de cette zone. Mais, le rôle « résidentiel » que Bischwiller entend ainsi jouer ne peut être que complémentaire de celui de Haguenau et contribuera à reproduire une ségrégation sociale de fait.

### 3) SAVERNE

Située au point d'intersection de deux routes nationales sur le parcours de Strasbourg-Nancy-Paris, construite dans ses parties récentes sur les bords des collines environnantes, proche du futur parc naturel régional des Vosges du Nord, siège de sous-préfecture, Saverne doit à ces caractéristiques ses rôles traditionnels commerçant et politico-administratif auxquels s'ajoute un rôle résidentiel sélectif. Ces deux derniers rôles (politico-administratif et résidentiel) tirent leur origine de la présence passée et de l'action de l'Evêque de Strasbourg et des Rohan.

Les 9 682 habitants de la ville totalisent 46 % de la population du canton. Sa croissance (+ 6,9 %) entre 1962 et 1968 a été supérieure à celle de la période précédente (1954-1962 : + 4,8 %). Toutefois, le dynamisme démographique de Saverne reste inférieur, en termes relatifs, à celui de bien d'autres villes alsaciennes.

#### ■ un faible dynamisme industriel

C'est essentiellement le secteur des métaux, dont les origines remontent aux débuts du XIX<sup>e</sup> siècle, qui caractérise le rôle industriel de Saverne. Le nombre d'emplois créés par an par ses entreprises est peu élevé. Si l'on considère le canton, on observe qu'entre 1955 et 1970, le solde positif des emplois industriels a été d'environ 500, en tenant compte, d'une part, des emplois créés en 1970, et d'autre part, des emplois supprimés par

(1) Cf. Bulletin Officiel Municipal de 1974, p. 27.

fermeture d'établissements. Entre 1954 et 1968, la « région de Saverne » (canton de Saverne, Bouxwiller, Marmoutier) avait perdu 3 764 actifs dans le secteur primaire. Cette perte n'a pas été compensée par les 2 694 actifs supplémentaires des secteurs secondaire et tertiaire. Dans la même période, la croissance des emplois tertiaires de la région a été deux fois plus forte (+ 1747) que celle enregistrée dans le secondaire (+ 947). L'augmentation des emplois industriels a été le fait essentiellement des entreprises installées depuis 1955. Les quelques nouvelles entreprises existantes se sont installées dans les communes environnantes de Saverne, comme Bouxwiller et Marmoutier.

Sur cet espace environnant à activité agricole encore élevée par son taux d'emploi, mais déjà marqué par une industrie quelque peu diversifiée (métaux, électronique, chaussures, papier-carton) et qui emploie une main-d'œuvre encore fortement ruralisée, Saverne exerce une influence par son rôle administratif et son rôle commerçant. Ce sont par contre d'autres communes qui se partagent les équipements et services liés à l'agriculture.

### ■ les problèmes fonciers limitent les projets commerciaux et urbains

Le commerce de Saverne qui ne se limite pas à des biens courants est considéré localement suffisant pour une ville de sa taille. La modernisation interne et extérieure des locaux est le signe d'un dynamisme certain. Les commerçants constituent un milieu social suffisamment influent pour interférer dans les projets concernant la politique urbaine.

S'il manque une politique urbaine qui incluerait un projet ambitieux de rénovation urbaine, cela est dû à des difficultés liées au foncier. Ainsi, pour l'instant, ce projet se limite à des opérations restreintes et localisées au fur et à mesure que des acquisitions de terrains deviennent possibles. L'opération de la rue de la Gare prévoit la construction de logements, également de locaux réservés au commerce et à des bureaux. L'installation déjà faite de Migros en plein cœur d'un des lotissements nouveaux de la ville constitue un argument pour refuser d'autres installations nouvelles de grandes surfaces. D'autant plus que, malgré le scepticisme de certains, des commerçants indépendants se sont groupés pour aménager un grand centre commercial dans ce même lotissement. Pour le reste, le renforcement du rôle commercial de Saverne impliquerait un dynamisme démographique et économique de la région supérieur à celui d'aujourd'hui.

Or, aucun signe n'annonce un renversement de la tendance passée. Par ailleurs, ne serait-ce que par manque de terrain, l'installation de nouvelles entreprises moyennes ou grandes n'est pas envisagée à Saverne.

### ■ un environnement dynamique

Il en est autrement, tout au moins pour les entreprises moyennes, dans beaucoup de communes environnantes. On y rencontre une volonté de croissance tant démographique qu'économique. Mais, notamment parce que le marché du travail est restreint, un changement sensible d'échelle dans le développement industriel, voire tertiaire, est peu vraisemblable.

Les communes limitrophes se convertissent progressivement en banlieue rurale résidentielle pour la population ouvrière et la petite bourgeoisie. Le visiteur sera frappé par le nombre élevé de lotissements pavillonnaires qui se sont construits ces dernières années à Ottersthal, Eckartwiller, Saint-Jean et Monswiller. Ces communes, par les nombreux clubs sportifs, associations et équipements qu'elles possèdent, sont perçues comme ayant une activité associative plus importante que celle de Saverne.

La différence des structures sociales, une certaine crainte de domination de la part de Saverne, des intérêts contradictoires, expliquent **les difficultés de la mise sur pied d'une collaboration élargie inter-communale** dont la nécessité se fait objectivement sentir.

Dans ce contexte, le S.D.A.U. qui est en préparation ainsi que le P.O.S. pourraient d'une part, constituer un moyen efficace de réflexion sur l'avenir de Saverne et de la région et, d'autre part, servir de révélateur des enjeux existants.

#### **4) MOLSHEIM - MUTZIG - OBERNAI - BARR**

Entre Saverne et Sélestat, la région sous-vosgienne présente un chapelet de petites villes, semblablement nées du vignoble, qui se sont historiquement différenciées dans leurs rôles urbains et leur contenu social.

La dynamique de chacune de ces petites villes continue donc à présenter aujourd'hui de nombreux contrastes, d'où une organisation urbaine très fragmentée. Il en résulte pour l'instant une absence de véritable centre-relais à l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise. Un tel rôle semblerait revenir principalement à Molsheim dont la croissance industrielle et urbaine avait été très rapide jusqu'à ces dernières années.

Aujourd'hui, Obernai revendique également cette vocation, sur des bases sensiblement différentes. On peut se demander cependant si ces bases ne sont pas potentiellement mieux adaptées au type d'urbanisation qu'est appelée à connaître cette zone du fait de la poussée prévisible vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise. Obernai a connu, de toute façon, un rythme annuel record de croissance urbaine (+ 5,6 % entre 1962 et 1968). Aussi privilégions-nous dans ce rapport l'analyse du dynamisme obernois, à notre avis assez symptomatique de la rupture de l'équilibre urbain ancien. Ceci apparaît d'autant mieux si l'on rappelle qu'au lendemain de la dernière guerre, ces petites villes de Molsheim, Mutzig, Barr et Obernai, tout en étant différenciées dans leurs fonctions comptaient une population relativement équivalente et que, par rapport à ses rivaux directs, Molsheim et Barr, c'est Obernai qui offrait apparemment le moins d'atouts sur le plan des activités commerciales, industrielles et des équipements...

En tout cas, la réorganisation en cours de cette région sous-vosgienne sous la pression de fait de l'agglomération strasbourgeoise pourrait selon les modalités contribuer plus ou moins efficacement à la recherche de nouvelles articulations entre la région de Strasbourg et celle de Colmar-Sélestat, au détriment de la zone intercalaire de la plaine et de ses petits

centres tels Erstein. Ces modalités restent encore floues. **Elles peuvent consacrer une organisation urbaine de type polynucléaire ou consacrer une primauté de fait d'Obernai.** Le projet d'établissement d'un S.D.A.U. pour la région sous-vosgienne bas-rhinoise pourrait traduire la perception d'un tel enjeu.

Tout en ayant joué, avec plus ou moins d'intensité, le même rôle de petit centre local à la rencontre de trois types d'économie agricole (forêt, vignoble, polyculture), Molsheim, Barr, Obernai, et dans une moindre mesure Mutzig, ont connu historiquement une différenciation de leurs rôles urbains, certains parvenant à s'affirmer à nouveau après de longues éclipses.

Du fait de disparités dans leur évolution passée et récente, ces petites villes se trouvent aujourd'hui confrontées dans des conditions sensiblement différentes au même phénomène d'urbanisation entraîné par la poussée vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise et que devraient accélérer les perspectives d'une industrialisation de la Basse Vallée de la Bruche et l'autoroute 35.

D'une façon générale, chacune compte confirmer ou développer un rôle résidentiel. Mais dans la façon dont elles s'approprient à le faire et le contenu qu'elles peuvent lui conférer, on décèle dès à présent des différences significatives.

**MOLSHEIM**, siège de l'Evêché de Strasbourg et de son importante administration, depuis la Réforme et jusqu'à la conquête française, a vu se développer dans ce sillage diverses institutions culturelles (Collège de Jésuites, Université catholique...).

### ■ un rôle administratif, idéologique et industriel

La ville a retrouvé partiellement son rôle administratif (sous-préfecture en 1871) et idéologique (bastion du M.R.P., essor des institutions scolaires après la libération...).

L'industrialisation amorcée dès avant-guerre et accélérée depuis n'a guère remise en cause la fonction médiatrice ou politique des couches sociales liées à ces rôles. L'influence des milieux cléricaux, des milieux enseignants, est restée très marquée. Cette prédominance idéologique a joué moins en faveur de certains groupes (commerçants, viticulteurs...) qui n'ont que faiblement pu s'affirmer en tant que tels. Elle a conduit par contre à accorder une grande importance aux équipements scolaires et culturels. Cet effort couplé avec une politique délibérée de logement social (intervention quasi exclusive de la municipalité ou de promoteurs sociaux) a favorisé la fixation, la formation et l'encadrement idéologique d'un potentiel de main-d'œuvre. Il est venu y répondre une relance rapide de l'industrialisation dans les années 50, la plupart des entreprises venant de l'extérieur.

Molsheim a l'avantage d'être proche de Strasbourg. Il y aura d'ailleurs quasi continuité entre sa propre zone industrielle et celles de la Basse Vallée de la Bruche. Elle dispose aussi, grâce à son site, d'importantes capacités d'accueil. Cependant, cette ville semble actuellement marquer une certaine pause dans son essor industriel et urbain. La municipalité

s'est fortement endettée et doit d'abord terminer les programmes déjà engagés (notamment le programme de logements collectifs au bord de la Bruche).

Pour autant, la municipalité demeure, en effet, réticente à l'intervention de promoteurs privés (1). Du fait de ce ralentissement relatif de la construction et du bon niveau d'activité des entreprises locales, les disponibilités de main-d'œuvre s'amenuisent. L'industrialisation de la Basse Vallée de la Bruche pourrait donc, dans un premier temps, faire apparaître des tensions sur le marché du travail au détriment des entreprises déjà implantées à Molsheim.

### ■ l'avenir en question.

Dans ce contexte nouveau et avec des ressources limitées, la municipalité semble hésiter sur la politique à suivre, et cela au moment même où la pression de l'agglomération strasbourgeoise va se faire davantage sentir. **Diversifier les activités de Molsheim** pour lui assurer une certaine autonomie vis-à-vis de Strasbourg, notamment en renforçant les activités commerciales ou en cherchant à développer un secteur de tourisme social supporterait en l'état actuel (concurrence des autres petites villes rendant la rentabilité des investissements plus aléatoire) un nouveau développement démographique. Mais ce développement est-il possible sans risque de devenir une simple cité-dortoir de Strasbourg ? (rupture du système immobilier...). La question, sans qu'elle soit explicitement posée en ces termes, est en définitive de savoir s'il est possible ou non de reproduire à plus grande échelle l'ancien système décrit plus haut, articulant équipements généraux, industrialisation et logement social, avec en particulier ses régulations politico-idéologiques. Car on en conserve apparemment la nostalgie. Ceci conduit à esquisser (pour l'instant au niveau du discours) une première réponse possible. Celle-ci recoupe des préoccupations plus largement partagées et visant à réintégrer dans un système socio-culturel « alsacien » la main-d'œuvre jeune, notamment dans les secteurs frontaliers, contrainte, faute d'emploi, soit à aller travailler en Allemagne, soit à venir renforcer la concentration strasbourgeoise.

L'industrialisation de la Basse Vallée de la Bruche pourrait permettre effectivement de fixer une partie de cette main-d'œuvre à Molsheim et ses environs où l'urbanisation à promouvoir devrait conserver le même contenu social. Mais est-ce possible ? et n'est-il pas déjà trop tard ? En supposant même que de tels objectifs se clarifient, ils excèdent les seules possibilités de Molsheim. Et l'on peut par ailleurs se demander si l'industrialisation qui se dessine n'appelle pas en soi de nouvelles bases spatiales (c'est-à-dire extension de Strasbourg) et de projets précis sur la place à accorder à Molsheim dans la région. Les questions que se pose la ville sont loin d'être conjoncturelles, et le risque de n'être plus qu'une simple banlieue de Strasbourg est réel.

---

(1) C'est ainsi qu'un projet « Chalandon » n'a pu se concrétiser. Les logements offerts par un système de promotion sociale (et grâce à la politique foncière de la municipalité) seraient actuellement 30 % moins chers que ceux que pourraient offrir la promotion privée. La municipalité entend maintenir cet effet de dissuasion.

**MUTZIG** a connu la domination d'une bourgeoisie industrielle s'apparentant à celle de la Vallée de la Bruche. Ceci parallèlement à la présence d'une garnison qui a permis un certain essor local du commerce, malgré la proximité de Molsheim. Cette bourgeoisie industrielle, après avoir partiellement réalisé son capital industriel, est aujourd'hui en mesure de s'intéresser aux aspects fonciers. Le surplus en serait pour partie réinvesti à Obernai.

**OBERNAI** a su longtemps rester la « ville libre » qu'elle avait été grâce à l'opiniâtreté d'une petite bourgeoisie (catholique) de viticulteurs, commerçants et artisans. Cette indépendance a conduit en particulier l'administration allemande à lui préférer Erstein comme siège de la sous-préfecture (1). Encore aujourd'hui, Obernai se trouve administrativement dépendante des villes voisines pour la plupart des services publics (2). C'est en partie la stagnation relative résultant de cette situation qui a conduit ces divers groupes obernois à se montrer consentants, au-delà de quelques tensions internes, envers une politique urbaine ambitieuse visant à imposer Obernai comme principal centre de cette région sous-vosgienne. Cette politique fait largement appel au jeu de l'initiative privée dont les groupes obernois sont aujourd'hui les premiers à tirer avantage (essor du commerce, de l'hôtellerie, de l'artisanat ; possibilité de réaliser des plus-values foncières substantielles même sur les vignobles). Pour mener à bien ce projet, Obernai demeure encore politiquement isolée, même si Strasbourg peut récupérer de fait cette dynamique qu'elle n'a pas particulièrement cherché à promouvoir.

### ■ une ville ouverte sur sa région

Obernai poursuit un développement urbain selon une logique différente de celle de Molsheim, ce qui lui permet de s'ouvrir et de participer avec beaucoup moins de réticences aux transformations en cours de la zone. La politique urbaine mise en œuvre depuis plusieurs années semble, en effet, devoir lui assurer de meilleures marges de manœuvre que celles dont dispose par exemple Molsheim. Tout d'abord, cette politique se caractérise par l'acceptation délibérée d'un modèle de croissance. La municipalité s'est fixée comme objectif à long terme une population de 50 000 habitants alors qu'elle n'en comptait que 4 500 en 1962 et en compte 9 000 aujourd'hui. Obernai se donne comme une ville ouverte sur sa région et l'on peut considérer que ce processus est suffisamment engagé pour ne pas se trouver freiné par des résistances locales (vieux Obernois...). Obernai attire effectivement une population d'origine régionale et, facteur important, d'origine non régionale. On peut souligner à ce propos qu'elle y parvient

---

(1) Cf. la figure symbolique de Mgr. Freppel, originaire d'Obernai et qui, Evêque d'Angers et député, s'était violemment opposé à l'annexion allemande.

(2) Ce qui est une façon de s'affranchir des villes voisines et de la sous-préfecture pour traiter directement ses problèmes avec la préfecture comme au temps de l'annexion allemande où elle avait obtenu le statut des Stadtkreis.

dans la mesure où les particularismes obernois et alsacien y sont non pas vécus en soi mais réduits à leur dimension folklorique et exploités comme image de marque, donc sur un mode universellement recevable (1).

### ■ une politique qui associe le développement industriel, touristique et résidentiel

Si une telle évolution est possible, c'est que l'une des caractéristiques de cette politique est d'avoir su associer développement industriel, touristique et résidentiel (2) (pour lesquels Obernai disposait d'atouts certains : site, patrimoine urbain, proximité de Strasbourg...) et surtout d'avoir su les associer dans un rapport dynamique.

Enfin, cette politique conjugue de façon efficace la mobilisation des ressources communales et le jeu des initiatives privées.

Entre développement industriel, touristique et résidentiel, la priorité est redonnée aujourd'hui à ces deux dernières dimensions. Celles-ci devraient permettre à Obernai de tirer de façon sélective un meilleur profit de la poussée urbaine de Strasbourg, en particulier grâce à leurs retombées plus favorables sur le niveau général d'équipement de la ville (encore relativement faible) ou l'accueil d'activités tertiaires de type nouveau (centres de formation...).

La municipalité tend à freiner son programme de zones industrielles. Sur le plan de l'emploi industriel, elle mise désormais principalement sur l'extension prévue entre autres de la Brasserie Kronembourg qui est devenue également l'un des supports de l'image de marque d'Obernai (et réciproquement). Kronembourg installée primitivement sur 40 ha, mis à la disposition par la municipalité, acquiert et équipe elle-même les nouveaux terrains nécessaires. On souhaite dans l'avenir une diffusion de l'industrie sur les villages environnants (3), voire un décollage industriel de Barr, et ceci quoiqu'il advienne de la Basse Vallée de la Bruche. L'accueil d'entreprises sur la Z.I. d'Obernai, aménagée à l'Ouest de la vieille ville, dans la plaine, n'aura été que l'une des étapes tactiques dans le développement d'Obernai. A proximité de cette zone, le nouveau quartier de l'Europe assure le logement d'une partie de la main-d'œuvre, cette population s'étant avérée un temps l'une des bases électorales de la municipalité. Mais cette industrialisation y avait également drainé une main-d'œuvre immigrée importante (10 % de la population totale, soit près d'un quart de la croissance urbaine).

L'extension de la ville vers la plaine, où la municipalité mène une politique d'acquisition ou de réserve foncière systématique se trouve momentanément ralentie (au regard du large périmètre retenu pour l'urbanisation future), en attendant de prendre un contenu plus diversifié.

---

(1) Il est significatif que le vieux centre d'Obernai, cœur de l'ancienne « ville libre » et toujours principalement investi par des Obernois de souche, soit présenté pour les besoins de la promotion publicitaire (conjointe de la ville de Dronembourg) sous l'image d'« Obernai-village ».

(2) De ce point de vue, Obernai suit la trajectoire de la ville d'Annecy, trajectoire rare en France.

(3) Ceci pour des raisons d'ordre social et pour pouvoir établir une coopération intercommunale sur des bases (financières...) moins disproportionnées, cette coopération étant pensée comme une intégration de fait à long terme. Mais les possibilités d'accomplir un souhait de ce type ne sont pas évidentes en ce qui concerne Barr.

L'expansion urbaine n'est donc plus liée pour l'instant à une industrialisation locale et la priorité se porte aujourd'hui sur les secteurs amont de la Vallée de l'Enn ainsi que sur les côteaux, secteurs à vocation résidentielle de standing, où s'affairent les promoteurs immobiliers et où sont réalisés les principaux équipements touristiques (tourisme de séjour), ou d'accompagnement (parc urbain de 10 ha, centre de loisirs...).

Les résidents de ces secteurs travaillent pour partie à Strasbourg, mais l'on y compte également un nombre important de dirigeants et cadres d'entreprises implantées dans cette région sous-vosgienne (Obernai, Molsheim, Mutzig...). C'est cette tendance que l'on vise principalement à amplifier.

### ■ un lieu de rencontre

Ces secteurs résidentiels pourraient accueillir des activités tertiaires nouvelles. Il est actuellement question de projets communs entre le V.V.F. (1) et le centre de formation de la Caisse Fédérative de Crédit Mutuel installé sur les hauteurs de Bischenberg, pour développer les activités de formation, séminaires... Obernai devient ainsi un lieu de rencontre, ce que symbolise la proposition faite récemment par la municipalité de mettre à la disposition des institutions régionales un vaste domaine situé en amont de la Vallée de l'Enn, en vis-à-vis du domaine boisé du Buhl, également propriété de la ville.

Le renforcement progressif du niveau d'équipement et de la centralité urbaine d'Obernai se traduit actuellement davantage par réaction à ce type de développement plutôt qu'il ne l'impulse. Il est en effet actuellement difficile d'articuler dans un projet global les différents éléments d'une politique d'équipement commercial, culturel...

Se superposent en effet, une population ouvrière aux consommations spécifiques, une population résidente ayant largement recours à l'équipement strasbourgeois, une clientèle touristique de passage... Dans ce contexte, si le problème de l'équipement sanitaire a été réglé assez facilement (clinique, services spécialisés...), il n'en va pas de même par exemple pour l'équipement commercial (qui doit juxtaposer un équipement de première nécessité, un secteur touristique, l'embryon d'un commerce de luxe...) et encore moins pour l'équipement culturel (qui doit allier manifestations folkloriques, intégration de la population du quartier de l'Europe, préservation des particularismes obernois et ouverture aux nouveaux résidents). L'important est de souligner que la situation, loin d'être bloquée, apparaît au contraire largement évolutive comme le montre la transformation rapide du vieux centre d'Obernai, grâce au dynamisme dont fait preuve l'ancienne petite bourgeoisie obernoise (dans l'hôtellerie par exemple) et grâce à l'intérêt manifesté par des investisseurs étrangers à la localité. Cette évolution devrait se concrétiser et s'accélérer avec le projet de rénovation tendant à coupler le vieux centre historique avec un centre moderne. Ainsi, Obernai tend à étendre son rayonnement sur une zone de plus en

---

(1) Village-vacances-familles.

plus vaste. Par cette politique, elle tend à imposer une répartition des rôles entre les petites villes de la zone, au-delà de clivages qui ne permettent d'envisager aucune collaboration active.

Dans son projet urbain, Obernai apparaît politiquement isolée. Mais divers indices permettent de penser qu'Obernai se trouve progressivement insérée dans de nouveaux réseaux sociaux : liens avec B.S.N. Kronembourg, avec des institutions financières comme le Crédit Mutuel, la Caisse des Dépôts...

Certains milieux de Strasbourg, qui auparavant s'étaient peu intéressés à Obernai (1) cherchent actuellement à en récupérer la dynamique. On peut avancer qu'aujourd'hui, Obernai participe d'une façon privilégiée à l'image de marque de Strasbourg et offre aux cadres qu'appelle son développement actuel, un lieu possible de résidence et d'intégration.

**BARR**, seigneurie passée sous la coupe de la ville de Strasbourg et de sa haute bourgeoisie protestante, n'a connu qu'un développement relativement faible de ses couches intermédiaires de petite et moyenne bourgeoisie et n'a jamais pu affirmer vraiment un pouvoir municipal autonome. Elle doit probablement à la maintenance de ce lien quasi-féodal de s'être affirmée comme le principal centre viticole bas-rhinois, mais également de se trouver aujourd'hui cantonnée pratiquement dans ce seul rôle.

Jusqu'à ces toutes dernières années, Barr et sa municipalité étaient restées dominées par une sorte de « lobby » de la viticulture et de quelques industriels locaux dont la politique malthusienne a assuré la survie provisoire d'industries traditionnelles (tanneries) aujourd'hui condamnées. Depuis de longues années, la population demeure stagnante avec une forte émigration des jeunes. Depuis 1971, une nouvelle municipalité cherche à redresser cette situation.

Le handicap de Barr apparaît lourd par comparaison avec le dynamisme d'Obernai. Devant encore vaincre localement de forts obstacles, sans grandes ressources financières, ni réserves foncières, Barr n'est pas en mesure, pour l'instant, d'envisager une politique conséquente d'équipement pour l'accueil de nouvelles entreprises. Son objectif se limite pour le présent à retenir la population jeune en lui offrant au moins, sur place, des possibilités de logement et à développer un habitat pavillonnaire pour une population qui travaille ailleurs.

Barr envisage donc avec intérêt l'industrialisation de la Basse Vallée de la Bruche qui pourrait **élargir les possibilités d'emploi** dans la région et **développer son rôle résidentiel** (et quelque peu son rôle commerçant) au fur et à mesure que des solutions se présentent pour surmonter le grave manque d'offre foncière. Notons enfin que la possibilité d'industrialisation de la ville est, pour ces raisons, assez problématique. Ce n'est que par son rôle d'enseignement que Barr a une certaine emprise sur son environnement propre et s'ouvre sur sa région.

---

(1) Les promoteurs strasbourgeois se sont encore peu manifestés à Obernai qui a, par contre, attiré des promoteurs de Sélestat (gênés par la stagnation relative de ce secteur), les placements d'industriels de la Vallée de la Bruche...

## 5) SÉLESTAT

Ville libre impériale dès 1217, longtemps ville à vocation culturelle humaniste (1) et ville commerçante, Sélestat enferme aujourd'hui les traces de son passé à l'intérieur des boulevards qui l'entourent en remplacement des anciens remparts. C'est là que se trouvent concentrés les équipements commerciaux et les organismes divers qui en font un centre administratif, siège de sous-préfecture (2).

### ■ une relative stagnation démographique et industrielle

En 1968, Sélestat comptait 14 632 habitants, 814 en plus par rapport à 1962 (1 % de taux de croissance annuelle). Sa croissance en cette période a été plus faible qu'entre 1954 et 1962 (2,2 % par an) et une des plus faibles parmi les villes du Bas-Rhin. Son solde migratoire est même négatif (— 0,2). Par contre, la part de la population jeune (0-34 ans) est plus élevée (56,5 %) que dans la plupart des autres villes du Bas-Rhin. La proportion des ouvriers dans la population active (43,9 %) est comparable à celle d'Obernai et de Molsheim, mais moins forte qu'à Bischwiller (56,7 %) Mutzig (51,2 %) voire Barr (44,5 %). Notons toutefois, entre 1954 et 1968, une diminution de la part des patrons industriels et commerçants indépendants (— 0,5), l'augmentation de celle des cadres moyens (+ 3,2) et la très faible croissance de la part relative des ouvriers (+ 0,8).

Enfin, dernier indice de la stagnation de Sélestat, entre 1966 et 1972, on y constate une baisse, bien que légère, du nombre d'emplois (— 43) en tenant compte de ceux qui ont été créés par de nouveaux établissements et supprimés par disparition d'autres établissements. On vérifie le même phénomène à Mutzig et surtout à Barr.

A l'extérieur des boulevards qui circonscrivent la vieille ville, prend place la nouvelle urbanisation, s'installent la majorité des entreprises industrielles et les équipements scolaires et sportifs les plus importants. La route nationale 83 et la voie ferrée créent une coupure entre les nouvelles zones urbanisées et les industries d'une part, et le centre de la ville d'autre part.

La politique du logement (540 logements construits entre 1968 et 1972) se traduit par des lotissements pavillonnaires (300 lots) et différents groupes d'habitation qui se situent essentiellement au-delà de la voie ferrée à l'Ouest de la ville autour du centre hospitalier et à proximité des zones industrielles.

Les principales activités industrielles concernent la mécanique, la transformation des métaux, le textile, la chimie et le bâtiment. A l'exception d'ELBEO (bas, collants, chaussettes) dont l'implantation (1968) est relativement récente (100 emplois, féminins en majorité) et d'INDEFIL, les industries sélestadiennes les plus marquantes sont d'origine locale.

(1) La renommée de son Ecole Humaniste s'étendit dans toute l'Europe aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles.

(2) Depuis 1706 jusqu'à la révolution, Sélestat était, en outre, considérée comme une forteresse très importante.

En 1971, onze entreprises employaient plus de 100 salariés dont trois entre 200 et 500 et trois plus de 500. Dans sa grande majorité, il s'agit d'une main-d'œuvre peu ou pas qualifiée.

Sélestat est considérée comme une ville bien pourvue en équipements de tous ordres (1).

Il faut souligner qu'en dehors de la municipalité, aucune institution n'exerce une influence décisive sur la ville. Les milieux sociaux dominants se heurtent à une situation locale qui rend difficile l'élaboration d'un vrai projet d'avenir pour la ville.

### ■ des rôles commerçant et culturel considérés comme acquis

Le rôle commerçant et le rôle culturel sont considérés comme acquis sans que des graves problèmes soient ressentis à leur sujet. Toute la stratégie a consisté jusqu'à présent à empêcher que le centre ville perde son rôle de lieu du commerce pour la population sélestadienne et des alentours. La foire exposition commerciale, industrielle, artisanale et agricole qui couvre environ 10 000 m<sup>2</sup> avec une fréquentation évaluée à quelques 20 000 acheteurs et visiteurs, confirme son rôle commerçant de toujours (2).

S'y greffe la dimension culturelle par des activités diverses (défilé de mannequins, élection de la Reine des Oignons et surtout la soirée des « Zewwel-treppler Owa », le Corso fleuri...). L'abondance d'associations et de sociétés de nature diverse, où la musique et les sports ont une place privilégiée, renforce à son tour le rôle culturel que Sélestat a conscience de jouer. Il est en effet intéressant de noter que la ville ressent surtout des besoins en matière d'équipements sportifs (3).

**Le rôle touristique** de Sélestat se présente comme un rôle mineur faiblement développé et nous n'avons perçu aucun signe sérieux de développement à cet égard. Dans la réalité, la suprématie d'Obernai surtout en ce qui concerne le tourisme est incontestable. Ainsi le sous-équipement quantitatif et qualitatif de l'hôtellerie de Sélestat n'inquiète point ; de plus, le besoin de promouvoir cette activité n'y est pas ressenti. On fera remarquer au visiteur étonné que s'il n'existe qu'un hôtel moderne (38 chambres) d'installation récente, c'est que la demande n'existe pas et que surtout il est difficile d'offrir à des candidats éventuels des terrains à un prix abordable.

---

(1) Signalons-en quelques-uns : Lycée Dr Koeberlé dont l'aire de recrutement déborde le canton, Collèges d'Enseignement Technique Industriel et Commercial, Ecole normale d'institutrices, C.E.S., Ecole saisonnière d'agriculture, Centre hospitalier...

(2) On avance le chiffre de 90 % de commerces rénovés. Remarquons aussi l'existence d'un supermarché Migros implanté en 1970 en bordure de la R.N. 83, en direction de Colmar, sur un terrain de 6 ha. Il dépend du groupe Haeringer dont le siège social est à Haguenau.

(3) Malgré l'existence au Sud-Est de la ville d'un remarquable complexe comportant un stade, une auberge de jeunesse, une piscine, un lac de canotage, un camping et un village de vacances.

## ■ incertitudes quant à l'avenir des rôles agricole et industriel

On ne peut pas parler d'un rôle agricole de Sélestat si l'on excepte l'influence relative de l'école saisonnière d'agriculture, qui recrute la majorité de ses élèves (1) dans l'arrondissement. Influence relative parce que l'environnement agricole n'est pas jugé suffisamment important et dynamique. Les exploitations agricoles sont exiguës, le morcellement des parcelles est extrême, la diversification même des productions en empêche un développement qui exigerait d'importants investissements. La ceinture maraîchère de Sélestat ne va pas au-delà de 100 ha. Seuls les maraîchers sont censés faire des bénéfices élevés. Néanmoins, l'avenir de ce type de culture est fragile dans la mesure où l'urbanisation conduit les maraîchers à faire de la spéculation foncière.

Or, Sélestat reste une des rares zones de l'Alsace où la production maraîchère pourrait se développer. Aucune stratégie locale à cet égard ne nous a été signalée. Entre-temps, l'importance des investissements nécessaires au développement tant du maraîchage que de l'horticulture décourage les jeunes qui, par ailleurs, préfèrent chercher des revenus fixes et sûrs dans l'industrie. Dans ces conditions, l'avenir du rôle agricole de Sélestat n'est pas assumé localement, malgré l'aide que le Crédit Agricole et la Caisse Mutuelle de Dépôts et de Prêts de Sélestat offrent aux agriculteurs désireux de se développer et de rentabiliser leur exploitation.

Au point de vue viticole, il n'est pas question de contester la place reconnue à Colmar. Colmar en effet joue le rôle de capitale viticole pour le vignoble sélestadien, notamment celui d'Orschwiller (88 ha), Châtenois (42 ha), Kintzheim (28 ha), et Dieffenthal (37 ha). Notons que les problèmes du vignoble sélestadien n'ont pas été mentionnés spontanément par les personnes interviewées (2).

Nous avons donné déjà quelques informations sur les activités industrielles. Le maintien depuis plusieurs années d'un statu quo pour le rôle industriel de Sélestat est un trait caractéristique qui traduit un manque apparent de dynamisme. Il semblerait qu'à ce sujet, surtout par la prise de conscience de la disparition d'établissements traditionnels, quelques inquiétudes se manifestent chez des sélestadiens.

Il en est autrement dans les milieux sociaux dominants qui d'une part semblent attendre l'essentiel du développement de l'expansion naturelle des entreprises existantes les plus importantes (3), et d'autre part, se défendent de se laisser envahir par la « fièvre de la croissance ». D'un côté, on remarquera qu'il existe dans la commune suffisamment de terrains pour des opérations de logement ; d'un autre côté, on prétendra en manquer pour l'accueil de nouvelles industries.

Il reste que le rôle industriel actuel est censé suffire aux besoins d'emplois, jugement qui n'est pas partagé par les milieux agricoles. Enfin, signalons

(1) Depuis 1945, cette école aurait formé quelque 800 jeunes qui, en principe, se destinaient aux professions agricoles, viticoles, horticoles et maraîchères.

(2) Dans le canton, 355 ha sont consacrés au vignoble.

(3) La part de l'exportation dans les entreprises sélestadiennes est importante et se dirige vers plusieurs continents.

l'importance accordée par les industriels locaux au bon climat social existant et aux actions de formation prises en charge par l'entreprise.

La politique urbaine de la municipalité porte essentiellement sur deux aspects :

— opérations d'embellissement, de modernisation et d'adaptation de la voirie communale,

— mise en place d'équipements scolaires, culturels et sportifs.

Le premier aspect fait partie, pour les responsables locaux, des problèmes urbains permanents.

Le second est, pour l'essentiel, déjà réalisé, seuls les équipements sportifs devant faire encore l'objet de nouveaux efforts. Pour le reste, la ville de Sélestat est censée être bien pourvue des équipements nécessaires.

Le seul projet urbanistique dont on nous a fait mention porte sur les terrains (5 ha) de la caserne. Il était question d'y réaliser un centre commercial (avec logements). Devant des résistances locales, la municipalité a pris la décision de renforcer et de concentrer le commerce dans le centre, avec le souci de garder à la ville son caractère typique, de construire sur les terrains de l'ancienne caserne des logements et d'y réaliser une cité administrative et une salle de congrès.

Du point de vue stratégique et par sa situation géographique tout au moins, **Sélestat est plus portée à collaborer avec Colmar** qu'avec Strasbourg (1), surtout en ce qui concerne l'avenir de la zone industrielle de Mackolsheim dont Sélestat attend des retombées positives pour son commerce et pour la fréquentation de ses équipements divers.

Mais, à ce sujet, les avis sont contradictoires. Signalons cependant que Sélestat reste un enjeu possible entre les villes de Strasbourg et de Colmar.

### ■ importance du problème foncier

Le problème le plus grave de Sélestat a sans doute été le manque d'offres de terrains pour la construction et de terrains d'un seul tenant pour la création d'une éventuelle zone industrielle (2). La poursuite de l'urbanisation devrait se faire sur les autres communes vers l'Ouest (3). Il existe un SIVOM englobant les communes de Kintzheim, Châtenois, Scherwiller, Ebersmünster, Ebersheim, Mutterhorltz. L'extension du lycée de Sélestat et le C.E.S. de Châtenois ont reçu la participation du SIVOM. Pour le reste, ses préoccupations essentielles concernent les problèmes d'assainissement.

En résumé, Sélestat se présente comme une ville à faible rayonnement régional, en situation de relative stagnation, assumant un rôle industriel

(1) Même si la métropole attire plus la population que Colmar en matière de commerce et loisirs.

(2) Les nouveaux terrains industriels qui se trouvent à l'Ouest ont été achetés par les entreprises locales pour résoudre leurs propres problèmes.

(3) Surtout si le tracé de l'autoroute reste à l'Ouest.

local qui est peu intégré ou articulé au processus d'industrialisation de l'Alsace. La ville qui joue par ailleurs un rôle commercial et un rôle culturel essentiellement orientés vers sa propre population est amenée à résoudre ses problèmes de planification urbaine au jour le jour sans avoir besoin de recourir à des instruments institutionnels, d'autant plus qu'à cet égard les moyens appropriés lui manquent et que les centres de décision (par exemple permis de construire) sont à Strasbourg.

Il est intéressant néanmoins de signaler le projet récent de création d'une zone d'activité au Nord de la commune.

## 6) WISSEMBOURG

Wissembourg connaît depuis peu l'amorce d'un renouveau après une longue période de stagnation et de déclin. Cette ancienne ville libre impériale connaissait un essor prometteur lorsqu'elle s'est trouvée réduite à l'état de ville frontière par le traité de Paris en 1815. La ville comptait alors plus de 5 000 habitants et l'arrondissement dont elle était le chef-lieu et qui s'étendait de Niederbronn à Landau en comptait 180 000. Maintenu au rang de petite sous-préfecture malgré sa position devenue excentrée et la concurrence d'Haguenau au Sud, Wissembourg vivait en assumant un rôle de petit centre au profit des cantons les plus proches, ces cantons étant essentiellement à vocation agricole. Aux alentours des années 1950, la cessation de l'exploitation du pétrole de Pechelbronn, la fermeture de l'une des rares entreprises wissembourgeoises (une fabrique de meubles), l'amorce des mutations agricoles avec l'abandon progressif des cultures spécialisées (fruits notamment) qui entretenaient une activité de négoce... devaient placer cette ville dans une position particulièrement critique. Les efforts d'industrialisation alors consentis à ce secteur en perte de vitesse devaient principalement bénéficier à Wissembourg. Cette ville a vu en effet s'implanter, à partir de 1955, toute une série de petites et moyennes entreprises appartenant à des branches diverses.

### ■ un développement industriel récent et important.

Fin 1973, on dénombrait 1 580 emplois dans les entreprises industrielles de plus de 10 salariés, tandis que deux nouvelles usines étaient en cours d'installation.

L'emploi industriel est ainsi passé de 526 emplois en 1956 à 1 464 en 1971 pour l'agglomération (comprenant Wissembourg et la petite commune d'Altenstadt en cours de fusion) (1).

---

(1) Pour le reste du canton de Wissembourg, la progression est restée faible : 432 emplois industriels en 1971 contre 362 en 1956. Entre 1956 et 1971, l'agglomération de Wissembourg qui ne regroupe que 12 % de la population de l'arrondissement a concentré le tiers des nouveaux emplois créés dans cet arrondissement. En 1968, l'arrondissement comptait 55 000 habitants, dont 80 % dans les communes rurales.

Dans le même temps, la population de l'agglomération est passée de 5 708 habitants en 1954 à 6 466 habitants en 1968. C'est là un taux de croissance relativement modéré (+ 0,5 % par an entre 1954 et 1962 et + 1 % par an entre 1962 et 1968) en-deçà du seul mouvement naturel.

Par contre, cette croissance tend depuis à s'accélérer puisque la population était estimée à 7 600 habitants à la fin de 1973. Ce décalage entre mouvement local d'industrialisation et mouvement démographique reflète pour une part la politique urbaine suivie.

Wissembourg a consenti et consent un effort important en faveur de l'industrialisation, effort que les communes rurales ne sont pas toujours en mesure de fournir. En zone industrielle, le m<sup>2</sup> équipé est cédé à un prix faible, avantage qui s'ajoute aux primes diverses de décentralisation.

La ville dispose actuellement d'un volant de 30 à 40 ha de terrains industriels privés.

Les industries qui s'implantent utilisent essentiellement une main-d'œuvre rurale que Wissembourg ne cherche pas particulièrement à fixer sur son propre territoire. Le plus souvent il s'agit d'établissements employant peu de cadres. Ces établissements dépendent pour beaucoup d'entreprises allemandes proches.

#### ■ une industrialisation qui ne remet pas en cause les structures sociales existantes

En elle-même l'industrialisation ne remet que faiblement en question la structure sociale de Wissembourg, de même qu'en milieu rural, elle respecte les structures villageoises.

A Wissembourg même, la structure sociale était traditionnellement dominée par une petite bourgeoisie commerçante et comprenait de plus, pour une ville de 8 000 habitants, une couche importante de fonctionnaires (sous-préfecture, services publics, douanes...). Si cette structure commence aujourd'hui à évoluer, c'est davantage en rapport avec l'évolution des autres rôles urbains de Wissembourg. Sur ce plan, l'évolution est principalement marquée par une stabilité relative du rôle commerçant tandis que se développent certains types de services (enseignement, santé) et que se mettent en place les éléments d'un rôle résidentiel socialement typé et reposant pour partie sur l'industrialisation de la région (accueil des cadres) et pour partie sur une vocation touristique.

En ce qui concerne les services publics, les faits les plus significatifs sont la création et l'extension récente d'un Collège d'Enseignement Technique (C.E.T.), la construction en cours d'un Collège d'Enseignement Secondaire (C.E.S.), l'ouverture récente d'un centre hospitalier relativement important (300 lits) et la reconstruction du casernement de la gendarmerie mobile (un escadron).

Mis en place en 1966, grâce notamment à une participation du F.D.E.S. (1), le C.E.T. tend à devenir un élément important pour la promotion économi-

(1) F.D.E.S. : Fonds de Développement Economique et Social.

que de l'arrondissement. Son extension vient d'être entreprise avec l'appui financier de la D.A.T.A.R. S'y est adjoint récemment un centre de formation pour les apprentis tandis que s'y développent des activités de formation permanente. Fonctionnant de façon relativement autonome, le C.E.T. apparaît comme l'un des rares organismes assurant une liaison systématique avec l'ensemble des industries de l'arrondissement.

### ■ promotion d'un rôle résidentiel et touristique

Pour l'affirmation d'un rôle résidentiel, Wissembourg met principalement en avant ses « charmes » (et ses équipements) de petite ville au patrimoine urbain particulièrement riche, une certaine animation touristique (grâce notamment à une hôtellerie-restauration très fréquentée) ainsi que la qualité de son environnement naturel (Wissembourg étant l'une des « portes » du Parc Régional des Vosges du Nord).

D'une façon générale, ceci se traduit en fait par un souci affirmé de modérer la croissance urbaine et par conséquent de la rendre sélective. Wissembourg reproduit ainsi un modèle de petite ville à dominante bourgeoise. Elle vise un niveau de peuplement de l'ordre de 10 000 habitants sur son propre territoire communal. Concrètement, ceci se traduit à la fois par une politique d'urbanisation nouvelle relativement contrôlée et une réhabilitation du centre ancien qui offre de nombreuses possibilités. La politique d'urbanisation nouvelle se concrétise actuellement par une opération de lotissement à caractère résidentiel assez marqué sur les côtes du Nord-Ouest. Ce secteur résidentiel devrait, à terme, se prolonger plus à l'Ouest en direction de Weiler et en bordure du futur plan d'eau en voie d'aménagement où doivent se réaliser également quelques équipements de loisirs (piscine déjà existante, centre équestre...). Pour le reste, il est prévu un P.O.S. assez contraignant pour résister notamment à la pression des investisseurs allemands. En ce qui concerne la réhabilitation du centre (1), celle-ci prend à la fois un caractère social (amélioration des conditions d'habitat de la population ouvrière d'origine wissembourgeoise) et résidentiel (marché du logement locatif pour l'accueil de la population tertiaire et des cadres), et reflète alors une valorisation du patrimoine immobilier au profit de l'ancienne petite bourgeoisie wissembourgeoise.

Pour ce qui est des équipements de loisirs, ceux-ci semblent être envisagés davantage pour accompagner la politique urbaine que pour favoriser l'essor d'un important rôle touristique. D'une façon générale, le parc naturel des Vosges du Nord semble être considéré moins comme un gisement touristique à exploiter que comme un élément de cadre de vie à préserver. La préférence est donc donnée à un tourisme de type diffus sur l'ensemble des cantons de l'arrondissement (gîtes ruraux, avec quelques équipements plus spécifiques, ici ou là).

---

(1) En 1963, 45 % du parc de logement avait été construit avant 1871. Des ensembles importants d'immeubles anciens à colombages (anciens quartiers d'artisans) voisinent avec des ensembles d'architecture classique et bourgeoise (XVIII<sup>e</sup> siècle et début du XIX<sup>e</sup> siècle).

Localement, les principaux efforts portent sur l'aménagement du plan d'eau sur la Lauter, l'animation du centre (restauration-hôtellerie, circuits piétonniers, expositions saisonnières...) et la relance d'un projet de salle de spectacle, qui fait particulièrement défaut.

En conclusion, le type de développement urbain que connaît actuellement Wissembourg ne semble pas devoir modifier profondément la dynamique de son arrondissement. L'évolution actuelle se traduit pour cet arrondissement par une sorte de transposition d'activité (de l'agriculture à l'industrie) qui permet d'éviter une rupture profonde dans les modes de vie et les particularismes locaux. Il en est en quelque sorte de même pour Wissembourg qui, avec des couches sociales progressivement renouvelées, n'en cherche pas moins à reproduire un modèle de petite ville.

L'organisation sociale et spatiale de l'arrondissement tend ainsi à demeurer relativement lâche, avec un minimum de coordination lorsque cela s'avère nécessaire.

## **7) AGGLOMÉRATION DE NIEDERBRONN-REICHSHOFFEN**

L'agglomération de Niederbronn-les-Bains comptait 10 600 habitants en 1968. Loin de constituer une véritable entité urbaine, cette agglomération regroupe trois communes, dont deux de taille équivalente : Niederbronn (4 407 habitants en 1968) et Reichshoffen (4 283 habitants) (1), auxquelles s'ajoute Gundershoffen (1 915 habitants) (2). Ces communes s'échelonnent du Nord au Sud sur une dizaine de kilomètres au long d'une petite vallée sous-vosgienne ouverte naturellement à l'attraction de Haguenau, à quelques 15 kilomètres plus au Sud. Aucune de ces communes ne peut se prévaloir d'un passé urbain bien ancien ou marqué, pas même Niederbronn qui se singularise aujourd'hui par son rôle de chef-lieu de canton et surtout de station thermale.

Dans ce chef-lieu de canton, excentré en fond de vallée et sans arrière-pays, une fonction urbaine caractéristique comme la fonction commerciale n'a guère pu s'affirmer. Quant aux deux autres communes, elles accusent encore une allure de gros bourg ou de grand village.

### **■ la présence dominante des établissements de Dietrich**

Cette agglomération linéaire est d'abord une agglomération industrielle marquée depuis deux siècles par la présence des établissements de Dietrich dont le potentiel de production a été constamment adapté et continue de se développer, notamment grâce à des efforts importants de productivité. Cette relative stabilité des structures industrielles, celle des structures sociales et la configuration spatiale de l'agglomération limitent d'autant les possibilités d'une organisation quelque peu nouvelle de l'agglomération.

(1) 4 606 habitants si l'on tient compte de la fusion opérée depuis 1968 avec la commune de Nehwiller près Woerth (décret du 28-9-1972).

(2) 2 502 habitants, si l'on tient compte de la fusion opérée avec les communes de Giesbach et Eberbach-Woerth (décret du 28-8-1973).

La présence dominante de Dietrich freine pour l'instant toute diversification du tissu industriel local par implantations nouvelles. Il s'en suit une faible progression de l'offre globale d'emploi sur place et une tendance à l'émigration des jeunes. Aussi, l'un des axes privilégiés de l'action des municipalités, tant à Niederbronn, Reichshoffen qu'à Gundershoffen, a été ces dernières années et demeure la création de lotissements dans des conditions suffisamment intéressantes **pour fixer les jeunes** originaires de ces communes et conserver un maximum de population résidente, quitte à ce qu'une partie de cette population aille travailler ailleurs. Parallèlement, des projets s'ébauchent pour une meilleure exploitation des potentialités touristiques de ce secteur situé en bordure du Parc Régional des Vosges du Nord et disposant déjà de quelques atouts avec les activités spécifiques de Niederbronn (thermalisme, casino...).

Les efforts pour fixer la population locale semblent aboutir. Après une longue période de stabilité démographique, l'agglomération de Niederbronn connaît depuis la dernière guerre un taux de croissance moyennement élevé : 1,1 % par an entre 1954 et 1962, et 1,4 % par an entre 1962 et 1968 (1). Cette croissance concerne les trois communes de l'agglomération.

Sur le plan de la structuration interne de l'agglomération, aucune évolution importante n'est à relever. Il ne faut guère non plus s'attendre, semble-t-il, à une évolution rapide. En effet, ce qui frappe le plus pour l'instant, c'est un certain parallélisme dans les politiques communales et la permanence d'un ensemble d'obstacles freinant l'apparition de principes communs pour l'organisation de l'agglomération. Ainsi, **chaque commune tend-elle à poursuivre sa propre dynamique.**

Dans ce contexte et en fonction de la configuration spatiale de l'agglomération, la localisation des équipements généraux demeure un problème délicat qui tend à raviver les rivalités entre Niederbronn qui entend valoriser son rôle de chef-lieu et Reichshoffen qui peut prétendre tirer parti de sa position centrale.

Or, dans le même temps, l'attraction des commerces et services de Haguenau devient de plus en plus difficile à contrebalancer. D'une façon générale, il est assez significatif de voir actuellement chaque commune, après l'abandon d'un projet de district urbain, chercher à fusionner avec ses communes voisines situées de part et d'autre de l'agglomération, chaque commune augmentant ainsi d'autant son propre espace aménageable.

### ■ enjeu du tourisme et restructuration de l'agglomération

Les enjeux tendent actuellement à se déplacer vers le champ des activités touristiques. Différents projets se dessinent. Malgré la permanence des mêmes obstacles qui freinent encore la possibilité d'une organisation d'ensemble, c'est probablement sur ce plan qu'un dégel pourrait en premier s'amorcer. Pour Niederbronn, il s'agit tout d'abord d'élargir son rôle

---

1) Le niveau de population de 1954 (8 700 hab.) est à comparer avec celui déjà atteint en 1870 (7 420 hab.) pour les 3 communes de l'agglomération.

thermal en accroissant ses capacités d'hébergement pour favoriser notamment l'accueil des curistes indépendants (l'établissement thermal travaillant au tiers de ses capacités pour les soins). Cette clientèle aurait un impact plus direct sur le commerce local, et Niederbronn serait ainsi mieux en mesure de jouer un rôle actif de « porte » du Parc Régional.

Parallèlement, une société vient d'être créée pour commercialiser sur le plan national les eaux de source de Niederbronn. Cette exploitation aurait l'intérêt de créer quelques emplois, d'assurer de nouvelles recettes et d'accroître le renom de la station. Niederbronn ne semble pas pour autant avoir l'ambition de se constituer en grande station thermale sur le modèle de Vittel.. Il faudrait pour cela une politique d'équipements d'une toute autre échelle alors que certains équipements de loisirs de premier niveau font encore défaut (piscine...).

Reichshoffen cherche également à jouer la carte du tourisme. Un plan d'eau y est en cours d'aménagement. Des équipements de loisirs et des projets immobiliers (résidences de week-end) y sont prévus (1).

Ce plan d'eau se situe à l'Ouest, en direction de Nehwiller-près-Woerth, commune en voie de fusion avec Reichshoffen et où un premier lotissement important est prévu. L'extension urbaine de Reichshoffen se fera désormais dans cette direction, ainsi d'ailleurs que le développement actuel de Niederbronn. D'où l'importance nouvelle prise par le projet de rocade de contournement à l'Ouest de l'agglomération qui permettrait de relier à terme ces secteurs, secteurs non astreints à servitude pour la construction et se trouvant à l'orée de la forêt vosgienne et du Parc Régional.

C'est donc en fait dans une perspective d'aménagement touristique que pourrait s'amorcer une restructuration de l'agglomération.

On peut en conclure que l'avenir de cette agglomération, tel qu'il se présente actuellement (avec une certaine stabilité du fait de Dietrich) semble être de devenir non pas un centre urbain plus actif mais plutôt un ensemble résidentiel plus étoffé (et aux fonctions résidentielles plus diversifiées). Cet ensemble n'offrirait sur place à sa population qu'un niveau d'équipement assez banal (voire de niveau assez faible pour les équipements sanitaires, commerciaux...) sauf pour certains équipements très spécifiques, notamment ceux liés aux loisirs. Il pourrait cependant fonctionner de façon assez satisfaisante dans la mesure où il permettrait principalement la concrétisation d'un mode de vie. En ce sens, l'agglomération de Niederbronn offre et offrirait surtout une alternative à une plus forte concentration démographique sur les autres centres urbains, dont elle pourrait en contrepartie contribuer à la qualité de l'environnement, grâce à certains équipements. Ceci est dès à présent le cas, par exemple, avec le casino de Niederbronn.

---

(1) Une formule du type village de vacances serait favorablement envisagée.

## II - Colmar

Colmar est la préfecture du département du Haut-Rhin, bien qu'elle n'en soit pas et de loin la ville la plus importante. Au recensement de 1968, elle comptait 62 000 habitants pour la commune elle-même et 78 000 pour l'agglomération.

Préfecture du Haut-Rhin, Colmar est aussi siège de la Cour d'Appel et capitale du vignoble alsacien. Or, ce vignoble s'étale de Thann au Sud jusqu'à Marlenheim au Nord, sur une longueur de 100 km, qui dépasse singulièrement la zone d'influence de la ville. Capitale du vignoble, Colmar se veut aussi capitale de la Moyenne-Alsace, et nous verrons que la réalité départementale est moins forte que cette constante référence à une entité mal définie par des limites géographiques mais présente dans la conscience des personnes que nous avons interviewées. Voici les quatre « rôles » qui définiraient Colmar, rôles disparates, exclusifs même parfois, comme préfecture du Haut-Rhin et capitale de la « Moyenne-Alsace ». En réalité, prise entre ses deux puissantes voisines Mulhouse et Strasbourg, Colmar cherche à dessiner et à maintenir une personnalité originale, rassemblant les multiples facettes de la région Alsace où l'agriculture voisine avec l'industrie, les Vosges avec la plaine, les bourgs ruraux avec les villes. Ces facettes, autrefois, on les rencontrait dans toutes les villes alsaciennes, mais sous la poussée des transformations économique et spatiales qui ont affecté ses deux puissantes voisines, certains aspects ont eu tendance à s'estomper et la singularité alsacienne semble aux responsables de Colmar n'être plus vivante que dans la moyenne Alsace. Aussi, selon qu'elle s'enfermera dans une stratégie de « Moyenne-Alsace » aux frontières imprécises ou tendra à l'opposé à jouer avec Mulhouse et Strasbourg dans une optique alsacienne, Colmar contribuera soit à maintenir l'éclatement régional, soit à forger l'unité régionale.

Sans vouloir devancer ici l'analyse de la stratégie de Colmar à l'égard de son environnement, évoquer le rôle de cette notion de « Moyenne-Alsace » nous permet d'éclairer le discours des Colmariens. Plus qu'une réalité économique, cette notion de la « Moyenne-Alsace » pourrait traduire une volonté politique d'affirmer le rayonnement de la ville sur un territoire aux frontières vagues, se situant aux confins du Bas-Rhin et de l'espace sur lequel Mulhouse exerce son influence, entre les Vosges et les bords du Rhin. Cette volonté tend à s'exprimer en termes d'aménagement de l'espace et d'animation culturelle (partiellement décentralisée) des petites villes et bourgs.

## **1) UN CERTAIN ÉQUILIBRE ENTRE LES FONCTIONS INDUSTRIELLES ET TERTIAIRES**

La présence des services administratifs, les formes urbaines et particulièrement l'existence d'un centre historique, le nombre important des touristes, confèrent à Colmar l'aspect d'une ville provinciale, où prédominent l'activité tertiaire, le commerce traditionnel, et où sont implantés quelques bourgeois : médecins, avocats, propriétaires fonciers, négociants, gros commerçants, petits et moyens industriels. Pourtant les chiffres nuancent cette impression.

Pour ce qui est des catégories socio-professionnelles (C.S.P.), Colmar se rapproche plutôt des villes dites « tertiaires » et principalement de Poitiers, capitale du Poitou-Charentes. Mais si l'on compare les secteurs d'activités, Colmar avec 27,6 % d'actifs dans l'industrie, se sépare nettement des villes tertiaires sans pour autant d'ailleurs rejoindre une ville « secondaire » comme Mulhouse.

Par rapport aux villes tertiaires, Colmar accuse une légère faiblesse dans les services publics et administratifs, 18 % contre 25 % à Aix et 27,4 à Poitiers, ces deux villes étant des villes universitaires importantes.

Ainsi, on comprend mieux que les Colmariens refusent « l'appellation incontrôlée » de ville tertiaire et tout autant que les Mulhousiens puissent leur refuser celle de ville industrielle.

Sans vouloir nous pencher longuement sur l'histoire de la ville, il faut cependant souligner que lors du démarrage industriel du XIX<sup>e</sup> siècle, Colmar ne connut pas l'explosion qui se produisit à Mulhouse et même, à une échelle plus modeste, à Sainte-Marie-aux-Mines.

Certes, l'industrie textile s'implanta dans la périphérie, mais on sait qu'elle connut dans les vallées vosgiennes un développement qu'elle n'atteignit jamais à Colmar même. Dans la querelle qui présida à la naissance de la Chambre de Commerce de Colmar, les industriels colmariens firent valoir que « quatre vallées vosgiennes convergeaient vers Colmar, toutes possédant de nombreuses industries, filatures, tissages, papeteries, distilleries, ateliers de construction, teinturerie, fabriques de ruban de soie, d'articles de Sainte-Marie qui en tout occupent soixante mille personnes environ. Que quelques-uns seulement des intérêts de l'arrondissement se confondaient avec ceux de Mulhouse, que ceux de l'agriculture et de la viticulture n'étaient pas pris en considération par Mulhouse, surtout les intérêts de la viticulture dont Colmar constitue le centre ».

Les vicissitudes de l'industrie colmarienne sont bien connues, de même que celles de la viticulture. Elles sont liées à la situation géographique de l'Alsace, aux guerres qui opposèrent l'Allemagne et la France, aux modifications profondes qui marquèrent l'industrie textile française après la deuxième guerre mondiale, au dynamisme de l'Allemagne renaissante, etc.

La crise industrielle alsacienne marqua donc la ville dont les responsables reconnaissent que le redressement date du début des années 60.

## **2) LES INSTITUTIONS ET LEURS STRATÉGIES : UN FORT CONSENSUS IDÉOLOGIQUE**

Il est rare de rencontrer un consensus apparemment aussi total entre les représentants institutionnels d'une ville sur son développement et sur sa croissance. Si désaccords ou différends il y a (et il ne peut pas ne pas y en avoir), ils ne sont saisissables ni au niveau du discours, ni au niveau des enjeux. Sans doute, en raison de la taille et de la situation géographique de la ville, les différentes institutions ont tout intérêt à œuvrer pour un programme commun.

Mais au delà de cet intérêt, il faut souligner la présence d'une idéologie (au sens de système de valeur) qui paraît largement partagée. Il ne nous a pas été possible de déterminer si cette idéologie était réellement liée au passé de la ville ou bien d'origine plus récente à partir de valeurs certes pré-existantes, mais combinées dans un nouveau système pour les besoins de la cause. Qu'on nous comprenne bien, cette idéologie est fondée sur la mesure, l'harmonie entre l'environnement et les hommes, l'urbain et le rural, sur la compatibilité de la croissance industrielle contrôlée et du bonheur individuel, etc., c'est dire qu'elle laisse penser que les lois économiques peuvent être maîtrisées, l'expansion modérée, la nature préservée, les industriels dissuadés de s'installer. Or, quand on connaît les impératifs de la croissance industrielle, la concurrence sur la main-d'œuvre, la nécessité de prévoir la récession d'un secteur économique ou d'un autre (qui incite à accueillir toujours avec plaisir une entreprise qui vient s'implanter), la crainte des villes moyennes d'être colonisées par les villes plus puissantes mieux dotées en équipements, on est étonné par un tel système de valeur dont l'application nécessite une volonté acharnée et une modestie urbaine très grande.

Au contraire, cette idéologie peut être née de la conscience des limites de la croissance d'une ville et tenir lieu de philosophie communale. Nous l'avons déjà rencontrée dans d'autres villes moyennes à environnement agricole actif et en perte de vitesse économique. Mais elle peut aussi servir d'instrument à un projet d'encadrement des petites villes avoisinantes en assurant leur croissance et en développant ainsi les fonctions directionnelles et de services de la ville-centre. Ou bien Colmar est la ville de la sagesse ou bien elle se prépare à long terme, après avoir aidé à disperser l'industrie, à encadrer fortement la Moyenne-Alsace sans subir les préjudices d'une croissance trop rapide.

En dehors des services administratifs, trois institutions nous sont apparues jouer un rôle déterminant : la municipalité, la Chambre de Commerce et de l'Industrie, la Chambre d'Agriculture.

L'influence moins marquante de cette dernière sur la ville s'expliquerait pour des raisons de compétence territoriale. Ces institutions sont dotées de commissions d'études de bonne qualité. Nous avons rencontré non pas des institutions bureaucratiques, mais plutôt un appareil technocratique efficace. A quoi tient cette situation ? Sans doute à plusieurs causes. Colmar a dû traverser au lendemain de la dernière guerre une période difficile à la fois du point de vue économique et du point de vue « sociologique ». Dans cette conjoncture, il est probable que la ville a dû chercher hors de ses murs des hommes prêts à assurer la remise en route du

fonctionnement institutionnel et ce mouvement d'accueil s'est prolongé, car nous avons rencontré de nombreux Alsaciens d'adoption dans les services techniques institutionnels.

Dans ces institutions, le rôle des individus est marquant. Quant à la stratégie du développement de la ville même, aucun conflit majeur ne semble opposer les trois institutions. A quelques nuances près que nous allons souligner. Un fait est que le S.D.A.U. paraît avoir reçu la collaboration active et l'approbation de ces trois institutions clés.

Voici les axes forts de la stratégie suivie :

- industrialisation de Colmar et des zones rhénanes,
- maîtrise de la croissance urbaine,
- évolution du tertiaire et valorisation du tourisme,
- renforcement et diversification des axes de communication.

### **3) LE PROCESSUS D'INDUSTRIALISATION DE COLMAR ET DES ZONES RHÉNANES**

On s'accorde donc à situer le redémarrage de l'industrie colmarienne vers les années 1957-1960, et ceci concerne à la fois les anciennes industries locales et les nouvelles implantations.

En quelque sorte, la crise du textile allait placer Colmar dans une situation plutôt propice, à proximité des bassins d'emplois, dans l'environnement global d'une région Alsace promise à un avenir industriel en fonction de la présence de l'artère rhénane.

Quoi qu'il en soit, toute une série d'actions à la fois nationales et régionales :

- implantation par l'E.D.F. des usines hydro-électriques,
- politique d'aménagement du territoire,
- construction du canal d'Alsace,
- réalisation du port rhénan de Neuf-Brisach,
- création de la zone industrielle Nord de Colmar et des zones rhénanes, etc.

allaient créer les conditions favorables à un développement des entreprises locales et à l'arrivée de quelques entreprises nationales ou internationales (Timken, Rhône-Poulenc, etc). Parallèlement à ces activités industrielles, la mise en chantier de logements amenait un développement du secteur de la construction et des matériaux de construction.

L'occupation de la zone industrielle de Colmar Nord est assez représentative : elle accueille Timken-France (roulements à bille), Schlubel (travaux publics), Liebherr-France (construction mécanique), Korzilius (faïencerie), Netter (articles de bureau), menuiserie, alimentation, chaudronnerie, blanchisserie, etc.

La stratégie des institutions a été non seulement de pourvoir au remplissage des zones industrielles de Colmar, mais de favoriser, autant que

possible l'implantation sur les zones rhénanes des industries consommatrices de la voie d'eau : Béghin, CEGEDUR, Wrigley...

A l'heure actuelle, Colmar dispose encore de quelques hectares. La municipalité et la C.C.I. s'occupent de promouvoir les zones rhénanes et d'en aménager une nouvelle à Fessenheim d'une superficie qui pourrait atteindre 500 ha en aval de la centrale nucléaire.

L'aménagement de cette dernière zone pose un problème intéressant. Plus au Nord, la zone industrielle de Marckolsheim, située dans le Bas-Rhin, reste pratiquement vide, mais les institutions colmariennes n'ont pas, pour le moment l'intention d'aider à son remplissage. Peut-être redoutent-elles que, faute d'une capacité d'accueil sur place, la population attirée par les implantations industrielles ne se déverse sur la ville rompant l'équilibre emplois/équipements qu'elle a du mal à maintenir. Par contre, remplir les zones actuelles ainsi que celles de Fessenheim, sert à encadrer un développement Est-Sud prenant appui entre autres sur Neuf-Brisach, Sainte-Croix-en-Plaine, Fessenheim.

La poursuite de l'industrialisation est très directement liée à la présence de main-d'œuvre et à sa qualification (1) et, dans le futur, à la progression de la population active. Pour ce qui est de la main-d'œuvre, quelques réserves existent encore dans le secteur agricole. Mais, en réalité, la ville a atteint quasiment le plein-emploi. On compte à peu près 10 % de travailleurs immigrés et la C.C.I. comme la municipalité ne souhaitent pas voir croître leur nombre.

Le nombre de frontaliers en provenance de Colmar est faible, en tous cas, inférieur à 400. Par contre, il est plus élevé dans la zone de Neuf-Brisach, sans que pour autant cette évasion de main-d'œuvre provoque actuellement de tensions fortes sur le marché de l'emploi. Si l'on rappelle que Colmar ne serait pas aujourd'hui capable d'accueillir une entreprise offrant cinq cents emplois nouveaux, par contre on souhaite une évolution qualitative de l'industrie vers des entreprises à haute technicité et à fortes patentes. Aussi se pose un problème de formation qui fait souhaiter la création d'I.U.T. A l'heure actuelle, la ville dispose d'un I.U.T., le deuxième devant s'ouvrir prochainement. Il n'est pas question de viser une formation universitaire déjà assurée par Strasbourg et Mulhouse mais une formation technique directement articulée avec les besoins des entreprises locales.

#### **4) LA MAITRISE DE LA CROISSANCE URBAINE**

Colmar a connu de 1962 à 1968 un taux d'accroissement supérieur (1,6 %) à la moyenne haut-rhinoise (1,12 %). Les problèmes de la reconversion des vallées vosgiennes et du bassin potassique ne sont pas sans lui faire craindre une migration importante, tout comme à court terme des implantations industrielles sur les zones rhénanes type Marckolsheim. Aussi la stratégie

---

(1) Notons que le manque d'emplois féminins constitue à l'heure actuelle un des problèmes de la « Moyenne-Alsace ».

des institutions vise-t-elle à limiter la croissance urbaine en utilisant au mieux le potentiel attractif des villages et des bourgs. Le S.D.A.U. de Colmar met bien en évidence ce souci de protéger la ville et son environnement et d'éviter à l'horizon 2000 un accroissement trop important de la population.

Pour les quinze dernières années, on estime à 15 000 le nombre de logements construits. Deux importantes opérations, l'une presque achevée et l'autre en cours, contribuent à modifier les formes urbaines. Il s'agit de la réalisation de la Z.U.P. et de la rénovation et restauration du centre urbain.

a) **LA ZUP**

— logements

Commencée en 1962, la Z.U.P. comprendra, à l'horizon 1976 où elle sera achevée, 4 267 logements. Entreprise à une époque où la nécessité prévalait sur la qualité de l'habitat et du mode de vie, elle apparaît aujourd'hui comme une entreprise contestable en tant que telle.

Au 31 décembre 1973, 3.482 logements étaient terminés, dont 1 958 H.L.M.

Au total la Z.U.P. comptera en 1976, 2 578 logements H.L.M., soit 60 % de l'ensemble des constructions.

— équipements scolaires et socio-éducatifs

Le plan de construction scolaire vise en premier lieu l'ouverture de 60 classes, 38 classes sont déjà terminées, les autres sont en cours d'achèvement.

Un C.E.S. de 900 élèves complète cet ensemble, alors qu'un autre, à la périphérie, pourra en accueillir 600. Rappelons l'existence en dehors de la Z.U.P. d'un C.E.T. et d'un I.U.T. et la décision d'en ouvrir un deuxième. Quant aux classes maternelles, 12 sont déjà réalisées et 4 sont prévues, accompagnant l'achèvement du programme Z.U.P.

Enfin, une maison des jeunes s'est ouverte à des fins socio-éducatives. Quant au centre social, il est programmé mais non financé.

— équipements de loisirs

Pour le moment, il concerne la Base de plein-air. Cet équipement n'est d'ailleurs pas destiné uniquement à la Z.U.P. Il comprend déjà une piscine couverte avec un bassin olympique et un stade omnisport.

De surcroît, quatre salles de sport sont programmées.

— équipements sanitaires

Il relève à la fois de l'Enseignement et de la Santé. Une école d'infirmières et l'extension de l'hôpital Pasteur doivent concourir à répondre aux besoins. Cependant, au sujet de l'hôpital, un problème relevant de la programmation se pose au niveau de la région.

L'hôpital de Mulhouse, moins bien équipé, a été considéré comme prioritaire. De ce fait, celui de Colmar dont le rayonnement atteint les zones d'influence de Sélestat et de Belfort, bien que saturé, vient au deuxième plan des préoccupations régionales. Aussi dans un souci de rééquilibrage procède-t-on à l'extension du complexe sanitaire actuel par la construction de plusieurs pavillons.

— équipements commerciaux

Dès 1970-1971, s'est ouvert un premier centre commercial pour répondre essentiellement aux besoins alimentaires ou de première nécessité. L'extension de ce centre est prévue. Signalons aussi dès 1965-1967 la création de deux petits centres secondaires.

**b) RESTAURATION ET RENOVATION URBAINE**

Nous rappellerons pour mémoire que le centre historique de Colmar a d'abord été un secteur protégé avant de devenir, grâce à la loi Malraux, un secteur sauvegardé. Il s'en est sans doute fallu de peu que certains îlots, tel celui des Tanneurs ne soit voué à la démolition. Toujours est-il que cela n'advint pas et que la ville entreprit un très gros effort pour sauver les immeubles du centre historique.

Dès que fut fixé le périmètre du secteur protégé, la ville commença à racheter les immeubles inclus (à des fins d'ailleurs de rénovation) à leurs propriétaires. Il ne semble pas que cette opération ait posé de graves problèmes, même lorsque le périmètre fut élargi lors de la décision de la transformation en secteur sauvegardé.

C'est pourquoi l'opération de restauration, malgré les subventions de l'Etat, atteint désormais un coût élevé et conduit au relogement en H.L.M. des anciens occupants tandis que les nouveaux occupants appartiennent à une catégorie sociale à revenus élevés.

La restauration du vieux Colmar, outre le fait qu'elle permet la conservation du patrimoine architectural, s'inscrit consciemment ou inconsciemment, dans une double perspective : d'une part renforcer le rôle touristique de la ville, d'autre part ramener au centre des catégories socio-professionnelles plus favorisées, professions libérale, et cadres. Renforcer le rôle touristique de la ville s'explique fort bien. Par contre, « ramener les bourgeois » au centre appelle quelques commentaires.

La ville de Colmar offre une particularité, tout au moins par rapport à Mulhouse et à Strasbourg, c'est la fuite, depuis 1870, de la bourgeoisie locale. De ce fait, la ville s'est trouvée privée de son « élite » locale. Ce sont les classes moyennes, commerçants, cadres moyens, administratifs ou du secteur privé qui ont assumé depuis (du moins certains d'entre eux) la prise en charge de la transformation des rôles. L'image de la ville s'en est ressentie. Peut-être aussi cette situation est-elle explicative de l'ambition mesurée et prudente dont ont fait preuve les responsables institutionnels. Il apparaît donc nécessaire, si l'on veut renforcer les commerces de luxe, élever le rôle culturel, et développer l'enseignement technique supérieur, d'avoir une clientèle plus exigeante qui pousse à l'effort. Faute

de pouvoir provoquer une demande qualitativement supérieure dans l'actuelle population, il faut modifier la composition sociologique de cette population en y incorporant des catégories sociales porteuses de cette demande. La restauration de Colmar peut en être un des moyens.

L'opération de rénovation urbaine porte, pour le moment, sur 3,16 hectares. A terme, elle doit affecter 10 hectares. L'ensemble concerné a été divisé en sept îlots.

Seuls les îlots A et B sont actuellement terminés, F et une partie de l'îlot C sont considérés comme opérationnels. La rénovation est estimée très onéreuse pour la ville et les services techniques de la municipalité pensent qu'il faudra plusieurs décennies pour qu'elle soit totalement terminée.

L'opération actuellement en cours a pour objet d'asseoir le rôle tertiaire et touristique de Colmar. La plaquette diffusée par la C.C.I. est on ne peut plus explicite à ce sujet : « Le niveau commercial du projet sera celui d'un ensemble supérieur de centre-ville, c'est-à-dire visant un assortiment de qualité, voire de niveau luxe... Le but est en effet de doter le centre-ville d'un ensemble commercial de niveau international, étant donné la position géographique et touristique de Colmar. »

Quoiqu'apparemment diverses (puisque l'opération de rénovation inclura des logements aidés, des logements pour personnes âgées), tant la restauration du quartier des Tanneurs et de la Petite Venise que la rénovation du centre commercial témoignent d'un souci de voir le centre ville se transformer en vue d'améliorer la qualité urbaine.

Aussi nous a-t-il semblé que le problème de la limitation de la croissance de Colmar n'était pas le vrai problème. C'est celui du contenu de cette croissance et de sa qualité qui avant tout est posé et principalement à travers l'amélioration des activités tertiaires et du rayonnement touristique de la ville.

## **5) LA PROMOTION DU ROLE TOURISTIQUE ET DES ACTIVITÉS TERTIAIRES**

Comme nous l'a dit un responsable, « nous sommes comme un paysan qui a trois champs. Dans le premier s'épanouit l'agriculture, le vignoble ; dans le deuxième, nous avons fait germer l'industrie ; dans le troisième nous voulons faire pousser des activités tertiaires. Ainsi quelle que soit la conjoncture, nous ne manquerons de rien si vient pour un des champs une mauvaise année de récoltes ».

Les activités tertiaires à développer recouvrent particulièrement dans l'esprit de nos interlocuteurs les activités de bureaux et les activités commerciales. En effet, dans d'autres secteurs, Colmar a déjà des atouts plus anciens : la Préfecture et les services administratifs, la Cour d'Appel et le Barreau, l'hôpital Pasteur (à rayonnement régional) et des équipements médicaux et chirurgicaux de bon niveau.

En ce qui concerne les activités de bureaux, l'effort va porter vers l'accroissement des succursales de banques et de compagnies d'assurances (comme pour le Phénix).

En matière d'activités commerciales, le centre prévu dans l'opération de rénovation s'inscrit dans une dynamique récente. Rappelons que Colmar possède six établissements commerciaux importants : un Prisunic, un magasin « Aux Villes de France », deux établissements GRO, un ensemble commercial (rue des Trois-Châteaux), un Carrefour à proximité de la Z.I. Nord de Colmar.

La municipalité s'opposera vraisemblablement à d'autres implantations du type Carrefour. En accord avec la C.C.I., ce sont les commerces de détail qu'il faut encourager en jouant sur la diversité et la qualité : le rôle touristique de Colmar doit être épaulé et, en retour, ce rôle peut aider au développement des activités commerciales.

Le musée des Unterlinden reçoit, chaque année, 230 000 visiteurs ; il se classe dans le peloton de tête des musées provinciaux. Quant à la foire aux vins, elle accueille quelque 200 000 visiteurs. Une clientèle potentielle existe donc en dehors des habitants de la ville, qu'il faut savoir retenir.

Toutes les opérations urbaines dont nous avons parlé convergent donc vers un même objectif : faire de Colmar une ville à la fois plaisante pour ceux qui y vivent, attachante pour ceux qui y passent. Notons cependant que l'on s'accorde à trouver insuffisante l'équipement hôtelier de la ville et que les efforts à déployer restent considérables.

## **6) LE DÉSENCLAVEMENT DE COLMAR : RENFORCEMENT DES AXES DE COMMUNICATION**

Quelles que soient les institutions que nous ayons rencontrées, la même revendication revient comme un leitmotiv : Colmar ne veut pas être enclavée.

Dans le domaine des liaisons avec Strasbourg et Mulhouse, elle a connu bien des déceptions. Partisans d'une liaison Est-Ouest qui lui aurait assuré une communication directe entre l'Allemagne et la France de l'intérieur, les Colmariens se sont inclinés devant le choix préférentiel du développement de l'axe Nord-Sud qui pouvait renforcer la cohésion régionale de l'Alsace. Or, les plans se sont succédés sans que cet axe prioritaire voit le jour. Certes, il se fera bout par bout, avec retard, l'Alsace ayant au VI<sup>e</sup> Plan donné la priorité à ses liaisons avec l'intérieur du territoire français.

A l'heure actuelle, la situation se présenterait ainsi : Strasbourg chercherait le renforcement de ses liaisons avec la Lorraine et Mulhouse avec Belfort-Montbéliard. De ce fait, la Moyenne-Alsace pousse au désenclavement vers l'Ouest pour renforcer ses contacts avec la France de l'intérieur et vers l'Est pour relier son système de communication avec l'Allemagne, principalement avec Fribourg et l'autoroute espérée entre Fribourg et le Lac de Constance à travers la Forêt Noire (optique long terme).

Les représentants de Colmar pensent que l'ouverture du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines peut provoquer un développement des activités tant à Sainte-Marie qu'à Saint-Dié (1) et que si l'on veut éviter que se produise un phénomène de cul-de-sac, il faut d'ores et déjà envisager le raccordement avec l'Allemagne.

Pour le moment, un seul pont, à Neuf-Brisach, relie la Moyenne-Alsace au Bade, d'où le souci de voir construire un pont routier fixe au Nord de Marckolsheim pour remplacer l'actuel pont provisoire nettement insuffisant.

C'est ce souci de désenclavement qui a conduit la Chambre de Commerce et d'Industrie comme la Municipalité à demander l'établissement d'une liaison aérienne directe avec Paris en utilisant l'aérodrome de Colmar Houssen qui est doté d'une piste de 1 500 mètres en dur. Outre la liaison quotidienne assurée par Air-Alsace (certains vols comporteront une escale à Epinal), une liaison Colmar-Nancy-Londres serait assurée grâce à l'appui de la C.C.I. de Nancy.

Cette liaison aérienne ne devrait être rentable, selon les études qui ont précédé sa mise en service, que dans cinq ans. Pendant cette période, le déficit serait couvert pour 1/3 par la C.C.I., pour 1/3 par la municipalité, pour 1/3 par le Conseil Général.

Désireuse de se désenclaver, la Moyenne-Alsace ne voudrait pas voir se multiplier dans le désordre des infrastructures de communication qui ferait de l'Alsace un simple lieu de passage préjudiciable à sa vocation touristique et par contre-coup à ses activités commerciales.

## **7) L'INTERDÉPENDANCE DE COLMAR ET SON ENVIRONNEMENT RURAL**

Jusqu'à présent, nous n'avons pas parlé de la Chambre d'Agriculture comme d'une institution particulièrement active. Evidemment, il n'en est rien ; la Chambre d'Agriculture a collaboré à l'élaboration du S.D.A.U. dont elle s'avoue assez satisfaite, alors que le S.D.A.U. de Mulhouse apparaît à beaucoup comme le constat de l'échec de la maîtrise de la croissance urbaine.

Si nous avons choisi de traiter séparément l'action de la Chambre d'Agriculture, c'est parce que, selon un témoin privilégié, « l'agriculture n'est pas colmarienne et que les agriculteurs faisaient leur cuisine eux-mêmes », et que d'autre part, Colmar se reconnaît comme la capitale du vignoble. En fait, il n'y a pas opposition entre ces deux attitudes. Le vignoble ce n'est pas tout à fait l'agriculture, mais quelque chose de plus noble qui confère à l'Alsace une spécificité économique, culturelle et une certaine organisation spatiale avec le chapelet des petits bourgs qui constituent pour le touriste autant de lieux de visite.

---

(1) A Fribourg, on n'attend des liaisons avec la Moyenne-Alsace que des retombées au niveau du tourisme.

Il n'en va pas de même de l'agriculture qui — et nous l'avons déjà signalé — peut fausser l'image de ville industrielle et tertiaire que les représentants institutionnels veulent lui donner.

Toutefois, l'environnement rural est très présent, ne serait-ce d'ailleurs que pour des questions de proximité physique et de tradition.

— Tout d'abord, croissance maîtrisée ou pas, la ceinture maraîchère de la ville est, à terme — on parle de cinq ans — menacée. Les gains en terrains se feront sur elle, ce qui conduira à la déplacer. Aussi les maraîchers sont-ils représentés au conseil municipal.

— Ensuite, l'influence de la ville s'exerce fortement sur la montagne. Les Vosges, on le sait, se dépeuplent et ce dépeuplement peut être sinon enrayé, du moins freiné par le tourisme colmarien. Un lien de dépendance s'est ainsi créé, renforcé par le fait que la ville est le résonateur nécessaire aux campagnes de sauvegarde. C'est à Colmar que sont entreposées les archives départementales sur la montagne, c'est à Colmar que l'on trouve un club vosgien vieux de trois-quarts de siècle, c'est à Colmar qu'est implantée l'Association S.O.S. Vosges.

Si Colmar ne tient pas à jouer un rôle agricole, elle tient par contre beaucoup à maintenir celui de capitale viticole. L'organisation de la Foire aux vins est une affaire urbaine, comme l'Institut Oberlin et la présence des centres de recherches viticoles. En affirmant cette vocation, la ville a pris les devants dans une compétition où Strasbourg aurait pu l'emporter.

Ainsi une interdépendance existe entre l'environnement agricole principalement viticole et la ville. On ne s'étonnera donc pas de l'importance du poids direct ou indirect qu'exercent les maraîchers et les viticulteurs sur la stratégie urbaine, l'extension de la ville, et le contenu de sa vocation.

## **8) LES CHANCES DE RÉUSSITE DE LA STRATÉGIE INSTITUTIONNELLE**

Le moment est venu de mettre en perspective ces données éparses et d'évaluer les possibilités d'échec ou de réussite de la stratégie institutionnelle. Tout d'abord, sur qui, à l'extérieur de la ville comme à l'intérieur, peuvent s'appuyer les institutions colmariennes ?

**A l'extérieur de la ville**, sur personne, si l'on croit les discours des interviewés. On ne peut pas s'attendre à une aide de Strasbourg : aux prises avec ses propres problèmes, la capitale régionale se comporte comme n'importe quelle grande ville sans assumer son rôle régional fédérateur. La ville croît, s'équipe, mais ses organismes techniques et politiques ne donnent pas la preuve de vouloir élaborer une politique alsacienne. Mulhouse, à son tour, joue son ouverture vers le Sud-Est et est bien trop occupée de ses problèmes internes et de la pression de Bâle pour ne pas déborder

rapidement le cadre alsacien ou plus simplement haut-rhinois, en vue de rechercher des solutions à ses problèmes industriels, de communications et de marchés.

Quant au pouvoir central et aux institutions planificatrices qui en dépendent, il en va de même. S'il avait fallu attendre leur aide à l'application de la politique de décentralisation industrielle, Colmar serait encore une petite préfecture attendant en vain sur la liste des villes moyennes, la manne chichement dispensée par le pouvoir central. Comme toute ville, Colmar ne doit compter que sur elle-même.

**A l'intérieur de la ville**, il semble que la stratégie urbaine bénéficie du soutien des notables locaux et par leur intermédiaire d'une partie des habitants. Ce soutien trouve ses fondements dans un consensus idéologique sur « l'urbanité », « la ville à l'échelle de l'homme », et sur l'existence et la mise en valeur d'une personnalité locale, marquée par un dialecte particulier. Ces notables, qui sont-ils ? Il est très difficile de répondre à cette question. Nous savons que certains groupes traditionnellement influents sont en perte de vitesse. Par déduction on peut penser que les entrepreneurs locaux, les maraîchers jouent un rôle accru. Mais se poser la question en ces termes n'est peut-être pas pertinent. La société colmarienne est difficile à pénétrer. Toutefois, nous n'avons pas trouvé d'opposition (très élaborée) (1) qui pourrait constituer une alternative aux prises de position actuelle sur la stratégie urbaine.

Pas d'appui à l'extérieur, pas de contre-projet avoué à l'intérieur, quels sont alors les moyens dont disposent les institutions ? Pour le moment ils sont modestes, mais les ambitions ne sont pas non plus démesurées.

Il est vraisemblable que Colmar va chercher à encadrer de plus en plus quelques-unes des petites villes de la Moyenne-Alsace, de Ribeauvillé à Rouffach. Surtout celles qui ne posent pas trop de problèmes. Son rayon d'action sera donc volontairement limité. Sainte-Marie-aux-Mines est un cas difficile, Guebwiller une « zone tampon », où doit s'arrêter l'industrialisation induite par la reconversion du bassin potassique. C'est principalement à notre avis, vers **l'Est** et **le Sud-Est** que la ville fera preuve de dynamisme, au long de l'artère rhénane. Pour le reste, elle laissera jouer les forces en présence qui d'ailleurs ne menacent pas sa position.

En dépit de l'échec d'un projet de communauté urbaine qui aurait permis à Colmar d'exercer son influence, deux autres supports d'action ont pu être mis en place : le syndicat intercommunal à vocation multiple Hardt-Nord, sous l'impulsion principalement de la Municipalité et la C.I.M.A.B. (Communauté d'Intérêts Moyenne-Alsace - Breisgau), sous l'impulsion de la C.C.I. (2).

Le SIVOM Hardt-Nord regroupait en 1968, 15 communes à prédominance rurale articulées autour des zones industrielles de Biesheim-Kunheim.

---

(1) Le programme du Groupe d'Action Municipale (G.A.M.) lors des dernières élections législatives est à cet égard révélateur.

(2) Cf. Fribourg, p. 107.

Il s'agissait pour ces communes d'apporter une réponse collective et intégrée aux demandes de l'industrie en logements et en équipements. C'est ainsi qu'il fut décidé de créer une Z.U.P. à Volgesheim. A l'heure actuelle cette Z.U.P. est construite à 20 % à peu près de sa capacité, 600 logements environ, et la réalisation des équipements prévus a pris du retard. Un des objectifs visés était de fixer sur place les populations attirées par les emplois offerts dans les zones industrielles rhénanes. La lenteur de la réalisation du programme fait que les populations se sont réparties entre plusieurs communes, y compris Colmar.

Il semble que les conceptions planificatrices visant à articuler l'ensemble urbain alsacien autour des « villes maîtresses » aient paru à Colmar un projet judicieux. Sans l'avouer et dans la mesure de ses possibilités et de sa compétence, elle cherche à faire rentrer ce projet dans les faits. L'unité régionale alsacienne — si tant est qu'elle n'ait jamais existée — dépendra donc en partie du sort de la Moyenne-Alsace. C'est dire que ceci dépendra de la capacité de Colmar à animer économiquement et culturellement son environnement (en y incluant Sélestat) à travers des activités et des équipements qui ne la mettent pas en concurrence directe avec les deux autres villes principales de l'Alsace. Aussi seule une politique de redistribution acceptée des équipements et des investissements à intérêt régional entre ces trois villes, entre autres, amènera Colmar à jouer sans ambages une stratégie régionale alsacienne.

# III - Mulhouse et son environnement régional

## A - MULHOUSE

### 1) UNE VILLE INDUSTRIELLE

Si Mulhouse est la ville la plus importante du Haut-Rhin, tant par sa population — 118 508 habitants en 1968, 126 923 en 1972 pour la commune de Mulhouse — que par son poids économique, elle n'a cependant pas, dans le département, le rayonnement qu'aurait pu lui conférer sa supériorité économique.

En effet, tardivement rattachée à la France, Mulhouse n'est pas la Préfecture du Haut-Rhin, celle-ci étant Colmar. De ce fait, un certain nombre de fonctions liées à ce statut lui échappent. Certes, Mulhouse, en tant que sous-préfecture, dispose de nombreux services administratifs mais les directions de ces services sont situées à Colmar, capitale administrative du Haut-Rhin.

Mulhouse dispose d'un bon équipement commercial, mais son rayonnement dans le département reste limité par l'attraction exercée au Nord par Colmar, tandis que Belfort et surtout Bâle sont concurrentiels au Sud.

Bien que disposant depuis le début du siècle dernier d'une école supérieure de Chimie, Mulhouse n'était pas une ville universitaire. Jusqu'en 1957, date de la création du Collège Scientifique Universitaire, la ville de Mulhouse ne disposait d'aucun établissement public d'enseignement supérieur. Le centre universitaire du Haut-Rhin (C.U.H.R.), établissement public créé en 1970, qui regroupe le Collège Scientifique Universitaire et le Collège Littéraire Universitaire (créé en 1967) ne dispense qu'un enseignement limité à certaines disciplines ; la médecine et le droit notamment n'y sont pas représentés et doivent se faire à Strasbourg (1).

Ni capitale administrative, ni pôle commercial important, ni ville universitaire, Mulhouse est d'abord et avant tout une ville **industrielle**. Cette réalité, pour connue qu'elle soit, mérite d'être rappelée si l'on veut comprendre la dynamique mulhousienne, les enjeux actuellement en présence et les forces sociales s'alliant ou s'affrontant à leur sujet.

---

(1) La création d'une université de plein exercice à Mulhouse vient toutefois d'être décidée.

Toutefois si l'essentiel des actions se définit par rapport aux problèmes posées par les transformations industrielles de Mulhouse, si les principaux acteurs (institutions) sont liés, d'une façon ou d'une autre, à l'industrie et se définissent en fonction de ces liens, il convient de noter que, depuis quelques années, la tertiarisation de la ville commence à devenir, pour certains, un objectif à prendre en considération. Tandis qu'auparavant, le tertiaire n'était envisagé que dans ses liens avec la structure industrielle — comme conséquence du développement industriel et pouvant à son tour le favoriser — il commence maintenant à présenter pour certaines forces sociales une réalité intrinsèque, indépendamment de ses liens avec l'industrie. On constate, d'ailleurs, que si la part du tertiaire reste plus faible à Mulhouse que dans les autres grandes villes alsaciennes, elle a cependant sensiblement progressé. Que signifie cet intérêt nouveau pour le tertiaire, dans quel contexte est-il apparu, pour quelles forces représente-t-il un support et sur quels types de projets se focalise-t-il ?

## **2) LES TRANSFORMATIONS DE LA STRUCTURE INDUSTRIELLE**

Depuis une vingtaine d'années, la structure industrielle de Mulhouse s'est profondément modifiée : déclin des activités traditionnelles du Sud de l'Alsace (textile et potasse) que vient contrebalancer l'essor de nouvelles activités (construction mécanique et électrique) d'une part et, d'autre part, mouvement de concentration, qui n'est d'ailleurs pas propre à la région.

### **■ du textile à la mécanique**

La crise du textile, liée à la perte d'un certain nombre de débouchés privilégiés (débouchés d'outre-mer notamment) et à la concurrence des textiles artificiels, a particulièrement touché Mulhouse et l'Alsace du Sud. De nombreuses entreprises, peu armées pour résister à une concurrence à laquelle elles n'avaient jamais vraiment eu à faire face, ont disparu depuis 1954 (1). A l'heure actuelle, le mouvement semble en grande partie achevé et tend à se ralentir. Toutefois, on observe encore un certain nombre de fermetures d'établissements.

L'autre activité « traditionnelle » mulhousienne, les mines de potasses, est également touchée (2).

Les réductions d'emplois qui ont suivi ont été en grande partie compensées par de nouvelles implantations. En outre, depuis quelques années, les créations d'emplois proviennent non seulement d'implantations nouvelles mais aussi du tissu industriel déjà implanté, ce qui traduit le dynamisme de celui-ci.

Pour la majeure partie d'entre elles, les nouvelles activités installées à Mulhouse et dans sa région appartiennent au secteur de la construction mécanique et électrique. La plus importante de ces implantations, sur laquelle nous reviendrons, est celle de Peugeot en 1961, qui employait en 1972, 11 000 personnes. Mais on peut en citer bien d'autres.

(1) 17 000 emplois supprimés entre 1954 et 1962, et plus de 10 000 entre 1962 et 1968.

(2) Les effectifs employés sont passés de 13 000 en 1962 à 10 850 en 1967, à 9 000 en 1971, et sont estimés à 6 000 en 1975.

### ■ le phénomène de concentration place le pouvoir de décision économique de plus en plus en dehors de la région

Ce mouvement de substitution de la domination du secteur textile par celui de la construction mécanique et électrique se double d'un important mouvement de concentration, lequel n'est certes pas propre à Mulhouse.

La concentration affecte le textile : pour beaucoup d'entre elles, les entreprises que se sont maintenues ont cessé de « vivre seules », les entreprises familiales sont relayées par des sociétés anonymes dont les apports de capitaux étrangers à la région deviennent importants et, souvent, dominants.

Pour l'essentiel, les nouvelles activités implantées à Mulhouse et dans le Sud de l'Alsace ne sont pas le fait de capitaux locaux, mais dépendent de grands groupes nationaux ou internationaux (Peugeot, Citroën, etc., sans parler des implantations de l'industrie pharmaceutique suisse à Saint-Louis et Huningue).

Désormais, le pouvoir de décision économique échappe à la région : les sièges sociaux des principaux établissements sont à Paris (ou à Bâle, Londres, etc.) et non pas à Mulhouse même ; sur place, les patrons tendent à laisser le poste aux cadres et managers. Pour la ville de Mulhouse, les patrons de l'industrie et du commerce qui étaient 3 924 en 1962 ne sont plus que 2 880 en 1968, soit une diminution de 26,6 %. A l'inverse, on observe une augmentation importante de la catégorie des cadres supérieurs et professions libérales : 2 885 en 1962, ils sont 3 560 en 1968, soit une augmentation de 24,9 %.

Sans doute reste-t-il encore de nombreuses petites et moyennes entreprises dont les capitaux sont souvent, sinon toujours, essentiellement locaux (1) ; toutefois, celles-ci sont désormais bien souvent dépendantes pour leurs activités de grandes entreprises (de Peugeot par exemple, qui, à travers la sous-traitance, fait intervenir des entreprises, notamment dans le domaine de l'outillage).

Ce mouvement de concentration se marque aussi par l'augmentation de la taille des établissements. La concentration est particulièrement accusée dans le secteur de la construction mécanique et électrique.

### ■ main-d'œuvre et travailleurs frontaliers

Par rapport au développement et au dynamisme particulièrement forts des pays de Bade et de Bâle, Mulhouse et l'Alsace du Sud se retrouvent en position d'infériorité, malgré les restructurations du tissu industriel. L'expression la plus nette de ce déséquilibre se trouve dans l'augmentation massive du nombre de travailleurs frontaliers que l'on peut enregistrer depuis quelques années : même pas 6 500 en 1966, pour l'ensemble du Haut-Rhin, ils sont plus de 20 000 au début de l'année 1974, dont 18 100 vers la Suisse.

---

(1) Pour les quatre cantons de Mulhouse, il y avait encore en 1968, sur une population active totale de 52 085 personnes, 3 688 patrons de l'industrie et du commerce, ceux-ci représentant donc 7 % de la population active (Source I.N.S.E.E. recensement de 1968).

Ce phénomène qui concerne tous les cantons de Huningue, Sierentz et Ferrette, influe sur l'ensemble de l'Alsace du Sud et traduit l'incapacité de celle-ci à utiliser pour elle l'ensemble de son potentiel de main-d'œuvre face à la forte attraction de l'agglomération bâloise.

*EVOLUTION DE 1966 A 1974 DU NOMBRE DE FRONTALIERS POUR LE HAUT-RHIN*

Frontaliers du Haut-Rhin	1966	1967	1968	1969	1970	Juin 71	1 <sup>er</sup> fév. 1974
Vers l'Allemagne ....	1 575	1 610	1 571	1 671	1 713	1 970	2 500
Vers la Suisse .....	4 835	5 700	7 210	8 442	10 056	12 006	18 100
Total .....	6 410	7 310	8 781	10 113	11 769	13 976	20 600

Sources : 1960 à 1971 : C.A.H.R., *Chiffres-clefs de l'économie alsacienne*.  
1974 : chiffres cités dans *Le Monde* du 10-4-74 (J.C. Philipp, « crise en Allemagne, crise en Alsace ? »).

Les nouvelles activités implantées — notamment, mais non seulement, Peugeot — de même que la majorité des activités textiles font essentiellement appel à une main-d'œuvre peu ou moyennement qualifiée. En raison à la fois de l'arrivée et de la demande massive de Peugeot, du nombre d'entreprises faisant appel à la main-d'œuvre peu qualifiée et de la proximité de la Suisse, il existe des tensions sur le marché de l'emploi qui affectent principalement les manœuvres et les O.S. Outre l'utilisation de la main-d'œuvre de certaines vallées vosgiennes libérée par le textile (ainsi Peugeot, par exemple, ramasse jusqu'à 30 km de Mulhouse), le recours à la main-d'œuvre immigrée permet de résoudre ce problème.

En 1972, sur une population totale de 126 923 habitants, la commune de Mulhouse comptait 18 293 étrangers, soit une proportion de 14,4 %.

Cet accroissement important, essentiellement masculin, de la population immigrée n'est pas sans poser problème aux Mulhousiens.

Passage de la domination du textile à celle de la mécanique, mouvement de concentration, essor d'une industrie essentiellement utilisatrice de main-d'œuvre peu qualifiée, augmentation massive des travailleurs frontaliers et des immigrés, telles sont les principales transformations de la structure industrielle de Mulhouse et de l'Alsace du Sud.

### 3) LES CONSÉQUENCES DE L'ÉVOLUTION INDUSTRIELLE

#### ■ « désalsacianisation » des rapports entre le patronat et le salariat

Traditionnellement, les rapports entre le patronat alsacien et la classe ouvrière alsacienne étaient peu conflictuels. Au paternalisme des dirigeants prenant en charge, à travers certaines institutions (notamment la Société Industrielle), un certain nombre de réalisations sociales, répondait la conciliation d'une classe ouvrière ayant intégré l'esprit de la social-démocratie et du syndicalisme réformateur.

Les transformations de l'industrie mulhousienne remettent en cause ces rapports axés sur la concertation et les radicalisent : « le climat à changé ».

Ainsi les remaniements et la radicalisation de la C.F.D.T., syndicat majoritaire dans le département (passage à la « laïcité », reconnaissance en 1970 de la lutte des classes comme moteur de l'action syndicale) ont été acceptées et ne se sont pas soldées par une perte d'influence de ce syndicat.

Les transformations de la structure et de la taille des établissements, la substitution de cadres et de managers au « patron familial » traditionnel, les modifications dans la composition de la classe ouvrière (apport d'une main-d'œuvre extérieure à la région, venant non seulement de l'étranger mais aussi d'autres régions de France et habituée à la grande industrie et à certains types de luttes) expliquent ce « changement de climat ».

Parallèlement à cette évolution — et en résultant — le patronat traditionnel alsacien témoigne de résistances accrues face au nouveau type d'industrialisation. Celui-ci a eu, en effet, selon eux, les conséquences suivantes :

- une pression à la hausse des salaires, les grandes entreprises nouvellement implantées pratiquant souvent des salaires plus élevés et attirant de ce fait la main-d'œuvre,
- de tensions sur le marché de l'emploi, la main-d'œuvre notamment peu qualifiée étant « pompée » par les nouvelles entreprises,
- une dégradation du « climat social » remettant en cause des rapports traditionnellement axés sur la concertation et une radicalisation des mouvements sociaux,
- enfin, dans la mesure où, à l'heure actuelle, la grande industrie capitaliste s'installant dans le Sud de l'Alsace est essentiellement utilisatrice de main-d'œuvre peu qualifiée, une augmentation massive des travailleurs immigrés qui transforme le visage de Mulhouse et la vie urbaine. Ces réticences face à une industrialisation, qui se solde par une augmentation du nombre d'étrangers à Mulhouse, rejoignent celles des classes moyennes urbaines qui, elles aussi, commencent à s'interroger sur le coût des transformations de l'industrie.

### ■ des réticences de la part des classes moyennes face au coût de l'industrialisation

Deux points apparaissent essentiels dans les réticences qui se font jour dans les classes moyennes urbaines face à la croissance industrielle et à son coût.

L'augmentation des charges locales, déjà importantes, est perçue de façon de plus en plus négative. Si on ne critique pas la croissance industrielle elle-même, on s'interroge sur les coûts de cette croissance et sur la politique de la municipalité qui, par sa prise en charge de nombreux équipements, impose une forte taxation par habitant (1).

(1) On peut penser que ces réticences ont fait hésiter un moment la municipalité à accepter le passage du canal à grand gabarit à travers la ville, ce tracé nécessitant des aménagements urbains importants financés par la municipalité (aménagement que n'impliquait pas le tracé passant par le canton de Sierentz).

Un second problème est celui que pose l'augmentation massive de la population immigrée dans la commune même de Mulhouse et dans les communes voisines.

Dans le seul centre de la ville de Mulhouse, de 1962 à 1968, la diminution globale de population (— 3 509) correspond à un double mouvement : diminution importante de la population française (— 6 863) et augmentation de la population étrangère (+ 3 354). Le centre de Mulhouse est, dit-on, en train de devenir un « véritable ghetto ».

En outre, d'une façon plus générale, les classes moyennes urbaines tendent à s'opposer à l'arrivée massive de travailleurs peu qualifiés, immigrés ou non, mais perçus comme « non Alsaciens », c'est-à-dire dont le mode de vie ne se réfère pas, dit-on, aux valeurs traditionnelles alsaciennes (ils « préfèrent acheter une voiture et sortir le soir » plutôt que rester « attachés à la maison, au foyer » ou « participer à la vie locale »).

Ainsi de plus en plus fréquemment, les populations des communes voisines de Mulhouse refusent-elles de voir s'implanter chez elles des logements neufs pour les populations ouvrières de Peugeot ou d'autres entreprises. Profitant largement des équipements de la commune de Mulhouse, les classes moyennes n'acceptent pas, par ailleurs, de voir leur commune se banlieusardiser ou se prolétarianiser. Or la municipalité de Mulhouse ne dispose pratiquement plus de terrain disponible sur son propre territoire communal et, bien que lancée dans une série d'opérations de rénovation urbaine, ne peut que très difficilement faire face aux besoins en logements.

Là encore, comme en ce qui concerne le refus d'augmentation des charges locales, ce n'est pas la croissance industrielle en tant que telle qui est remise en cause : ce dont on s'inquiète, ce sont ses conséquences sur la composition de la population urbaine et sur la vie urbaine.

### ■ les réactions à l'implantation de Peugeot : reflet des problèmes posés par la croissance industrielle

Peugeot est l'implantation nouvelle la plus importante non seulement du Haut-Rhin mais de l'ensemble de l'Alsace.

Principalement utilisatrice de main-d'œuvre — peu ou moyennement qualifiée — Peugeot absorbe une part non négligeable de celle du Sud de l'Alsace. La firme est par ailleurs tenue en partie responsable de l'appel croissant à de la main-d'œuvre immigrée (1). Tout ceci explique que Peugeot symbolise la nouvelle industrie mulhousienne et ses conséquences, et bien souvent à travers les réflexions sur cette implantation s'expriment certaines réserves quant aux conséquences de la croissance industrielle.

Les réserves émises quant à la signification de Peugeot pour le Sud de l'Alsace s'orientent de trois façons et correspondent à des niveaux d'ana-

---

(1) Il faut rappeler à cet égard que si Peugeot fait en effet appel à la main-d'œuvre immigrée, ce n'est pas la seule entreprise à le faire, mais le traumatisme relatif créé par Peugeot met cette firme sur « le devant de la scène ».

lyse différents : on parle de « l'échec Peugeot », du « risque Peugeot », et enfin « des problèmes Peugeot ».

« **L'échec Peugeot** » est envisagé par rapport aux objectifs que devait atteindre cette implantation. Les transferts que l'on espérait des potasses et du textile vers l'industrie sont restés faibles et Peugeot n'a pas permis de résoudre ce problème. Cela est largement dû au fait que les conditions de travail d'une part — celles d'une très grande entreprise développant « une politique de l'emploi et de la main-d'œuvre », en opposition avec un paternalisme traditionnel — et les niveaux de salaires d'autre part, n'ont pas été suffisamment attirants pour la population active locale.

Au delà de ce premier point, il semble que par « échec Peugeot » on entende également, du moins de la part des membres d'organismes économiques, l'impossibilité de développer en Alsace du Sud une industrie de qualité, la main-d'œuvre qualifiée étant attirée vers Bâle et le Pays de Bade, l'agglomération mulhousienne apparaissant alors comme repoussoir.

De fait, ce n'est plus l'échec, au moins relatif, de Peugeot qui est alors en cause : l'implantation et le caractère dominant de Peugeot dans le Sud de l'Alsace marquent l'échec d'un certain type d'industrialisation et l'obligation de se replier sur une industrie utilisant de la main-d'œuvre peu qualifiée.

**Le « risque Peugeot »** (1) comprend plusieurs aspects : risque découlant de l'importance majeure dans l'économie du Sud de l'Alsace d'une seule entreprise qui se détermine en fonction de ses intérêts propres et non de ceux de la région où elle est implantée (Mulhouse ne veut pas devenir un autre Sochaux-Montbéliard) ; risque également — qui cette fois dépasse la seule implantation Peugeot, même si c'est à son propos qu'on l'exprime — de retrouver à travers le développement important de l'automobile, une économie mono-industrielle. Cette seconde réserve, dont l'activité s'est vue renforcée par le renchérissement du coût de pétrole et les problèmes qui en découlent quant au développement de l'automobile, est particulièrement le fait de certains syndicats ouvriers qui reprochent à la municipalité d'avoir, avec l'implantation de Peugeot, raisonné uniquement en termes d'emplois et de n'avoir pas engagé une véritable politique industrielle pour le Sud de l'Alsace.

**Les « problèmes Peugeot »** sont ceux que posent la dégradation du climat social, « la nécessité de loger les ouvriers de Peugeot » et le recours massif à la main-d'œuvre immigrée. Peugeot est, le plus souvent, rendu seul responsable et de la modification du climat social et de l'augmentation du nombre d'immigrés (2 500 immigrés sur 11 000 travailleurs) (2) ; mais les modifications apparues dans la localisation et la nature des pouvoirs de décision d'autres entreprises mulhousiennes (bâtiment, construction mécanique) jouent également un rôle non négligeable dans la modification de ce climat social traditionnel.

Ce que refusent aussi les communes voisines de Mulhouse, c'est l'implantation de « ghettos Peugeot ». Si ces craintes ont pu être justifiées par

(1) Bien que Peugeot n'utilise que 5 % de la population active du Haut-Rhin.

(2) Sur 2 000 travailleurs immigrés environ arrivés ces deux dernières années, seuls 400 travaillent chez Peugeot.

la politique de logements suivie dans d'autres régions par Peugeot, il n'en demeure pas moins que ce refus ne concerne pas les seuls ouvriers de Peugeot et traduit, d'une façon générale, la volonté de la part des classes moyennes de ces communes de ne pas se laisser prolétarianiser et « banlieusardiser ».

#### **4) LES ACTEURS ET LEURS STRATÉGIES**

C'est à l'intérieur de ce contexte qu'il convient de situer les principaux acteurs intervenant à Mulhouse, les forces qu'ils représentent et leurs stratégies.

Deux organisations économiques, la Chambre de Commerce et d'Industrie (C.C.I.), et la Société Industrielle (S.I.) occupent à Mulhouse le devant de la scène. Elles témoignent de divergences d'orientation et d'activités qui recouvrent deux types de patronat ou de dirigeants d'entreprises. Disons, de façon un peu schématique, que la C.C.I. peut être caractérisée comme représentative de l'industrialisation capitaliste moderne, faisant largement appel à des firmes et à des capitaux extérieurs ; la S.I., elle, représente plutôt les industriels locaux, attachés à des relations d'entreprises peu conflictuelles, « alsaciennes » et « où la discussion et l'accord étaient possibles ».

##### **■ la Chambre de Commerce et d'Industrie : promotion difficile d'une industrialisation de qualité**

Elle joue le rôle de leader dans les actions en faveur de l'industrialisation actuelle.

La C.C.I. souhaite développer les zones industrielles le long du Rhin et voudrait rechercher un type d'industrialisation qui ne fasse pas de la région un réservoir d'O.S. A l'heure actuelle, cependant, cette volonté d'industrialisation de qualité est partiellement battue en brèche (dynamisme de Bâle et du Pays de Bade et attraction de la main-d'œuvre qualifiée vers ces régions, tandis que Mulhouse, de plus en plus, ne peut offrir que des emplois peu ou pas qualifiés). La C.C.I. est dans l'obligation de développer une industrialisation qui, même si elle est de type capitaliste moderne, n'emploie une main-d'œuvre que peu qualifiée.

Ce souci de parvenir à une industrialisation de qualité conduit la C.C.I. à attacher une importance toute particulière à la formation professionnelle et technique : si, pour l'essentiel, les activités de formation organisées par la C.C.I., la Société Industrielle (S.I.) et le C.A.H.R. (Comité d'Expansion) ont été regroupées, en 1970, au sein du G.I.F.O.P. (1), la C.C.I. se conduit en leader en la matière. La comparaison des formations offertes respectivement, avant la création du G.I.F.O.P., par la C.C.I., la S.I. et le C.A.H.R. tend à prouver que la C.C.I. détenait déjà le leadership en matière de formation professionnelle et technique (2). Il s'agit donc pour elle de main-

(1) G.I.F.O.P.) : Groupement Interprofessionnel de Formation, d'Orientation et de Perfectionnement.

(2) Les activités de la C.C.I. étaient essentiellement tournées vers la formation professionnelle technique et technologique, sanctionnée par l'obtention de diplômes ; celles de la S.I., par contre, étaient beaucoup plus orientées vers la formation générale (expression, animation, langues étrangères, etc.).

tenir — voire d'élargir — celui-ci et ceci ne va pas sans poser problème dans la répartition des tâches entre la municipalité, le C.A.H.R., la S.I. et le centre universitaire (C.U.H.R.).

La croissance industrielle, grâce au développement de grandes zones industrielles essentiellement rhénanes (la C.C.I. a créé, depuis 1965, environ 1 000 ha de zone industrielle) permettant l'implantation de grandes entreprises, apparaît comme l'objectif prioritaire de la C.C.I. même si, dans l'immédiat, cette croissance ne peut se faire qu'à partir d'entreprises utilisant de la main-d'œuvre immigrée peu qualifiée. C'est un objectif que la S.I. ne peut partager sans réserve.

### ■ la Société Industrielle, plus particulièrement axée sur les activités sociales, culturelles et de formation

Avec le déclin des industries mulhousiennes traditionnelles, la S.I. tend à jouer un rôle plus important dans les activités culturelles et « sociales » au détriment de son rôle économique traditionnel.

Elle déclare elle-même que la promotion et l'expansion régionale ne sont pas sa vocation première, comme c'est le cas pour la C.C.I. ou le C.A.H.R.

La Société Industrielle est, entre autres, l'institution qui représente les industries et les activités locales du C.N.P.F., de façon interprofessionnelle. Son champ géographique couvre l'ensemble de l'Alsace du Sud (y compris Guebwiller, ce qui n'est pas le cas de la C.C.I.) et ses 110 adhérents incluent toutes les entreprises de plus de 100 salariés. La réunion qui s'opère ainsi, au sein de la S.I., entre des entreprises implantées localement mais dont les intérêts sont souvent assez largement divergents, contribue à orienter ses activités vers la politique sociale qui, elle, peut permettre de trouver une certaine unanimité parmi ses membres. Dans ce domaine, en effet, les industries anciennement implantées, encore fortement marquées de paternalisme, peuvent se retrouver avec les industries d'implantation plus récente, participant assez largement au « grand capital » et qui se préoccupent des questions sociales (logements, formation, climat d'entreprise, etc.), ne serait-ce que pour des raisons de rentabilité. Ainsi le Comité Interprofessionnel du Logement est pris en charge par la S.I. ; c'est également dans cette optique que la S.I. envisage la création d'un centre d'accueil et d'initiation à la vie européenne, afin d'assurer une meilleure insertion des travailleurs immigrés.

La Société Industrielle intervient également dans nombre d'activités culturelles et de formation ; elle est intervenue — comme la C.C.I. mais de façon plus active — dans la création du collège scientifique universitaire et du collège littéraire universitaire : c'est à la suite des « journées scientifiques » de 1957 organisées par la municipalité et la S.I. qu'est né le projet de collège scientifique universitaire.

Plus récemment, la S.I. apparaît à l'origine du projet d'Institut International des Transports (I.I.T.)

C'est essentiellement par le canal de la vie culturelle (organisation de colloques, de journées diverses, etc.) que la S.I. joue un rôle important dans l'accueil des nouveaux cadres et dans leur intégration à la population bourgeoise de vieille souche industrielle ou à la population urbaine des classes moyennes.

Telle qu'elle se définit, la S.I. présente ses interventions comme complémentaires, celles de la C.C.I. ou du C.A.H.R. La répartition des rôles serait la suivante : le C.A.H.R. fait venir les industries, la C.C.I. les installe et la S.I. résout les problèmes rencontrés après l'installation (problèmes « sociaux », intégration au milieu mulhousien). Toutefois, il s'avère que cette complémentarité n'est pas évidente pour des raisons diverses : la S.I., encore dominée par les tendances du patronat traditionnel mulhousien, ne partage pas l'objectif de croissance industrielle à tout prix de la C.C.I. ; plus axée sur la « vie locale » et sur les conséquences qu'ont eu sur celle-ci les transformations du tissu industriel mulhousien, elle témoigne de certaines réserves quant à une croissance industrielle faisant largement appel à une main-d'œuvre immigrée et peu qualifiée ; elle préférerait une politique plus orientée de la croissance et regrette qu'une certaine sélection — qui excluerait les activités très polluantes et celles nécessitant une main-d'œuvre immigrée — ne soit pas mise en œuvre maintenant que « la crise » (1) est passée et qu'il n'est plus nécessaire d'accepter n'importe quelles activités pour peu qu'elles créent des emplois (2).

En définitive, la S.I. et la C.C.I. désirent, toutes deux, le développement d'une industrie de qualité, mais s'opposent dans ce fait que la C.C.I. est favorable à la croissance même si celle-ci ne correspond pas totalement à ce qu'elle souhaiterait, tandis que la S.I., préférerait, si une telle industrialisation n'est pas possible, limiter quelque peu la croissance.

En ce qui concerne la formation, enfin, la S.I. ne semble pas vouloir en laisser à d'autres le leadership.

#### ■ le Comité d'Action pour le progrès économique et social haut-rhinois (C.A.H.R. : un rôle important en matière d'implantation et de formation)

Le C.A.H.R. dont le siège est à Colmar, mais qui dispose à Mulhouse d'une antenne importante, a vu son rôle en matière économique diminuer depuis son rattachement « pro forma » à l'ADIRA, au profit d'autres formes d'action.

Le C.A.H.R. a représenté le vecteur de l'industrialisation moderne dans le Haut-Rhin. En effet, au début des années 1960, il était à peu près le seul organisme à faire des efforts pour moderniser les structures industrielles.

Quels qu'aient été leurs rapports dans le passé, à l'heure actuelle C.A.H.R. et municipalité paraissent d'accord pour développer les structures industrielles, en s'appuyant largement sur la modernisation des entreprises locales. Ce rapprochement est accentué par une méfiance commune vis-à-vis de certains organismes strasbourgeois qui, vus d'ici, respecteraient moins les spécificités mulhousiennes ou haut-rhinoises et seraient beaucoup plus sensibles aux intérêts des très grandes entreprises nationales ou transnationales.

---

(1) Il s'agit ici, bien évidemment, de la « crise » liée à la conversion des activités traditionnelles de l'Alsace et non de la crise économique actuelle, de nature nationale et internationale.

(2) Rappelons qu'il ne s'agit nullement d'émettre un jugement de valeur sur la pertinence des positions des différents acteurs de Mulhouse.

Si une partie des activités de formation du C.A.H.R. sont passées au G.I.F.O.P., il a néanmoins conservé en propre les formations « longues », s'adressant aux cadres et aux dirigeants d'entreprise, axées sur la gestion moderne et le management, visant de façon privilégiée le milieu des dirigeants mulhousiens des P.M.E.

Pour le C.A.H.R., garder un rôle important en matière de formation représente le moyen de maintenir des rapports avec — voir influencer — le développement économique du Sud de l'Alsace.

### ■ la municipalité de Mulhouse : une motivation essentielle, créer des emplois industriels et tertiaires

La municipalité de Mulhouse apparaît d'abord comme un puissant appareil gestionnaire, organisateur de services publics dont aucun n'a été mis en concession. Par ailleurs, peu initiatrice de grands projets, elle est cependant présente dans presque toutes les opérations importantes ; si, de fait, la municipalité est moins à l'origine de projets que ne l'est, par exemple, la C.C.I., elle est néanmoins beaucoup plus active à leur égard qu'il n'y paraît au premier abord. Mais il semble qu'elle préfère situer ses activités dans le domaine industriel, plus en termes de création d'emplois que de politique industrielle.

De fait, il ne paraît pas possible d'attribuer à la municipalité de Mulhouse une stratégie industrielle très précise : la création d'emplois constitue son principal objectif. C'est essentiellement à ce titre qu'elle a joué un rôle important dans la venue de Peugeot, en 1961, moment où la crise de l'emploi était particulièrement forte.

Toutefois, elle est intervenue et intervient de façon plus active dans le développement industriel de Mulhouse : c'est à son initiative que s'est créée et développée la Z.I. de l'île Napoléon-Illzach, elle est encore à l'origine du projet d'extension d'une zone industrielle de l'ordre de 63 ha, au Nord-Est de la ville, sur la commune de Rixheim.

A l'heure actuelle, où le problème de création d'emplois industriels apparaît moins pressant et où certains s'inquiètent des conséquences de la croissance industrielle sur la vie locale, la municipalité peut commencer à affirmer plus explicitement son intérêt pour le tertiaire, notamment avec son projet de centre directionnel, sur 40 ha, à proximité de la gare centrale S.N.C.F.

En définitive, la position de la municipalité se situe à la croisée des différentes forces sociales mulhousiennes ; plus qu'au cœur des conflits, elle apparaît plutôt comme une institution de régulation.

Si, en termes de développement économique, elle n'apparaît pas avoir toujours une stratégie claire, par contre elle a une politique suivie en ce qui concerne la collaboration communale. Il existe de nombreux syndicats intercommunaux, à vocation diverse, qui sont tous plus ou moins supportés par Mulhouse : le S.I.Z.I.R.M. (1), par exemple, pour les zones industrielles, regroupe Mulhouse, Illzach, Sausheim, Rixheim et Riedesheim,

---

(1) S.I.Z.I.R.M. : Syndicat Intercommunal pour les Zones Industrielles de la Région de Mulhouse.

bien que la quasi-totalité des dépenses liées à l'aménagement de la zone industrielle de l'Île Napoléon a été préfinancée par la municipalité de Mulhouse.

La volonté de collaboration intercommunale de Mulhouse s'explique d'une part, par l'absence de terrains sur son territoire communal propre lui permettant de lancer des opérations d'envergure et, d'autre part, par la nécessité de « partager » avec les autres communes qui « profitent » de services mulhousiens (lesquels sont gérés par la municipalité) certains problèmes (logements des travailleurs immigrés notamment) que Mulhouse a du mal à résoudre seule. Cependant, elle se heurte aux désirs d'autonomie des communes avoisinantes qui craignent une emprise excessive de Mulhouse, et doit se limiter à une politique de « coup par coup » qui ne résout pas tous ses problèmes.

### ■ l'éventuelle émergence du tertiaire

L'analyse qui précède nous a conduits à évoquer les principaux enjeux mulhousiens liés à la croissance industrielle. Rappelons-les brièvement.

En ce qui concerne les zones industrielles, on constate une certaine spécialisation : les zones industrielles rhénanes, incitées par la C.C.I., attirent plutôt les grandes entreprises extérieures à la région ; les zones industrielles « municipales », elles, plus proches de la ville, concernent essentiellement — excepté Peugeot — le desserrement et l'extension d'entreprises locales ; toutefois, on aimerait y voir aussi s'implanter des entreprises plus importantes, notamment pour équilibrer le « géant Peugeot ».

Les conséquences et les coûts de la croissance industrielle conduisent, comme on a pu le noter, certains groupes sociaux et certaines institutions à s'interroger sur ce développement, même si leurs réticences ne sont à l'heure actuelle que peu prises en compte.

L'importance prioritaire qui reste attachée à l'extension industrielle se marque par l'attention accordée à la formation professionnelle et technique ; celle-ci constitue un facteur central pour la quasi-totalité des institutions mulhousiennes dans la mesure où elle apparaît déterminante par rapport aux différents types d'industrialisation possibles.

Outre ces enjeux liés au rôle industriel de Mulhouse, il convient d'analyser l'émergence d'un intérêt réel pour le tertiaire. Certes, les déclarations sur l'urgence de développer le tertiaire à Mulhouse sont loin de représenter une nouveauté. Ce qui, par contre, paraît intéressant à l'heure actuelle, c'est que ce désir semble rencontrer un appui réel parmi certaines forces sociales, ce qui n'était pas évident auparavant.

La nécessité d'un tertiaire en tant que tel — et non comme seul soutien à l'industrie — apparaît comme une conséquence directe des problèmes que pose à Mulhouse sa croissance industrielle : il utilise moins de terrains que l'industrie, il nécessite des investissements moins élevés, il ne pollue pas et il n'est pas utilisateur de main-d'œuvre immigrée.

Autrement dit, pour certains, le développement du tertiaire apparaît comme le moyen de stopper, voire de réduire cette sorte de « pollution sociale » résultant d'une croissance industrielle qui ne peut s'appuyer que sur des activités utilisatrices de main-d'œuvre peu qualifiée et immigrée. A cet égard, il n'est pas aléatoire de constater que la S.I. ou la municipalité se préoccupe de ce problème, plus que la C.C.I.

Un tel intérêt pour le tertiaire semble représenter à l'heure actuelle une tendance naissante, soutenue par les forces sociales réticentes face aux coûts de la croissance industrielle, mais il ne s'est pas encore véritablement concrétisé — et on peut se demander s'il pourra le faire — dans la mesure où une véritable tertiarisation de la ville ne pourra s'opérer que si les structures industrielles se modifient suffisamment pour avoir besoin, sur place, de services importants.

On note, certes, le projet municipal de centre directionnel à proximité de la gare centrale. Mais il ne s'agit que d'un projet ; la timidité même de la restructuration du centre-ville par rapport à des activités tertiaires est également à remarquer.

Le projet d'un centre de transit routier, proposé par la municipalité de Mulhouse dans le cadre du S.I.Z.I.R.M., attire les réserves de la commune de Rixheim et, maintenant de celle de Sausheim, ces communes plus rurales refusant des projets qui se solderaient par l'amputation d'un massif forestier, alors qu'à Belfort, la réalisation d'un tel centre a démarré sans problèmes.

Enfin, il semble que Mulhouse ne présente pas encore un pôle entièrement crédible pour le développement d'un tertiaire supérieur. A cet égard, les réticences du groupe de travail sur les tâches, l'organisation et le programme pédagogique de l'Institut International des Transports de Mulhouse (groupe de travail comprenant quatre professeurs non mulhousiens venant de Paris, Lausanne, Francfort et Munster), sont significatives ; après avoir défini comme relevant d'un Institut International des Transports (I.I.T.) les trois tâches suivantes : « recherche scientifique dans le domaine des transports », « perfectionnement scientifique dans le domaine des transports et des communications sous formes d'études post-universitaires » et « recyclage des cadres occupant dans l'économie des postes de moyenne ou de grande importance ou d'employés supérieurs », ce groupe exclut les deux premières au profit de la seule troisième ; il déclare que l'« I.I.T. ne devrait pas être un organisme de recherche » et, plus loin, il « déconseille de concevoir l'action de l'I.I.T. comme celle d'un centre de perfectionnement post-universitaire, destiné à des diplômés de l'université » (1). En conseillant de « limiter dans un premier temps l'activité de l'I.I.T. à la formation et au perfectionnement des personnes issues de la pratique », le groupe de travail ne fait que traduire les limites des possibilités du développement, à Mulhouse, d'un centre international. Ce projet, fortement poussé par la S.I., verra sans doute le jour — bien que son financement ne soit pas encore trouvé — mais dans une perspective « mulhousienne », proche de celle du C.U.H.R., axée sur la pratique plus que sur la recherche.

---

(1) Cf. rapport sur les tâches, l'organisation et le programme pédagogique de l'Institut International des Transports de Mulhouse, 6-10-73, traduction de M.P. BRANDT.

Le développement du tertiaire peut prendre son essor à Mulhouse dans la mesure où, localement, certaines forces sociales y voient sinon la solution, du moins la réduction de certains problèmes.

Toutefois, à l'heure actuelle, le fait que les formations aux emplois tertiaires ne paraissent pas représenter une nécessité alors que la formation industrielle est considérée comme une exigence cruciale, est révélateur. En outre, même soutenue par certaines forces locales, rien n'est moins sûr que Mulhouse — ville industrielle, reconnue comme telle et où le tertiaire a toujours été pensé comme appui de l'industrie — puisse réellement inciter un tel développement.

### ■ peu d'intérêt à l'égard de l'aménagement de l'espace

Il nous semble important de relever l'aspect peu « spatialisé » de nombreux enjeux et le fait que le souci de l'aménagement de l'espace en tant que tel ne soit pas au cœur des problèmes de Mulhouse. Ceci, malgré la réalisation des projets et les investissements concernant les Z.I., le logement, et certaines infrastructures routières. Le pouvoir traditionnel dont dispose la municipalité d'accorder les permis de construire, le scepticisme des institutions locales à l'égard des instruments classiques d'aménagement (S.D.A.U., etc.), le souci de garder le maximum de liberté pour négocier, le moment venu et au coup par coup, certains projets d'implantation, expliquent une telle attitude. L'avant-projet de rapport justificatif du S.D.A.U. est à ce titre exemplaire tant par son flou que par les quelques rares précisions qu'il peut apporter à des localisations d'activités ou de population.

Dans ce contexte, il semble qu'une réflexion approfondie sur l'organisation spatiale de la ville et de l'environnement du Sud soit une tâche urgente à entreprendre.

## B - L'ENVIRONNEMENT RÉGIONAL DE MULHOUSE

Les rapports de Mulhouse avec son environnement régional proche et lointain, présentent peu d'éléments objectifs suffisamment marqués et ainsi n'échappent pas à une certaine ambiguïté qui est liée, d'une part, à l'utilisation idéologique des valeurs alsaciennes et, d'autre part, à la situation de Mulhouse entre Strasbourg, Montbéliard et Bâle. L'aspect idéologique s'exprime par une attitude défensive face à des « impérialismes » divers (nationaux ou étrangers) et par la référence à une culture, à des modes de vie propres à l'Alsace.

Le second aspect du problème est complexe. Les villes des vallées (Guebwiller - Thann - Cernay) envisagent leur développement de façon relativement autonome. Mulhouse, pour sa part, tient compte de ce que représentent ces villes et ces vallées : réservoir de main-d'œuvre et possibilité de disperser dans l'espace la localisation de la main-d'œuvre immigrée. Ceci explique l'intérêt pour le développement des dessertes et des transports de la métropole industrielle.

## 1) GUEBWILLER

### ■ un problème majeur : le développement des activités tertiaires

L'agglomération qui compte environ 20 000 habitants, avec une forte proportion de travailleurs étrangers, joue un rôle industriel axé sur les activités textiles, métallurgiques et mécaniques, ainsi qu'un petit rôle tertiaire pour la vallée étroitement lié à sa fonction de sous-préfecture. Le textile est en diminution tant en termes d'entreprises que d'emplois. L'industrie métallurgique et mécanique (dont NOSOCO est le cas le plus représentatif) manque d'espace et de main-d'œuvre qualifiée (inadaptation de l'enseignement technique local, peu d'attraction de Guebwiller pour les cadres). Pour son expansion, l'espace encore disponible (40 ha) en zone industrielle ne peut intéresser que des petites unités industrielles. Pour résoudre les problèmes de développement, Guebwiller qui se trouve partagé en termes d'influence entre Colmar et Mulhouse, devrait assurer une coopération intercommunale avec Soultz et Buhl. Or, la personnalité de ces communes liée à leur passé florissant n'est pas à même de faciliter la mise en place de projets communs. Il ne reste pas moins que localement, à Guebwiller, une certaine volonté d'expansion urbaine existe. Dans cette optique, quelques aspects se révèlent stratégiquement importants : agrandissement de l'hôpital et amélioration des services spécialisés offerts ; opérations de rénovation pour remodeler quelques 3 ha du centre ville et ce, en vue d'une modernisation du commerce susceptible de concurrencer les grandes surfaces de la plaine, ce qui constitue un enjeu local important ; renforcement de l'équipement hôtelier pour l'accueil et le tourisme (des projets existent à cet égard).

En résumé, la tertiarisation de l'agglomération est aujourd'hui le problème majeur. Elle rencontre des obstacles liés à l'absence de terrain en quantité suffisante pour les besoins à la fois du tertiaire et de l'industrie dominante.

## 2) THANN - CERNAY

### ■ espoirs de développement fondés sur la chimie et le tourisme

**Thann**, centre industriel de la chimie, et **Cernay**, ville du textile et centre dortoir pour les ouvriers des potasses, fondent leurs espoirs de développement sur la chimie. Récemment, Cernay semble avoir été à cet égard plus avantagée (occupation de sa zone industrielle - 80 ha - par S.E.P.I.C. et C.A.B.E.L. et quelques projets d'installations de nouvelles entreprises). La localisation de nouvelles zones industrielles intéressant les deux villes citées reste en enjeu local important pour assurer leur rôle industriel. La tradition de concurrence entre ces villes ne semble pas devoir disparaître encore. D'autant plus que Thann se révèle prête à capter l'expansion urbaine de la zone avec la promotion d'activités tertiaires, dont les communes voisines ne peuvent se désintéresser. Enfin, chacune des deux villes est amenée à s'intéresser à des projets touristiques : développement des résidences secondaires en amont de la vallée avec protection des sites

pour Thann ; intérêt de Cernay pour le projet de station thermale touristique de Watwiller avec une emprise de 400 ha pour laquelle la procédure de Z.A.D. est engagée.

### 3) SAINT-LOUIS - HUNINGUE

#### ■ une agglomération satellite de Bâle

Ces villes, perçues à Mulhouse comme totalement aspirées dans l'orbite de Bâle, ne semblent pas constituer des champs d'action importants pour les institutions non économiques mulhousiennes. Pour les institutions économiques, au contraire, la proximité de Bâle apparaît comme un facteur favorable au développement du port rhénan et de sa zone industrielle.

La croissance démographique de l'agglomération de Saint-Louis - Huningue est liée dans une très large mesure au voisinage immédiat de Bâle. Ses industries sont en majorité des firmes bâloises qui, créant un appel de main-d'œuvre important, expliquent que le bilan des migrations alternantes sur Saint-Louis soit positif alors qu'il est négatif dans toutes les autres communes de l'agglomération. La croissance démographique de ces dernières ne résulte que de la résidence de gros effectifs de travailleurs frontaliers. L'extension des quartiers résidentiels à Saint-Louis et ses environs est impressionnante à l'échelle française, mais l'est beaucoup moins par rapport à l'autre côté de la frontière. La proportion des étrangers dans ces communes est particulièrement élevée (31,4 % des actifs à Huningue, 12 % à Saint-Louis).

Le processus de satellisation de l'agglomération de Saint-Louis, cependant, n'est vécu comme intolérable que par ses prolongements dans la vie sociale, à l'exception du problème de la propriété foncière (1). Les deux communes de Saint-Louis et de Huningue sont devenues des villes de « locataires » (63 % et 67,5 % respectivement). Ainsi beaucoup pensent que l'écartèlement entre les conditions du lieu de travail et du lieu de résidence conduit à un desserrement des liens sociaux et civiques pour ne laisser place qu'à des exigences de revenus et de confort, préjudiciables à une certaine vie urbaine.

Face à cette situation et évolution, trois problèmes dominent la scène locale : le regroupement communal, l'enseignement, les rapports avec Bâle. Un syndicat intercommunal regroupant Huningue, Saint-Louis, Village-Neuf, Rosenau, Kemps existe pour la prise en charge de la zone industrielle rhénane et des autres équipements. Mais le problème de création d'un district groupant dix communes est posé et examiné. La concurrence intercommunale, le manque d'homogénéité sociale entre elles constituent des obstacles à la réalisation du district, mais seule celle-ci permettrait la réalisation d'équipements pluri-communaux.

---

(1) On avance le chiffre de 50 % pour la part de la superficie de Huningue détenue par les Suisses. La pression foncière est telle que Saint-Louis a fait « zader » la presque totalité de son territoire pour en conserver un minimum de maîtrise face aux propriétaires et aux promoteurs principalement suisses et allemands.

Le problème de l'enseignement est quantitatif et qualitatif. Les équipements existants profitent avant tout à la Suisse et à l'Allemagne d'autant que, attirés par les perspectives rapides de gains élevés, les jeunes quittent tôt les études. Se posent ainsi des problèmes sur le coût social de la formation et son orientation.

- Face à la présence de Bâle, Huningue et Saint-Louis réagissent de façon différente. Cette dernière commune cherche un système de péréquation des charges avec la Suisse (notamment pour ce qui est du logement) et traite donc avec la Regio ou les responsables politiques bâlois. Huningue, par contre, trouve son intérêt à traiter directement avec les industriels. Cette différence de situation explique qu'existe une divergence de vue quant à la forme de regroupement communal qui serait souhaitable.

Le fait que Mulhouse semble se désintéresser de ces communes confirme leur appartenance à la zone d'influence de Bâle.

#### 4) ALTKIRCH

##### ■ une ville stoppée dans son développement

Sous-préfecture, située dans le Sundgau et dont l'influence est limitée par Belfort, Mulhouse et Bâle, Altkirch avec ses 5 000 habitants se présente comme une petite ville de commerçants, de fonctionnaires et d'employés.

Ayant joué historiquement **un rôle industriel** lié aux matières premières locales (tuilerie, faïence...), c'est encore la présence de matières premières qui lui a valu la création, en 1926, de la cimenterie « chaux et ciments » grâce à des capitaux étrangers à la ville et à la région. On trouve également des petites et moyennes entreprises (UMA, Etablissements JEDELE, SIAT, Schroth) créées souvent par des familles fixées depuis longtemps dans la ville. Comme le Sundgau, Altkirch ne possède pas d'industries nouvelles à haute valeur ajoutée. Depuis longtemps, aucune entreprise nouvelle ne s'y est installée : manque de terrains, répulsion face à la pollution provoquée par la cimenterie, effet de la proximité de Bâle et de Mulhouse, influence exercée par certains milieux sociaux soucieux de ne pas perturber le marché du travail ; aucun signe de volonté de renforcer le rôle industriel ne s'y manifeste.

**Le rôle commerçant et marchand**, qui fut avec le rôle politico-administratif à l'origine de la naissance de la ville, ne rencontre pas dans son environnement agricole et la croissance démographique locale et des environs les stimulants nécessaires pour assurer son essor. Ainsi se réduit-il essentiellement à la vente de produits courants et banaux. La rénovation du commerce (en dehors de l'implantation de G.R.O.) et les investissements locaux dans ce secteur sont paralysés pour les mêmes raisons.

Compte tenu du déclin de ses foires traditionnelles (bétail, engrais) sinon des marchés hebdomadaires (en concurrence avec d'autres villes de la région), de la situation peu dynamique de l'agriculture de la région, de la place prise par d'autres villes plus importantes du Haut-Rhin, Altkirch, indépendamment de la volonté des milieux locaux, n'est plus en mesure de jouer **un rôle agricole** important par rapport à son environnement. Seuls

quelques équipements, tels l'école d'agriculture et le projet de création d'un collège agricole, ainsi que la présence de deux commerces liés aux activités agricoles pourront entretenir, dans certaines limites, ce rôle.

Dans son développement, Altkirch rencontre donc des obstacles résultant de son environnement, mais aussi liés à sa structure urbaine. En effet, au-delà du handicap de la présence polluante de la cimenterie sur son territoire, la ville n'a pas pu ou pas su sauvegarder, à quelques exceptions près très localisées, son patrimoine immobilier historique qui aurait pu lui donner une chance pour assurer un rôle résidentiel et, en moindre mesure, un rôle touristique. En outre, remarquons que les disponibilités en terrains sont pour des raisons diverses très limitées.

Reflétant la situation du Sundgau, Altkirch se présente comme une ville bloquée dans son développement par des mécanismes objectifs de nature diverse, sans vocation claire capable de renforcer sensiblement sa place dans la région et sans un avenir économique propre. Ces difficultés ne sont pas propres à Altkirch — d'autres villes du Sundgau affrontent la même situation —, **le problème est d'abord celui du Sundgau.**

## 5) BELFORT - MONTBÉLIARD

### ■ en complémentarité industrielle et en concurrence tertiaire avec Mulhouse

Il est difficile de faire la part exacte entre les intérêts et complémentarités affichés et les intérêts réels — liés aux complexes Peugeot, SACM et Thomson. En effet, s'il est vrai que des liaisons industrielles importantes existent entre Mulhouse et le Nord de la Franche-Comté, on peut s'interroger sur la profondeur des affinités réelles ; en privilégiant les relations et les liaisons avec le Sud, Mulhouse ne cherche-t-elle pas plutôt l'émergence d'une nébuleuse urbaine — où elle aurait le rôle majeur — susceptible de s'opposer avec succès et à Bâle et à Strasbourg. De fait, de nombreuses relations — informelles toutefois — existent entre les C.C.I. de Belfort et de Mulhouse ; divers projets communs se font jour et en particulier la création d'une usine de traitement de déchets industriels, l'utilisation de l'aéroport de Bellefontaine pour le trafic de nuit (utilisation qui se ferait alors au détriment de l'aéroport international), pressions communes pour la réalisation rapide de l'autoroute A 36 plutôt que l'A 35...

Il reste que ces projets sont chargés d'une ambiguïté certaine, car s'il est vrai que Mulhouse, Belfort et Sochaux-Montbéliard participent à un même espace économique — structuré par les liaisons industrielles et le pôle de Bâle —, chacune de ces unités urbaines pourrait devenir le « centre » économique de décision et tertiaire de la nouvelle région urbaine en voie de constitution. De là, la complémentarité forte en termes industriels, mais la concurrence toute aussi forte en termes tertiaires.

Ainsi dans un cadre spatial large, peu de relations paraissent capables d'organiser l'ensemble du sud de l'Alsace si ce n'est le pôle de Mulhouse,

dont le développement est cependant oblitéré par la présence de Bâle. Mulhouse et Colmar, pendant longtemps, ont été des villes concurrentes, bien que, compte tenu de la différence de leurs rôles respectifs, une relative complémentarité tende à s'instaurer entre ces deux villes, même en ce qui concerne le tertiaire.

Vue de Mulhouse, Strasbourg est loin et, bien qu'alsacienne, ne représente pas la même Alsace. Ceci explique que, comme à Colmar, le projet d'auto-route Nord-Sud soit ressenti comme moins prioritaire que la desserte cadencée vers le Sud et la desserte européenne (Europole) qui restent davantage dans la logique des milieux industriels. La « réalité » Alsace est quelque peu contestée, ne serait-ce qu'en raison du faible rôle que Strasbourg peut — ou veut — jouer pour la promotion des projets industriels et tertiaires de Mulhouse. Cependant, l'Alsace constitue ici, d'une part, une réalité qui existe et est utilisée à l'intérieur face à l'Etat et à l'extérieur face à Bâle et à l'Allemagne, et d'autre part, sert de point d'appui pour la défense d'un particularisme local et régional.

## IV - De l'autre côté du Rhin

Bâle pour Mulhouse, Fribourg pour Colmar, Karlsruhe pour Strasbourg sont, de l'autre côté du Rhin, les trois villes qui à la fois matérialisent et symbolisent la puissance économique que l'on jalouse et que l'on craint.

1) **FRIBOURG** occupe une situation privilégiée sur l'axe Bâle-Karlsruhe dans la plaine rhénane. Villes à dominante tertiaire, Fribourg et Colmar se ressemblent par maints aspects. Il en est ainsi du souci de maintien de la « qualité de la vie », souci qui est favorisé, dans le cas de Fribourg, par le site de l'agglomération, climat et forêts.

### ■ une ville à dominante tertiaire

Fribourg rassemble 110 000 citoyens dont la plupart (49 % de la population active) travaillent dans le secteur tertiaire (32 % dans le secondaire). Les professions libérales et le patronat représentent 13 % de la population active. Ces quelques chiffres montrent la relative faiblesse des activités industrielles à Fribourg (qui occupent, par exemple, 50 % de la population active à Stuttgart).

Fribourg se présente donc comme une ville à dominante tertiaire où abondent les professions libérales, les professions liées aux activités de bureau, les étudiants, les retraités... L'industrialisation se heurte à des contraintes multiples : stagnation démographique, main-d'œuvre limitée, zone excentrée par rapport au pôle de Stuttgart, environnement à préserver. D'où une politique ne cherchant qu'à attirer les industries à haute valeur ajoutée.

L'industrie a progressivement cédé la place aux activités de bureau et de service, principalement au centre, tendance consciemment favorisée par les responsables de la ville. Et pourtant, au niveau des projets urbains, les interventions ne visent en fait qu'un renforcement ou une extension des équipements déjà existants (par exemple, dans le domaine de l'université) ou des opérations sectorielles touchant le tissu urbain. A la place du projet désormais abandonné de création de trois villes nouvelles, la politique urbaine aujourd'hui suivie est centrée sur la rénovation et la modernisation de l'habitat ancien dans la commune centre.

La qualité du tertiaire — banques, assurances, université scientifique et technique — constitue un facteur attractif pour l'industrie qui a tendance

à s'implanter sur un axe Nord-Sud favorisé par la desserte ferroviaire et autoroutière.

Cependant, la ville cherche à rééquilibrer ce développement par une extension à l'Ouest. A l'Est, les contreforts de la Forêt noire constituent une barrière naturelle qui freine la croissance urbaine. Par ailleurs, les contraintes à la croissance industrielle (rappelons celles liées à l'étréitesse du marché de la main-d'œuvre, à la situation excentrée de la zone par rapport au pôle de Stuttgart, à la nécessité de préserver l'environnement) conduisent les responsables municipaux à chercher à attirer avant tout les industries à haute valeur ajoutée. C'est donc à cet égard que les villes de Fribourg et de Colmar seront de plus en plus en situation de concurrence.

### ■ intensification des relations avec Colmar dans une optique de long terme

On estime couramment de l'un et de l'autre côté du Rhin que les relations entre ces deux villes et leur environnement respectif sont faibles, sinon nulles au niveau économique, surtout industriel. Dans ce contexte, la C.I.M.A.B. (1) ne peut constituer qu'une plateforme d'échange d'informations où les relations à caractère interprofessionnel priment sur l'aspect institutionnel. De toutes façons, cette institution apparaît plus comme une volonté alsacienne que badoise. Le fait que Fribourg et Colmar animent chacune deux espaces économiques distincts entre lesquels les échanges économiques sont faibles, contribue à rendre possible un dialogue où les problèmes qui deviennent essentiels à court et moyen terme sont ceux des équipements urbains ou ruraux communs et la régulation du marché de la main-d'œuvre.

Cependant, la C.I.M.A.B. manque de moyens financiers propres pour réaliser les objectifs fixés au niveau des équipements. Dès lors, cet organisme se trouve contraint à se comporter en simple groupe de pression et de diffusion d'idées face surtout à la pratique et à l'attitude du pouvoir central français. De plus, l'intérêt de Fribourg, au contraire de Colmar, tend à privilégier plus l'axe Nord-Sud que l'axe Est-Ouest. Toutefois, si l'on se place dans une optique de très long terme, la C.I.M.A.B. se présente comme un moyen de le préparer avec une préoccupation commune de rééquilibrage face au développement de l'Est, surtout la Bavière.

Les Badois ressentent de plus en plus la nécessité de jouer le développement économique et industriel à l'Ouest, ce qui ne peut pas se faire sans l'Alsace. Il s'agit d'opposer ainsi un pôle valable à la croissance qui se déplace en Allemagne vers l'Est. Cependant, ceci est en contradiction apparemment avec les limites que les données démographiques imposeront à la croissance industrielle dans le Bade comme dans le reste de l'Allemagne, à moins qu'on ne compte sur la main-d'œuvre alsacienne.

---

(1) La C.I.M.A.E. (Communauté d'Intérêt Moyenne-Alsace-Breisgau) est née en 1964, sur l'initiative de Colmar. Elle avait pour but de promouvoir une coopération supra-frontalière dans les domaines économique, culturel, social et touristique. On sait que ce type d'organisme fleurit avec plus ou moins de bonheur depuis une quinzaine d'années le long des frontières des Etats européens. Si certains d'entre eux ont particulièrement bien réussi, tels les organismes de coopération entre l'Allemagne et la Hollande, d'autres ont connu des destins moins favorables.

## 2) KARLSRUHE

### ■ une ville « importante » pour l'Alsace

Autrefois ville princière, depuis toujours ville administrative en tant que siège du Grand Duché de Bade ou du Gouvernement du Land, Karlsruhe a perdu cette dernière place de capitale au profit de Stuttgart (1). Après-guerre, elle est devenue une ville industrielle (2) importante, avec aujourd'hui 265 000 habitants : 58,2 % de sa population active travaille dans l'industrie, 41,6 % dans le tertiaire. En outre, la ville a su se donner et accepter des équipements qui lui font jouer un rôle non négligeable dans le cadre européen (3).

### ■ les rapports avec Strasbourg : des échanges d'informations

Comme pour Colmar et Fribourg, les relations qui s'établissent actuellement entre Karlsruhe et Strasbourg passent essentiellement par des hommes. Les relations existantes (entre C.C.I. des deux villes ou entre l'O.E.D.A. et les organismes de planification de Karlsruhe) vont dans le sens d'échanges d'informations, de recherche d'instruments de travail (statistiques, par exemple) et de données comparables d'un côté et de l'autre du Rhin, et enfin, d'une réflexion commune sur le marché du travail du Nord (4). A un niveau plus global, un véritable échange d'informations entre les deux villes n'existe pas. Les habitants de Karlsruhe, par exemple, ignorent les activités culturelles (programmes, etc.) qui ont lieu à Strasbourg et qui pourraient les intéresser (5).

Et pourtant des échanges commerciaux existent entre les deux villes, les habitants de chacune allant acheter dans l'autre ville des biens différents (6).

La croissance industrielle en termes d'emplois est sur le point d'atteindre son plafond à Karlsruhe. Les prévisions par an font apparaître une baisse de 0,2 % de population dans le Bade-Wurtemberg pour les années 80-85, baisse qui sera pourtant inférieure à celle des autres lands où, d'ailleurs, une volonté existe d'arrêter définitivement l'immigration étrangère tandis que l'immigration allemande tend à se réduire de plus en plus car les régions du Nord sont devenues entre-temps suffisamment attractives. Notons enfin que, selon des experts, aucune politique d'incitation à la

---

(1) Karlsruhe est cependant devenue Siège de la Cour suprême de la R.F.A.

(2) Plusieurs secteurs y sont représentés : la pétrochimie (notons que les raffineries d'abord implantées sur la rive gauche sont en train de s'étendre sur la rive droite) ; construction de camions (Mercedes) et de machines et, d'une façon générale, industrie légère (bicyclettes, etc.). 10 915 entreprises emploient 614 460 personnes dont 11 691 étrangers.

(3) Siège du centre de recherche nucléaire, de l'Ecole Européenne et de l'organisme de contrôle de la circulation aérienne en Europe (Euro-Control). Des échanges existent entre le centre de recherche nucléaire de Karlsruhe et celui de Saclay.

(4) Des contacts, des échanges avec un système de dépendance souvent, existent entre firmes allemandes, Siemens par ex. implantées des deux côtés du Rhin. Notons que ce sont avant tout les milieux économiques qui, à Karlsruhe, se montrent les plus intéressés au projet d'aéroport en commun, surtout en ce qui concerne le fret.

(5) Dans la mesure où le syndicat d'initiative de Karlsruhe dépend de la ville et se trouve dans les mêmes locaux que la C.C.I. et d'autres organismes, il ne serait pas difficile (c'est ici souhaité) de mettre en place un système d'informations publiques réciproques.

(6) A Strasbourg, cette clientèle allemande profiterait particulièrement aux supermarchés.

natalité en Allemagne n'est en mesure de renverser les tendances démographiques.

C'est dans ce contexte que se pose à Karlsruhe le problème de retenir et d'accroître à moyen et long terme l'industrie à haute valeur ajoutée et que les projets concernant le développement du tertiaire prennent et prendront de plus en plus d'importance (1).

Pour l'instant, il ne s'agit que d'étendre ou de renforcer les équipements (par exemple université, théâtre).

En matière d'aménagement de l'espace, un contre-courant se dessine. Karlsruhe renoncerait à un développement dispersé (ce qui apparaît déjà dans le mouvement des industries) pour le concentrer sur l'agglomération elle-même, une des raisons en étant la nécessité déjà ressentie de centrer le marché du travail. Dans ce cadre, la tendance serait de se développer non plus sur l'espace rural, mais sur des petites et moyennes villes des alentours, ce qui suppose que l'on favorise une certaine décentralisation sur quelques points. Les 165 communes d'aujourd'hui seraient réduites à une soixantaine et parmi celles-ci, seuls certains centres seraient à développer.

Les responsables de l'aménagement de Karlsruhe reconnaissent volontiers qu'une coopération, sinon une planification commune avec Strasbourg et leurs régions respectives est souhaitable. Mais elle apparaît comme irréaliste pour l'instant. On y considère qu'aujourd'hui, en raison des limites propres à la régionalisation française, il n'est pas encore possible d'envisager une planification commune avec l'Alsace, comme celle qui existe par exemple avec les Pays-Bas dans le cadre de l'Euregio. Cependant, subsiste une conscience claire qu'un aménagement en commun du bassin rhénan serait profitable aux deux régions de l'un et de l'autre côté du Rhin. Mais ceci reste subordonné à une volonté politique des gouvernements centraux respectifs.

Pour le reste, notons qu'on attribue à Karlsruhe au projet d'autoroute Nord-Sud de l'Alsace, deux avantages essentiels : soulagement de l'autoroute allemande et européanisation de l'ensemble de l'espace des deux côtés du Rhin.

### 3) BALE

#### ■ pôle de la zone des trois frontières

Bâle tient une place particulière dans la conscience mulhousienne et dans celle du Sud de l'Alsace.

Forte de ses quelques 400 000 habitants, de son potentiel industriel et chimique en particulier, de son rôle financier et bancaire, de sa localisation sur le Rhin, la ville de Bâle domine assez largement et profondément la zone des trois frontières.

---

(1) Il serait intéressant de savoir quelles pourraient en être les conséquences pour Strasbourg. Signons par exemple la demande d'une coopération entre les deux villes dans le secteur hospitalier, mais celle-ci se heurte à des difficultés concernant le régime de sécurité sociale, entre autres.

Cette domination s'exprime :

— grâce au potentiel tertiaire et commercial de Bâle qui attire fortement la population environnante, beaucoup plus que Mulhouse, même si ces derniers temps l'évolution des taux de change a provoqué une certaine baisse de cette influence (sauf, bien sûr, en ce qui concerne les travailleurs frontaliers payés directement en francs suisses) ;

— par les grandes entreprises et l'emploi ; la domination dans ce cas s'exerce tout autant du côté français que suisse, puisque par exemple, les grandes entreprises pharmaco-chimiques installées à Bâle et à Huningue pèsent d'un poids non négligeable ;

— enfin, par certains groupes financiers ou institutions bâloises qui trouvent dans les secteurs foncier et immobilier français des possibilités rentables d'engager leurs fonds.

Cette domination explicite ne va pas sans poser quelques problèmes dans les relations entre la ville suisse et ses voisines françaises, d'autant que ces problèmes sont perçus et posés par les Suisses du point de vue économique, ce qui ne peut toujours être accepté du côté français tant par les industriels que par les responsables politiques.

Ainsi la question des **frontaliers** : pour les Suisses, le problème des frontaliers n'est qu'un problème français, lié d'une part au manque de travail à Mulhouse pour les cadres et d'autre part, pour ce qui est des frontaliers en général, au niveau élevé des salaires suisses par rapport aux salaires français.

Il reste que, pour les Suisses, le secteur de la formation est un problème (1).

Quant au Sundgau, Bâle permet le développement de la frontière Est de la zone grâce aux salaires des frontaliers, bien que du côté français on regrette quelque peu que ce développement soit de type colonial ou presque. A ceci toutefois, on oppose l'exemple du Bade qui s'est développé avec des capitaux suisses : les « partenaires » allemands ont largement utilisé les capitaux engagés par les groupes suisses ainsi que les revenus salariaux gagnés partiellement en Suisse.

### ■ **nécessité de rééquilibrer les rapports avec Mulhouse**

Bâle est ainsi un problème pour Mulhouse tandis que l'inverse n'est pas vrai. C'est vis-à-vis de Bâle que les intérêts mulhousiens sont à la fois les plus soutenus et les plus chargés d'ambiguïté, en raison même du déséquilibre entre les deux villes. Ainsi s'expliquent la prudence et les lenteurs des Mulhousiens vis-à-vis de la Regio, perçue parfois comme un instrument bâlois, bien que l'on reconnaisse l'intérêt des échanges d'informations et des contacts qu'elle permet.

L'intérêt pour le projet d'extension de l'aéroport Bâle-Mulhouse est essentiellement le fait de Mulhouse ; il est beaucoup moins évident du côté

---

(1) C'est d'ailleurs à ce titre qu'une affectation de quelques milliers de francs suisses a été faite au lycée de Saint-Louis.

bâlois. Cette situation dans les rapports (déséquilibrés) entre les deux villes explique en partie la recherche d'alliance de Mulhouse avec Belfort-Montbéliard.

Il reste que cette interprétation, un peu rapide, doit être nuancée : l'existence d'institutions régionales alsaciennes est susceptible de transformer la situation en mettant en place un interlocuteur privilégié (mais encore faut-il que cet interlocuteur veuille l'être) ; la Regio, faute d'équivalent du côté français, est condamnée à rester un instrument bâlois, ce qui gêne les industriels et financiers suisses pour leurs manœuvres européennes : trouver un partenaire français avec qui parler et « qui ne serait pas dans une situation coloniale » donnerait en effet à l'institution Regio les dimensions européennes souhaitées.

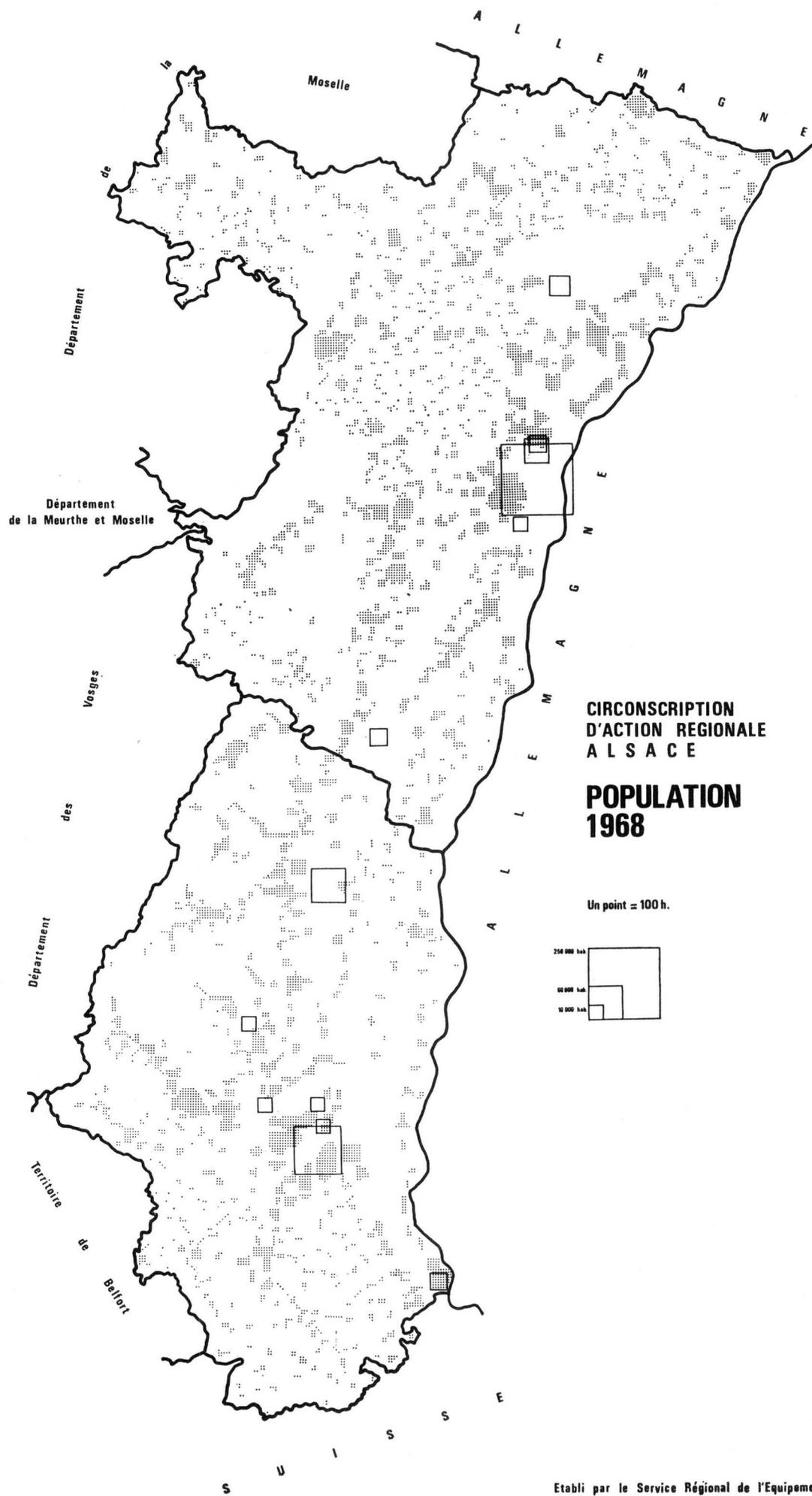
De là une évolution difficile à saisir dans la conjoncture actuelle : la période d'expansion récente des économies européennes pourrait pousser les industriels bâlois à ne tenir compte que partiellement de la situation alsacienne ; il est moins sûr que, dans une situation plus précaire, l'appui alsacien ne soit pas fortement recherché, quitte à envisager certaines concessions.

En effet, les industriels et les financiers bâlois dans une perspective de croissance et de développement économiques rapides se sont surtout tournés vers l'axe rhénan à travers l'Allemagne et la Hollande et vers l'extérieur de l'Europe, partout dans le monde où des conditions satisfaisantes sont réunies pour y implanter des unités de production. Il s'agit alors d'une stratégie mondiale dans le cadre de laquelle l'environnement alsacien ne peut jouer qu'un rôle très limité.

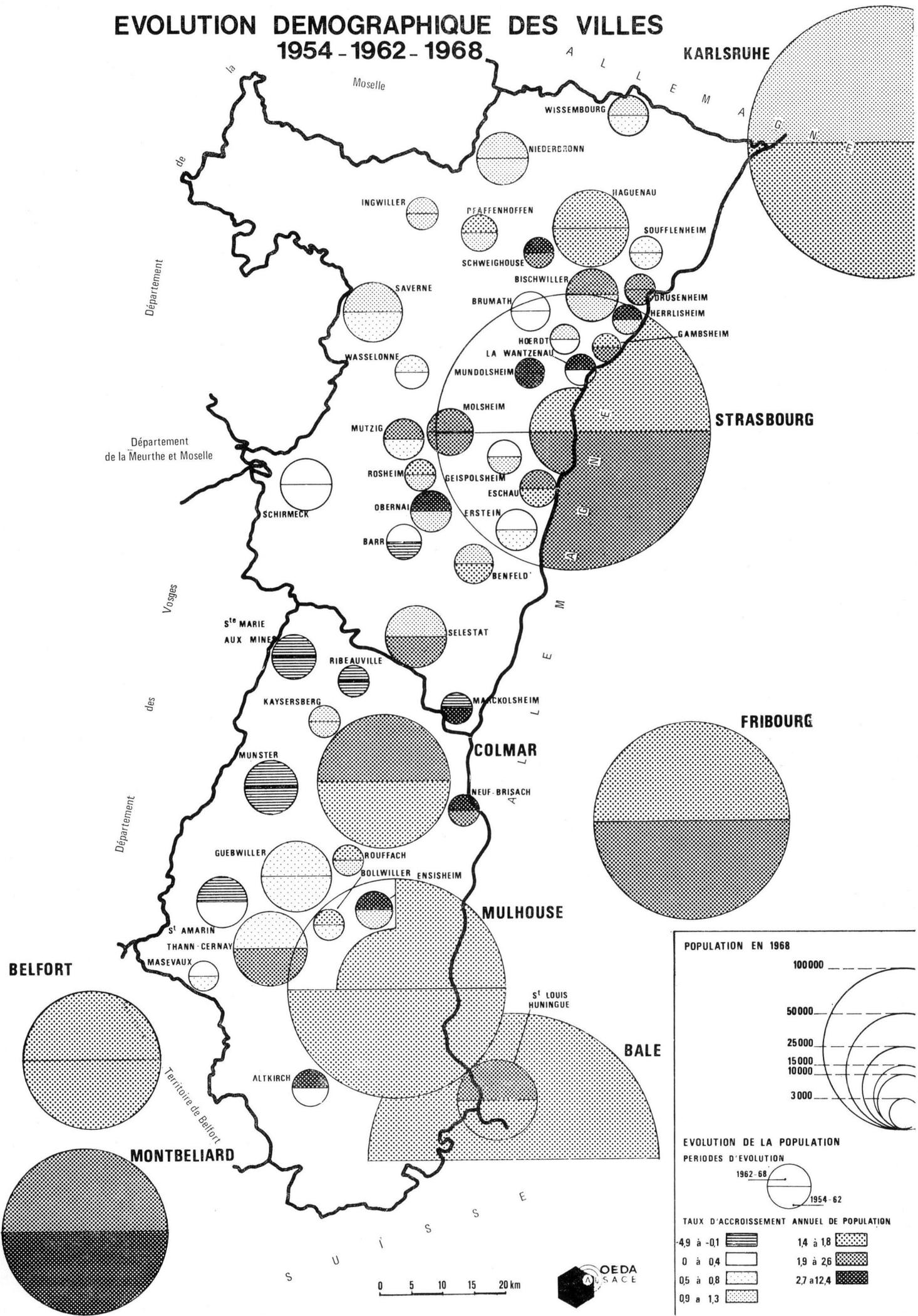
Dans une perspective de croissance moins rapide et une situation économique plus fragile et précaire, par contre, il est possible que l'ensemble alsacien ou tout au moins le Haut-Rhin soit plus concerné par l'expansion bâloise : on peut penser qu'une stratégie rhénane prenant mieux en compte la rive alsacienne est susceptible d'être favorisée, dans la mesure où, face aux autres économies européennes et occidentales, les économies allemandes et françaises paraissent mieux supporter l'instabilité. De plus, l'axe rhénan pourrait devenir un axe énergétique important avec la réalisation des différents programmes nucléaires. Ainsi, semble-t-il, les stratégies mondiales des intérêts économiques dominants de la scène bâloise paraissent susceptibles de s'appuyer plus fortement que ces toutes dernières années sur l'ensemble de la vallée rhénane, Alsace incluse.

# **CARTOGRAPHIE**

- Population 1968
- Evolution démographique des villes, 1954-1962-1968
- Migrations frontalières vers l'Allemagne et la Suisse
- Migrations alternantes des actifs (du lieu de résidence vers le lieu de travail) d'après le recensement de 1968
- Zones industrielles (1<sup>er</sup> sept. 1974)
- Volume et répartition des effectifs industriels employés en 1954, 1966 et 1973 en Alsace
- Volume et répartition des effectifs industriels employés en 1954, 1966 et 1973 dans le Bas-Rhin
- Volume et répartition des effectifs industriels employés en 1954, 1966 et 1973 dans le Haut-Rhin
- Volume et répartition des effectifs industriels employés dans les régions d'Alsace, de Bade et de Bâle en 1973
- Comparaison de la répartition des effectifs industriels employés en 1965 et 1973 en Alsace, Bade et Bâle
- Circulation routière motorisée (moyenne journalière annuelle 1973)
- Trafic routier en Alsace et dans les régions voisines (1970)
- Aires de schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (S.D.A.U.) et de schéma de secteur (situation au 1-1-1975)



# EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE DES VILLES 1954 - 1962 - 1968



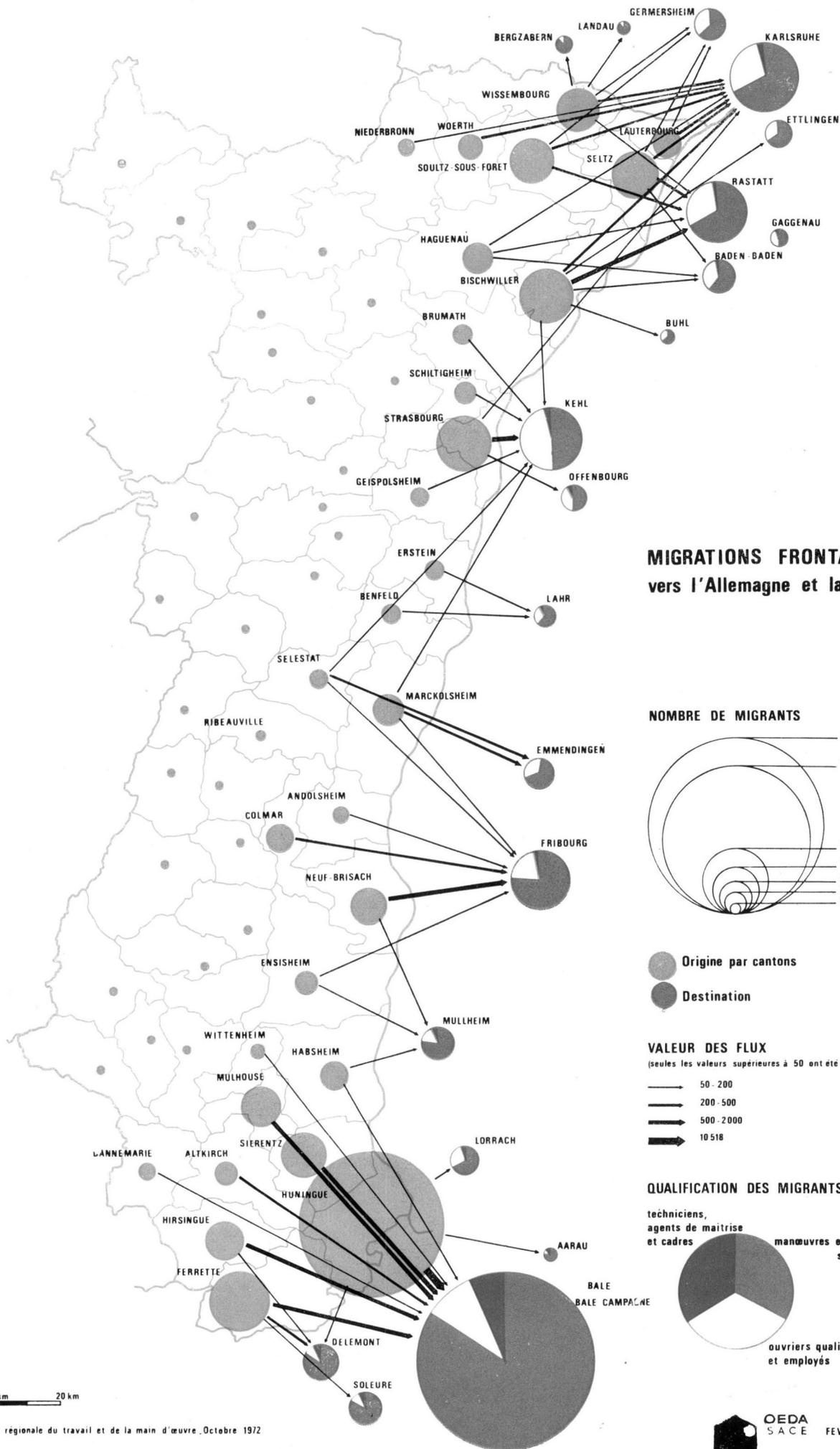
**POPULATION EN 1968**

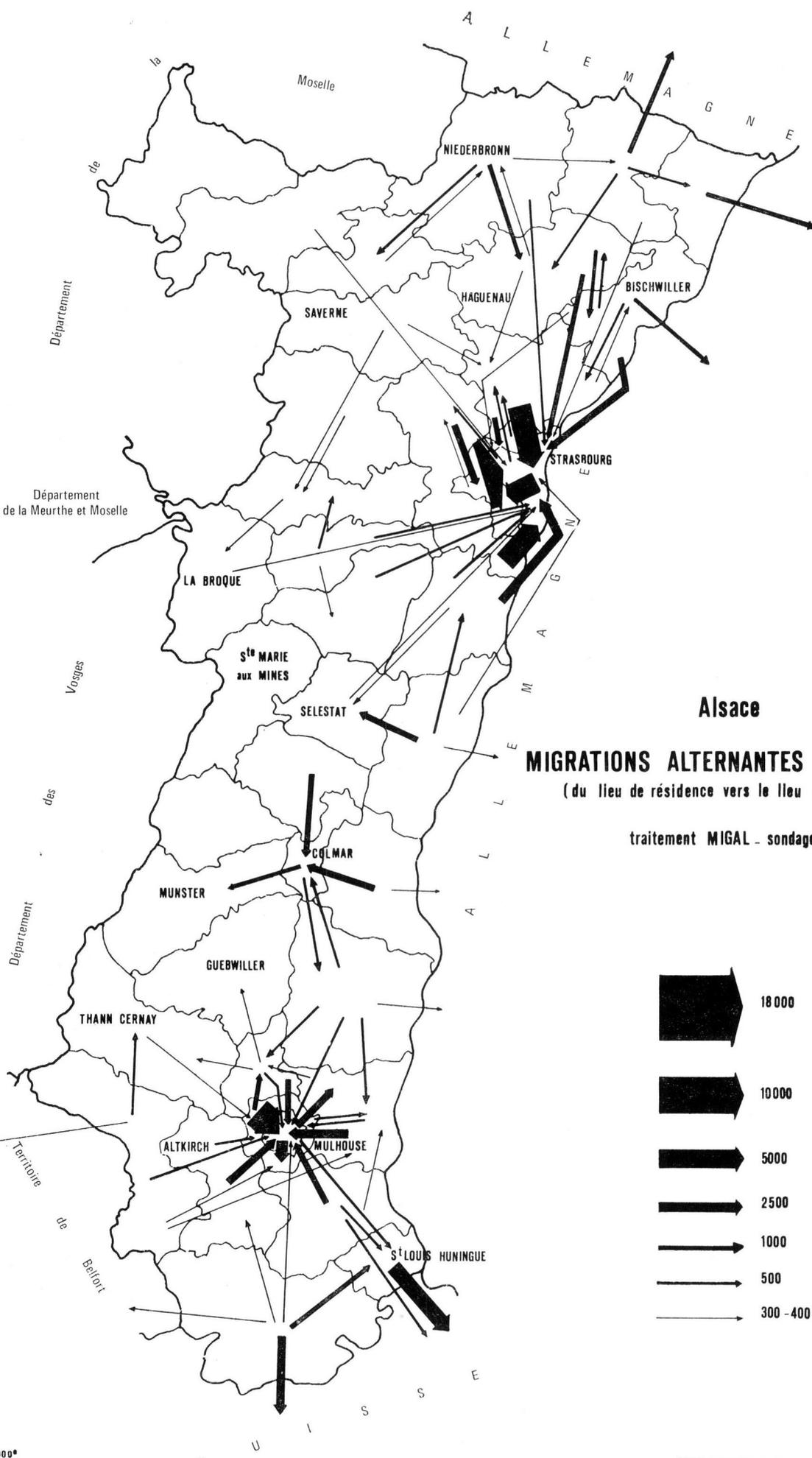
**EVOLUTION DE LA POPULATION**  
PERIODES D'EVOLUTION

1962-68 (horizontal line)  
1954-62 (vertical line)

TAUX D'ACCROISSEMENT ANNUEL DE POPULATION	
4,9 à -0,1	1,4 à 1,8
0 à 0,4	1,9 à 2,6
0,5 à 0,8	2,7 à 12,4
0,9 à 1,3	



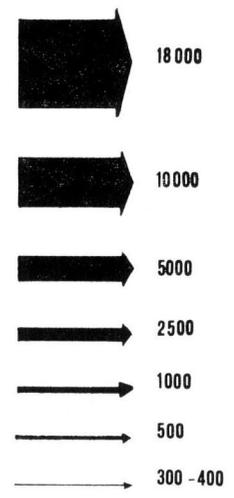




**Alsace**

**MIGRATIONS ALTERNANTES DES ACTIFS**  
 (du lieu de résidence vers le lieu de travail)

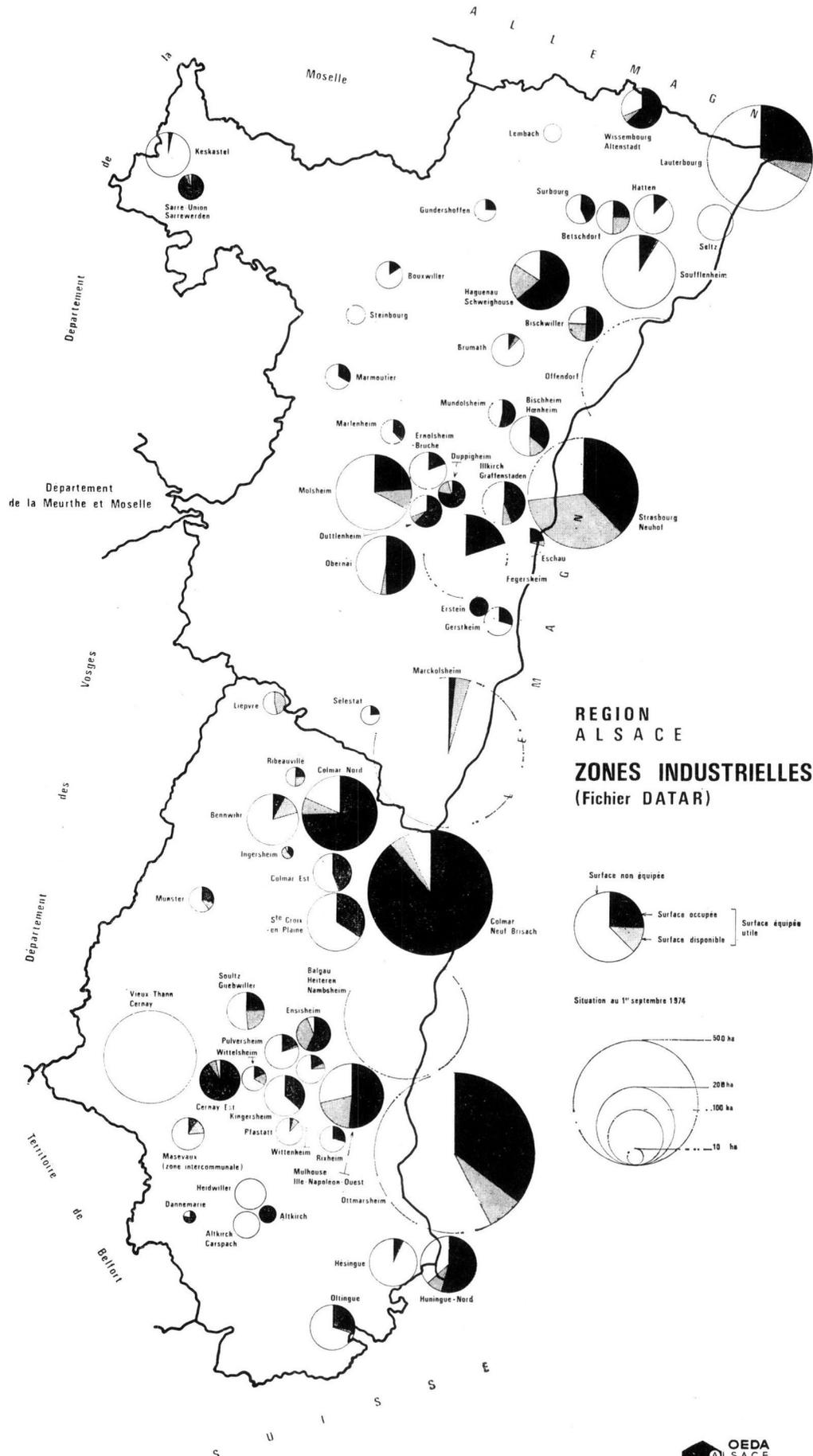
traitement MIGAL - sondage 1/4



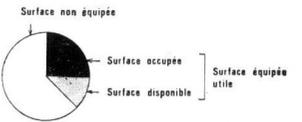
Echelle 1 500 000\*  
 0 5 10 15 20 km

RECENSEMENT 1968  
 AVRIL 1975

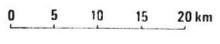
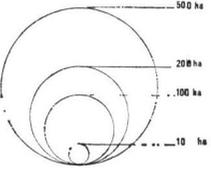




**REGION  
ALSACE  
ZONES INDUSTRIELLES  
(Fichier DATAR)**

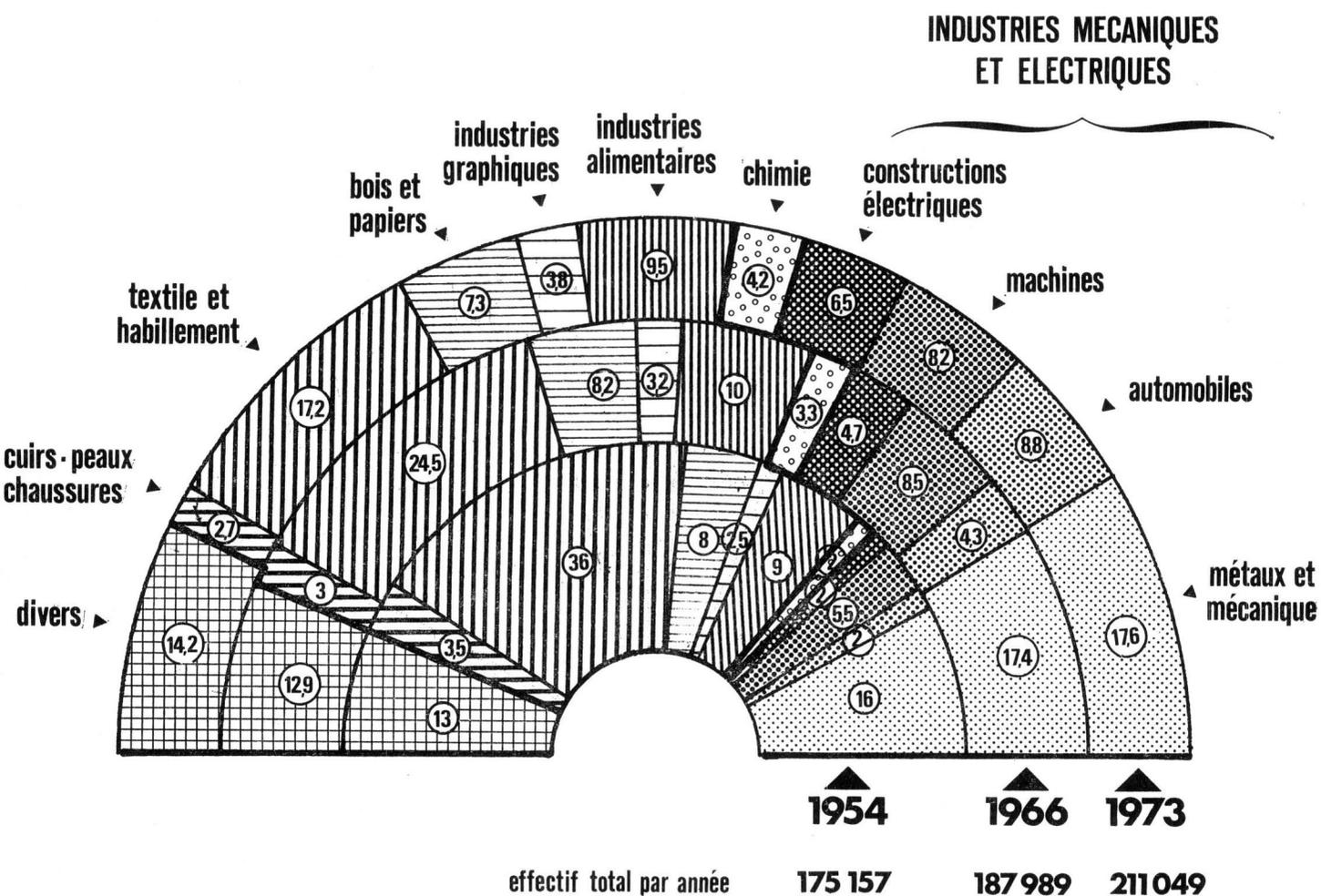


Situation au 1<sup>er</sup> septembre 1974



# ALSACE

## volume et répartition des effectifs industriels employés en 1954, 1966 et 1973



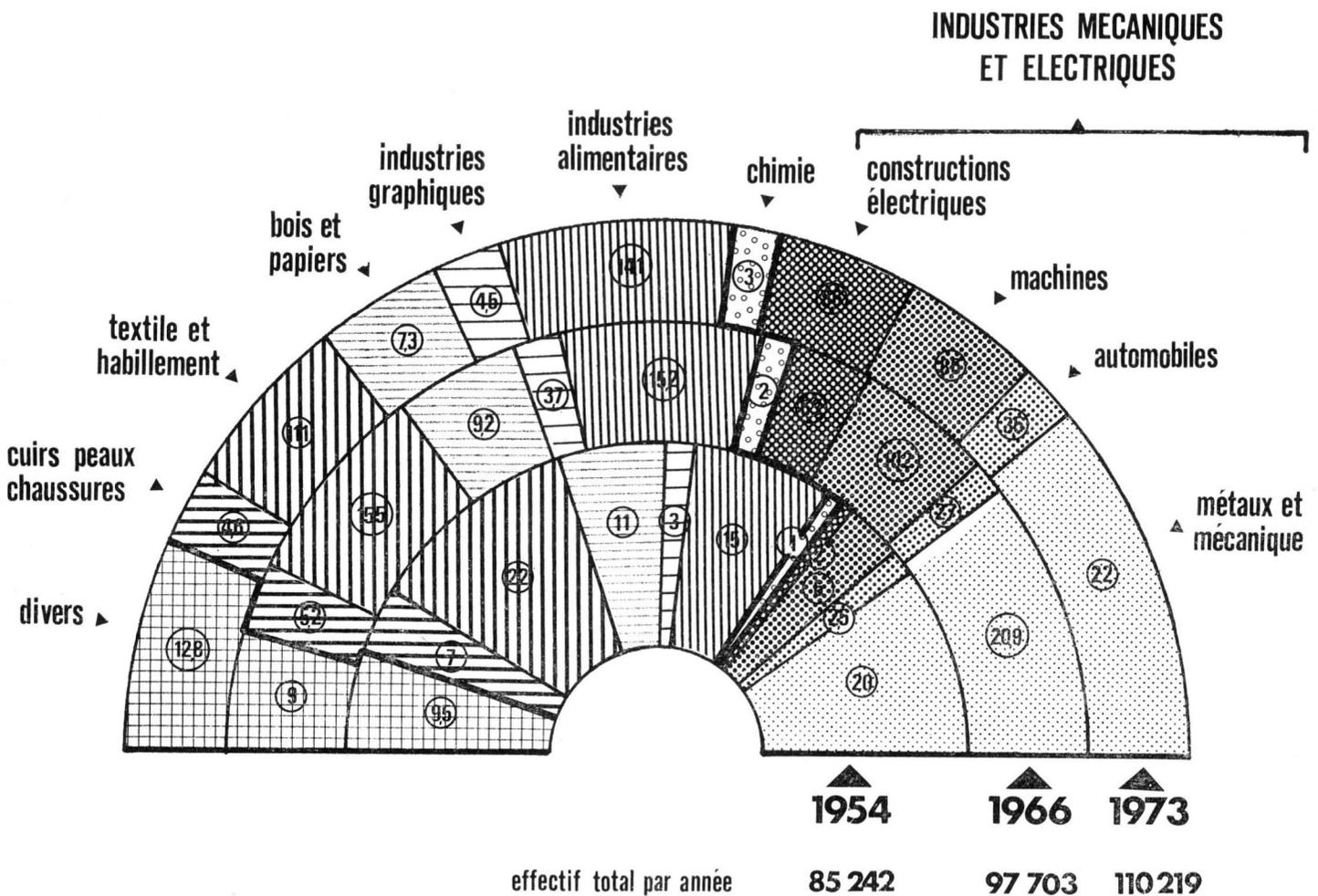
① pourcentage proportionnel à l'angle

effectif proportionnel à la surface



# BAS - RHIN

## volume et répartition des effectifs industriels employés en 1954, 1966 et 1973

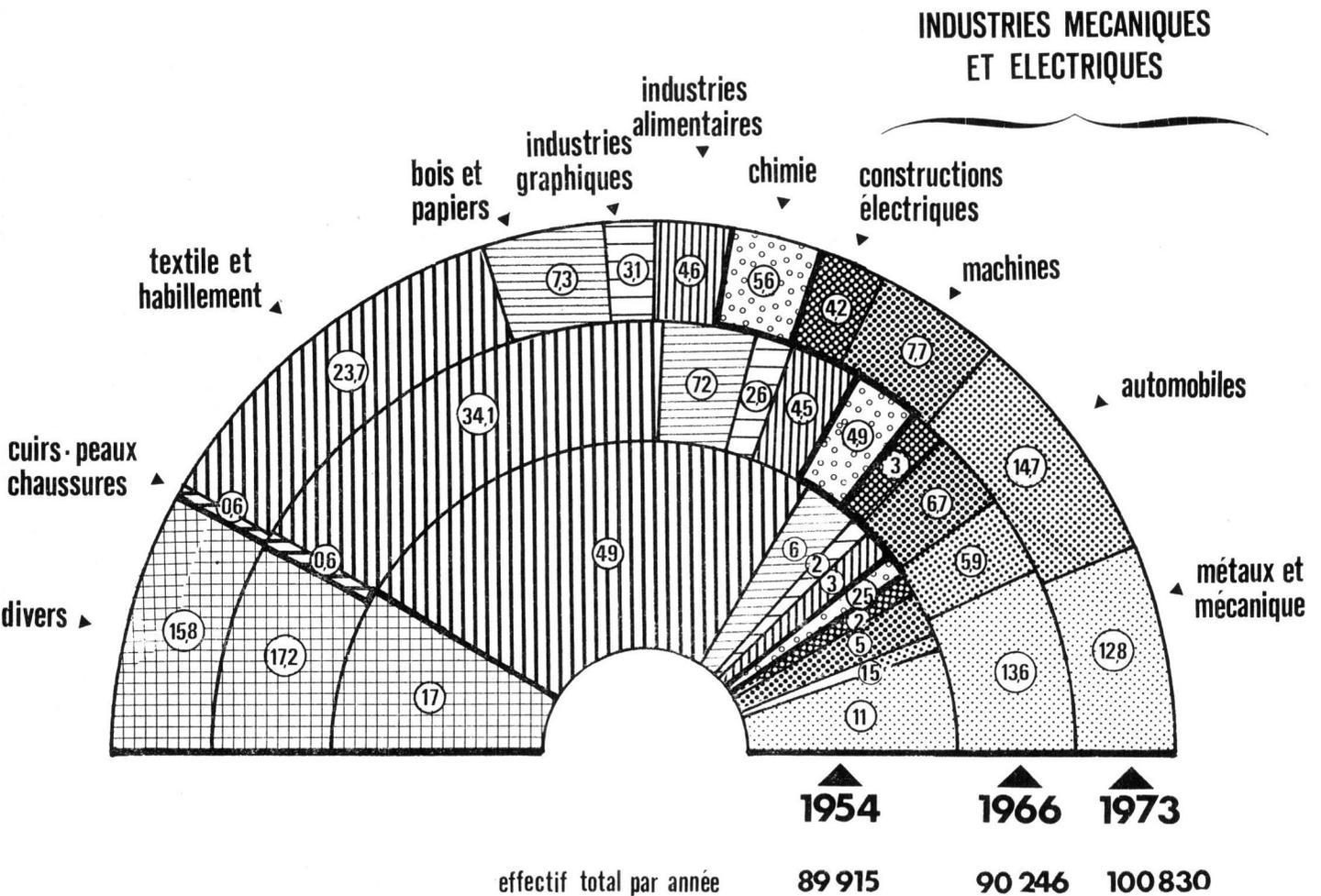


(89) pourcentage proportionnel à l'angle  
effectif proportionnel à la surface



# HAUT-RHIN

## volume et répartition des effectifs industriels employés en 1954, 1966 et 1973



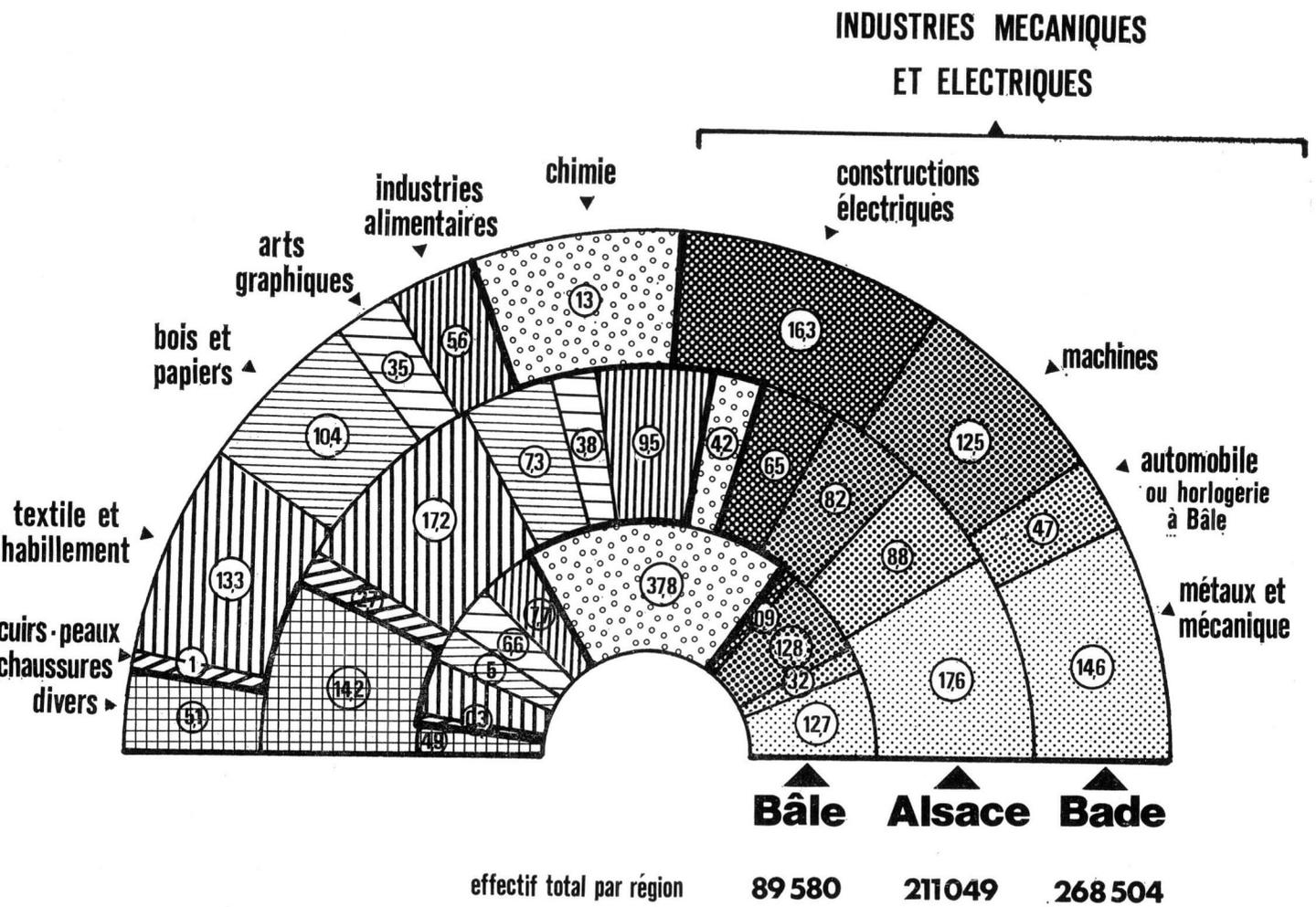
①6 pourcentage proportionnel à l'angle  
effectif proportionnel à la surface



source OEDA ALSAÏE - COFROR

1973

volume et répartition des effectifs industriels employés  
dans les régions d'ALSACE, de BADE et de BÂLE



effectif proportionnel à la surface

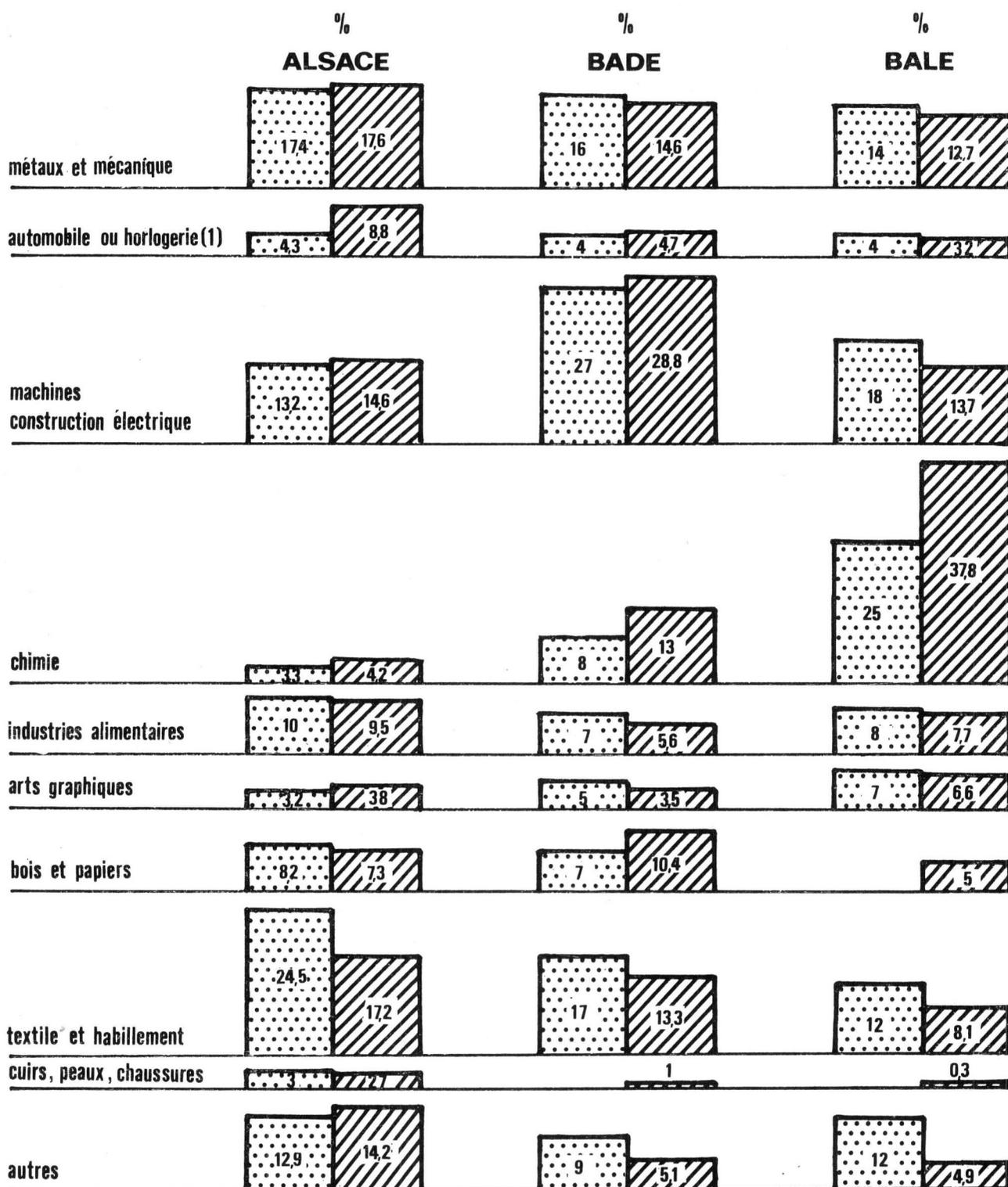
⊙ pourcentage proportionnel à l'angle



source OEDA ALSACE - COFROR

# COMPARAISON DE LA REPARTITION DES EFFECTIFS INDUSTRIELS EMPLOYES EN 1965 ET 1973

## Alsace - Bade - Bâle



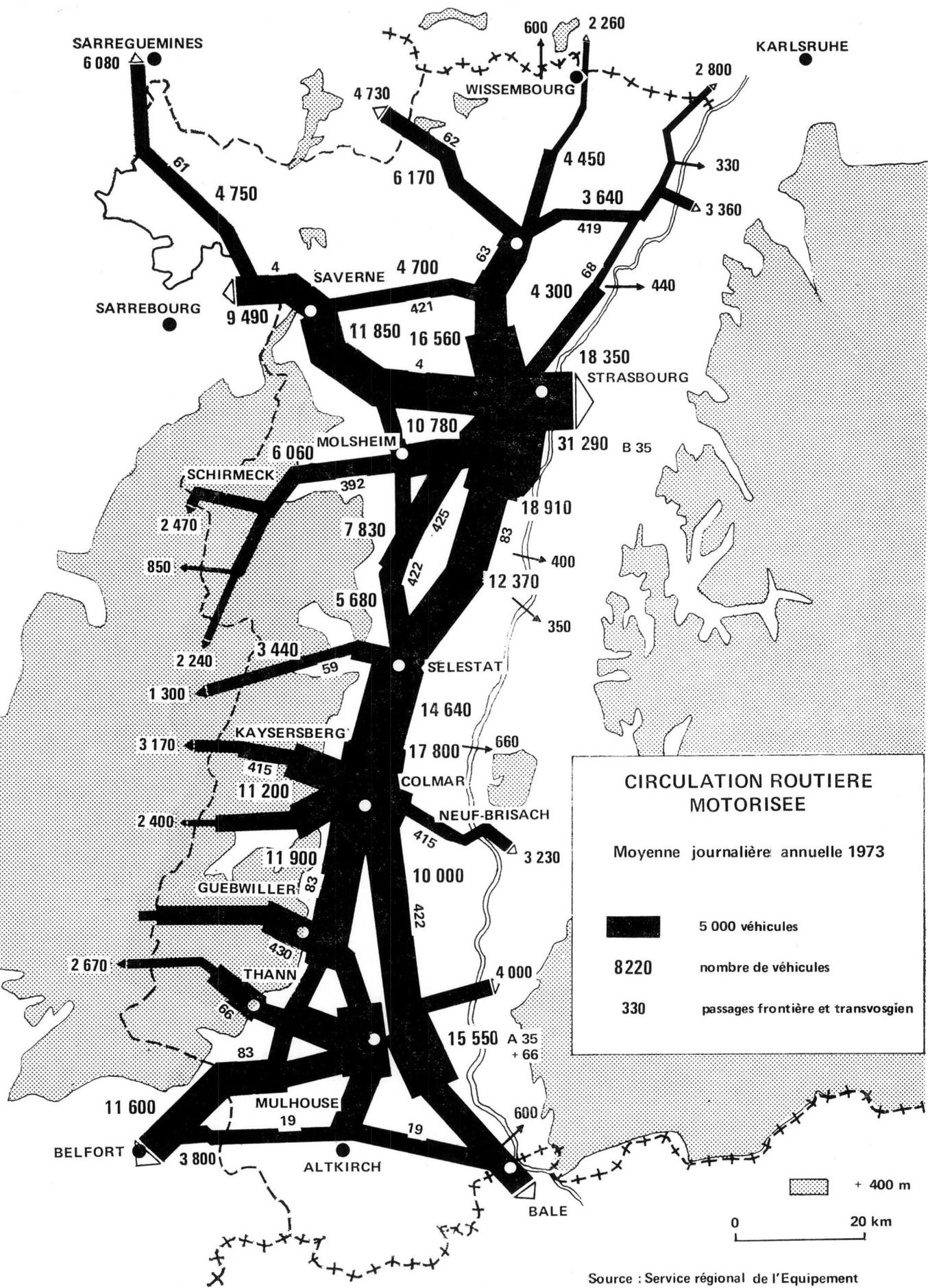
1965 1973



(1) horlogerie pour Bâle



source OEDA ALSACE - COFRON



**CIRCULATION ROUTIERE  
MOTORISEE**

Moyenne journalière annuelle 1973

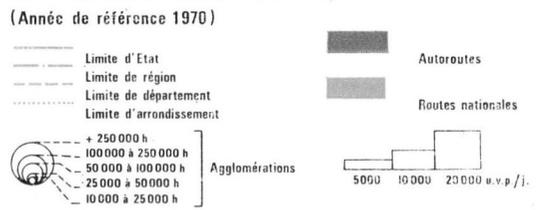
- 5 000 véhicules
- 8 220 nombre de véhicules
- 330 passages frontière et transvosgien

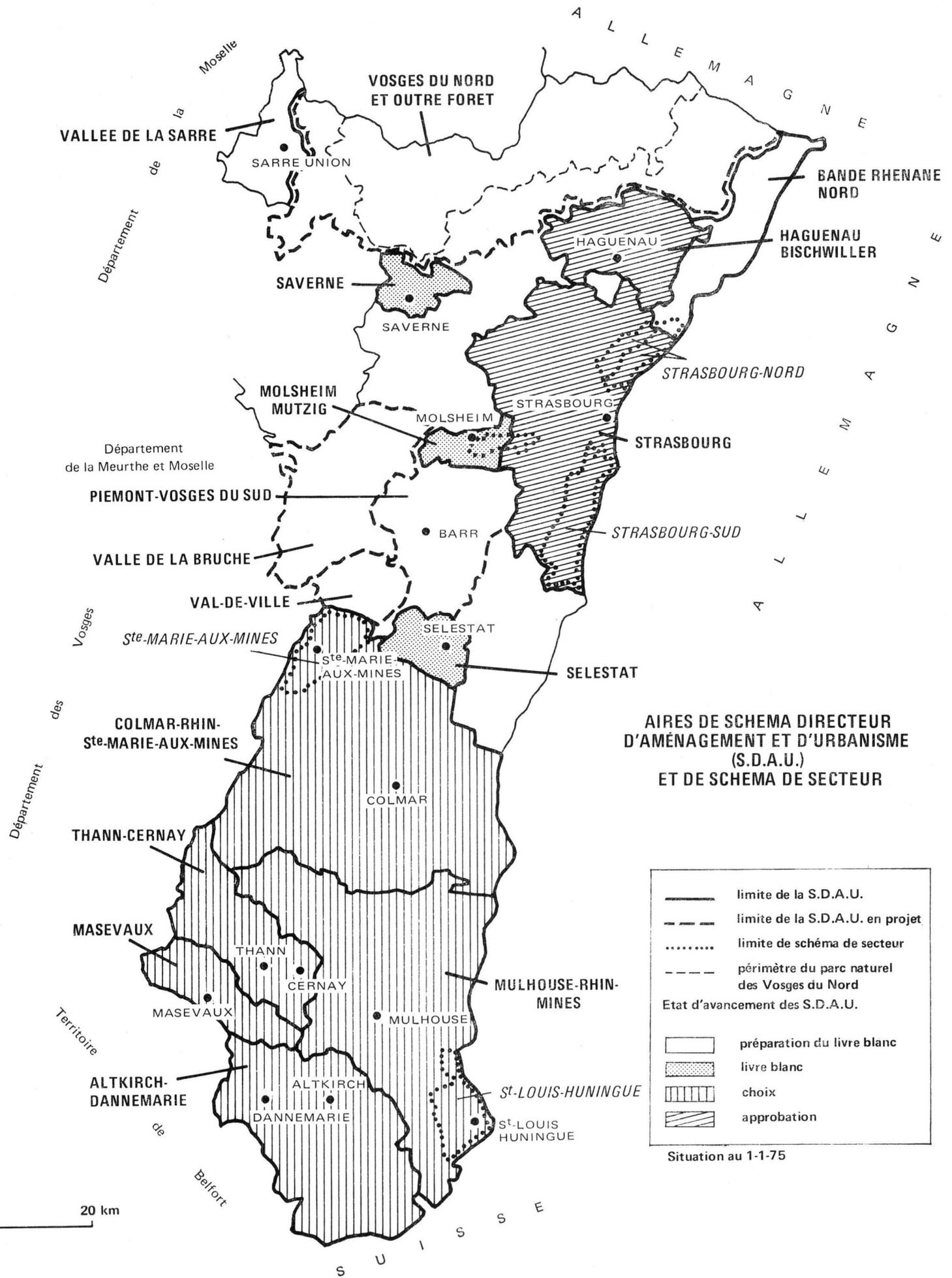
Source : Service régional de l'Équipement  
OEDA ALSACE

JUILLET 1974



## TRAFIC ROUTIER EN ALSACE ET DANS LES REGIONS VOISINES (Année de référence 1970)





VALLEE DE LA SARRE

VOSGES DU NORD ET OUTRE FORET

SARRE UNION

BANDE RHENANE NORD

HAGUENAU BISCHWILLER

SAVERNE

SAVERNE

HAGUENAU

STRASBOURG-NORD

Département de la Meurthe et Moselle

PIEMONT-VOSGES DU SUD

MOLSHEIM

STRASBOURG

STRASBOURG

VALLE DE LA BRUCHE

BARR

STRASBOURG-SUD

VAL-DE-VILLE

Ste-MARIE-AUX-MINES

SELESTAT

SELESTAT

COLMAR-RHIN-Ste-MARIE-AUX-MINES

COLMAR

THANN-CERNAY

**AIRES DE SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME (S.D.A.U.) ET DE SCHEMA DE SECTEUR**

MASEVAUX

THANN

CERNAY

MULHOUSE-RHIN-MINES

MASEVAUX

MULHOUSE

Territoire

ALTKIRCH-DANNEMARIE

ALTKIRCH

DANNEMARIE

St-LOUIS-HUNINGUE

St-LOUIS HUNINGUE

20 km

S U I S S E

# Table des matières

	Pages
AVANT-PROPOS .....	3
INTRODUCTION .....	9
LA RÉGION ALSACE .....	11
L'unité forgée par l'histoire .....	13
Pour un projet régional .....	23
DYNAMIQUES URBAINES DIFFÉRENCIÉES .....	37
Strasbourg et son environnement régional .....	39
Colmar .....	73
Mulhouse et son environnement régional .....	87
De l'autre côté du Rhin .....	107
CARTOGRAPHIE .....	113

## **TRAVAUX ET RECHERCHES DE PROSPECTIVE**

### **Eléments pour des prospectives**

- Techniques et aménagement du territoire, (1969), n° 0.  
Composantes de la fonction urbaine, (1970), n° 3.  
Dictionnaire des projections 1985 et 2000, (1970), n° 4 (épuisé).  
Scénarios d'aménagement du territoire, (1971), n° 12 (épuisé).  
Prospective et analyse de systèmes, (1971), n° 14.  
Les centres de prospective et d'aménagement du territoire en Europe, (1971), n° 17.  
Une image de la France en l'an 2000. Scénario de l'inacceptable, (1971), n° 20.  
La transformation du monde rural, (1972), n° 26.  
Prospective et société, (1972), n° 28.  
Survol de la France, (1972), n° 29.  
Une image de la France de l'an 2000. Documents de base. Méthode de travail, (1972), n° 30.  
Technologie et aménagement du territoire, (1972), n° 33.  
Les firmes multinationales, (1973), n° 34.  
Survol de l'Europe, (1973), n° 37.  
Approches de la réalité urbaine, (1973), n° 38.  
Paris, ville internationale, (1973), n° 39.  
Regard prospectif sur le Bassin méditerranéen, (1973), n° 41.  
Le peuplement urbain français : aspects historiques, (1973), n° 43.  
Régions urbaines, régions de villes, (1973), n° 44.  
Questions à la société tertiaire, (1973), n° 45.  
Industries en Europe, (1974), n° 46.  
Scénarios européens, (1974), n° 47.  
Scénarios pour les villes moyennes. Deux avenir possibles, (1974), n° 48.  
Emploi et espace. Eléments pour un modèle de prévision, (1975), n° 49.  
SESAME, année 5, (1974), n° 50.  
Transformations du travail industriel, (1975), n° 52.  
La façade atlantique. Ouverture sur le monde (1975), n° 51.  
L'Europe médiane : diagnostic pour des avenir, (1955), n° 53.  
Travail féminin. Un point de vue, (1975), n° 54.  
Firmes multinationales et division internationale du travail, (1975), n° 55.  
Qualification du travail. Tendances et mise en question, (1975), n° 57.  
Syndicats et sociétés multinationales (à paraître).  
La méthode des scénarios. Une réflexion sur la démarche et la théorie de la prospective (à paraître).

### **Schémas d'aménagement**

- La façade méditerranéenne, (1969), n° 1 (épuisé).  
Schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise, (1970), n° 5.  
Schéma d'aménagement de la Basse-Seine, (1971), n° 6 (épuisé).  
Aménagement du Bassin parisien, (1970), n° 7 (épuisé).  
Rapport du groupe de travail Paris-Nord, (1971), n° 8 (épuisé).  
Schéma d'aménagement de la métropole lorraine, (1971), n° 9.

Schéma d'aménagement de la métropole Lyon - Saint-Etienne - Grenoble, (1971), n° 10.  
Schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine Nantes - Saint-Nazaire, (1971). n° 11.  
Aménagement d'une région urbaine, le Nord - Pas-de-Calais, (1971), n° 19.  
Vers la métropole jardin. Livre blanc pour l'aménagement de la Loire moyenne, (1971), n° 23.  
L'espace nord-champenois. Perspectives de développement, (1972), n° 24.  
Schéma d'aménagement de la Corse, (1973), n° 32.  
L'avenir de la Basse-Normandie, (1973), n° 36.  
Bordeaux, ville océane, métropole régionale, (1973), n° 40.

### **Schémas de communications**

Eléments pour un schéma directeur des télécommunications, (1969), n° 2.  
Eléments pour un schéma directeur de l'informatique, (1971), n° 13.  
Eléments pour un schéma directeur de l'équipement aéronautique, (1972), n° 25.  
Les grandes liaisons routières : histoire d'un schéma, (1972), n° 31 (épuisé).  
Schéma directeur de l'équipement aéronautique, (1973), n° 35.  
Services nouveaux des télécommunications. Eléments pour un schéma directeur, (1973), n° 42.

### **Problèmes de l'eau**

L'eau en Seine-Normandie. Projet du Livre blanc, (1971), n° 15.  
Les problèmes de l'eau en Artois-Picardie, (1971), n° 16.  
Bassin Rhin-Meuse. Eau et aménagement, (1971), n° 18.  
L'eau en Adour-Garonne, (1971), n° 21.  
Les problèmes de l'eau dans le Bassin Rhône-Méditerranée-Corse, (1971), n° 22.  
L'eau dans le Bassin Loire-Bretagne, (1972), n° 27.

---

### **Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale**

1, avenue Charles-Floquet — 75007 PARIS

Fondateur de la collection : Gérard WEILL †

Directeur de la publication : Jacques DURAND - Secrétaire de rédaction : Marie GRENIER  
Administrateur : Hélène ROGER-VASSELIN - Couverture : Cl. CAUJOLLE et D. COHEN