

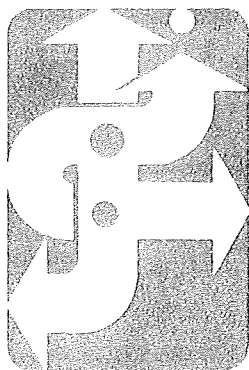
atelier d'architecture et
d'urbanisme Denis Sloan

DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT

S.D.A.U. COLMAR Rhin St^e Marie aux Mines

RAPPORT JUSTIFICATIF

8 MAI 1978



SOMMAIRE

Pages
1
3

PREAMBULE

DELIMITATION DE L'AIRES D'ETUDE

PRESENTATION DE LA SITUATION, DES PERSPECTIVES D'EVOLUTION ET DES OBJECTIFS GENERAUX

I SITUATION ET PERSPECTIVES D'EVOLUTION

I.11 - L'ESPACE PHYSIQUE

I.111 - Site naturel
I.112 - Site créé

I.12 - LA POPULATION

I.121 - Structures démographiques
I.122 - Perspectives démographiques

I.13 - LES ACTIVITES - LES EMPLOIS

I.131 - Structures économiques
I.132 - Perspectives d'évolution

I.14 - LES EQUIPEMENTS ET SERVICES COLLECTIFS
DE BASE - ETAT ET CAPACITE

I.141 - Equipements collectifs de base (Infrastructures)
I.142 - Services collectifs de base (Superstructures)

I.15 - CONCLUSION

I 2 OBJECTIFS GENERAUX D'AMENAGEMENT
ET D'URBANISME

59	I.21 - L'ESPACE PHYSIQUE
60	I.22 - LA POPULATION
62	I.23 - LES EMPLOIS
63	I.24 - LES EQUIPEMENTS ET SERVICES COLLECTIFS DE BASE

II 1 DESTINATION GENERALE DES SOLS

SECTION II PRESENTATION DU PARTI D'AMENAGEMENT

	II.11 - LES OPTIONS URBAINES
66	II.111 - Milieu urbanisé
70	II.112 - Milieu non urbanisé
	II.12 - LES VOLONTES DE PROTECTION
71	II.121 - Protections existantes
72	II.122 - Protections à créer
75	II.123 - Espaces neutres

II.2 OPTIONS EN MATIERE D'URBANISME

II.21 - EQUIPEMENTS COLLECTIFS DE BASE (INFRASTRUCTURES)

- II.211 - Organisation générale de la circulation et des transports 77
- II.212 - Etude préliminaire d'infra-structures de transports 83
- II.213 - Autres grands réseaux 93

II.22 - LES SERVICES COLLECTIFS DE BASE (SUPERSTRUCTURES)

- II.221 - Equipements scolaires 98
- II.222 - Equipements sanitaires et sociaux 100
- II.223 - Equipements de loisirs 102

CONCLUSION

PREAMBULE

1

La Loi d'Orientation Foncière de Décembre 1967 institue les Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme destinés à fixer les orientations fondamentales du Territoire à moyen et à long terme.

Le décret interministériel du 5 Novembre 1970 en précise le rôle et la portée :

- Ils doivent définir la trame des grands équipements structurants et entrainants.

- Ils doivent respecter les cohérences

• Equipements - Habitat

• Emploi - Habitat

• Equipements - Possibilités Financières.

- Ils doivent prévoir, dans les zones équipées, des surfaces constructibles supérieures aux besoins réels,

afin de peser sur le marché foncier.

- Ils doivent délimiter avec précision les zones inconstructibles, comportant notamment les espaces

boisés à conserver, à protéger ou à créer.

Les orientations dégagées par le présent schéma ne sont pas le fruit des analyses et des choix des seuls spécialistes, mais sont le résultat du dialogue engagé depuis 1968 au sein des Groupes de travail et de la Commission de Schéma.

DE
L'AIRE D'ETUDE
DE
DELIMITATION

LA ZONE D'ETUDE

	Limite départementale
	Limite du S. D. A. U.
	Limite cantonale
	Limite communale
	Agglomérations



ARRONDISSEMENT DE COLMAR

Canton d'ANDOLSHEIM

ANDOLSHEIM
ARTZENHEIM
BALTZENHEIM
BISCHWIHR
DURRENENTZEN
FORTSCHWIHR
GRUSSENHEIM
HOLTZWIH
HORBOURG - WIHR
HOUSSEN
JESHEIM
KUNHEIM
MUNTZENHEIM
RIEDWIHR
SUNDHOFFEN
URSCHENHEIM
WICKERSCHWIHR
WIDENSOLEN

Canton de COLMAR

COLMAR
SAINTE-CROIX-EN-PLAINE

Canton de MUNSTER

BREITENBACH
ESCHBACH-AU-VAL
GRIESBACH-AU-VAL
GUNSBACH
HOHRD
LUTTENBACH-PRES-MUNSTER
METZERAT
MITTACH
MUHLBACH-SUR-MUNSTER
MUNSTER
SONDERNACH
SOULTZBACH-LES-BAINS
SOULTZEREN
STOSSWIHR
WASSERBOURG
WIHR-AU-VAL

Canton de NEUF-BRISACH

ALGOLSHEIM
APPENWIHR
BALGAV
BIESHEIM
DESSENHEIM
GEISWASSER
HEITEREN
HETTENSCHLAG
LOGELHEIM
NAMBSHEIM
NEUF-BRISACH
OBERSAASHEIM
VOGELGRUN
VOLGELSHEIM
WECKOLSHEIM
WOLFGANTZEN

VOEGTLINSHOFEN
WALBACH
WETTOLSHHEIM
WINTZENHEIM
ZIMMERBACH

EGUISHEIM
HERRLISHEIM-PRES-COLMAR
HUSSEN-LES-CHATEAUX
OBERMORSCHWIHR
TURCKHEIM

Canton de WINTZENHEIM

ARRONDISSEMENT DE GUEBWILLER

Canton d'ENSISHEIM

NIEDERHERGHEIM
OBERENTZEN
OBERHERGHEIM

BILZHEIM
MUNWILLER
NIEDERENTZEN

Canton de ROUFFACH

PFaffenheim
ROUFFACH
SOULTZMATT
WESTHALTEN

GUEBERSCHWIHR
GUNDOLSHHEIM
HATTSTAT
OSENBACH

ARRONDISSEMENT DE RIBEAUVILLE

Canton de KAYSERSBERG

KIENTZHEIM
MITTELWIHR
NIEDERMORSCHWIHR
RIQUEWIHR
SIGOLSHHEIM
ZELLENBERG

AMMERSCHWIHR
BEBLENHEIM
BENNWIHR
INGERSHEIM
KATZENTHAL
KAYSERSBERG

Canton de LAPOUTROIE

LAPOUTROIE
ORBAY

LE BONHOMME
FRELAND
LABAROCHE

1

Canton de SAINTE-MARIE-AUX-MINES
AUBURE
LIEPVRE
ROMBACH-LE-FRANC
SAINTE-CROIX-AUX-MINES
SAINTE-MARIE-AUX-MINES

5

RIBEAUVILLE
RODERN
RORSCHWIHR
SAINT-HIPPOLYTE
THANNENKIRCH

Canton de RIBEAUVILLE
BERGHEIM
GUEMAR
HUNAWIHR
ILLHAUSERN
OSTHEIM

10

15

I, SITUATION ET PERSPECTIVES D'EVOLUTION.

PRESENTATION DE LA SITUATION,
DES PERSPECTIVES D'EVOLUTION ET
DES OBJECTIFS GENERAUX.

SECTION I

I.11 L'ESPACE PHYSIQUE

● I.111 - SITE NATUREL

● Les unités naturelles

L'aire couverte par le S.D.A.U., qui s'identifie pratiquement à ce qu'on peut appeler la région de COLMAR, juxtapose d'Est en Ouest sur une distance réduite des unités naturelles très différentes, aux aptitudes diverses et aux paysages variés : la plaine, les collines sous-vosgiennes et le versant alsacien du massif vosgien.

- La plaine rhénane

S'étendant entre l'ILL et le RHIN aux environs de COLMAR, elle offre deux types de paysages. A la dépression humide du RIED qui n'occupe que l'extrême nord-ouest de la région, s'oppose la terrasse caillouteuse de la HARDT qui s'étale largement des portes de COLMAR aux rives du RHIN.

- Les collines sous-vosgiennes

Les VOSGES sont bordées à l'Est par une bande de collines d'une largeur de 2 à 5 km et dont l'altitude varie entre 300 et 500 m.

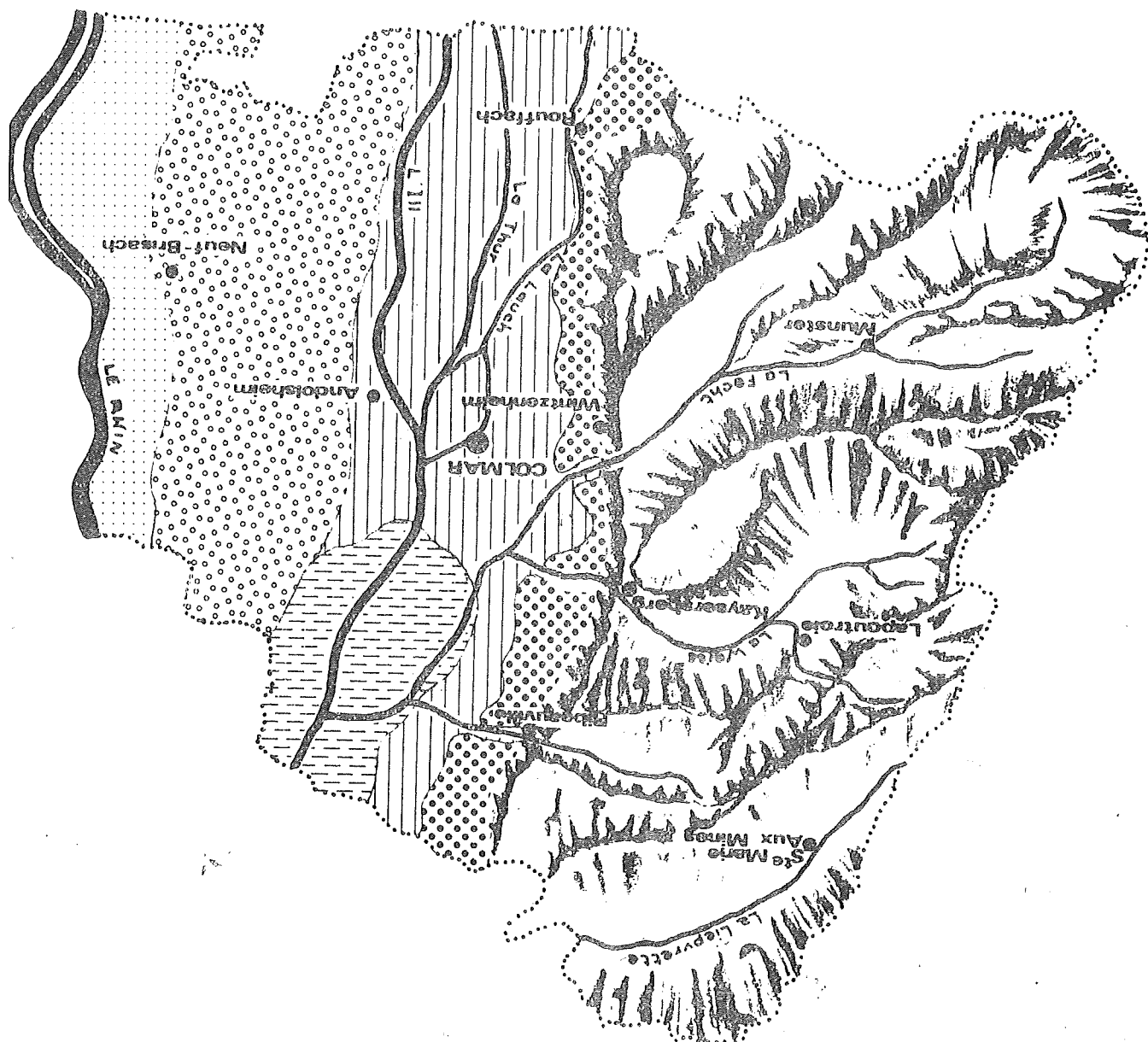
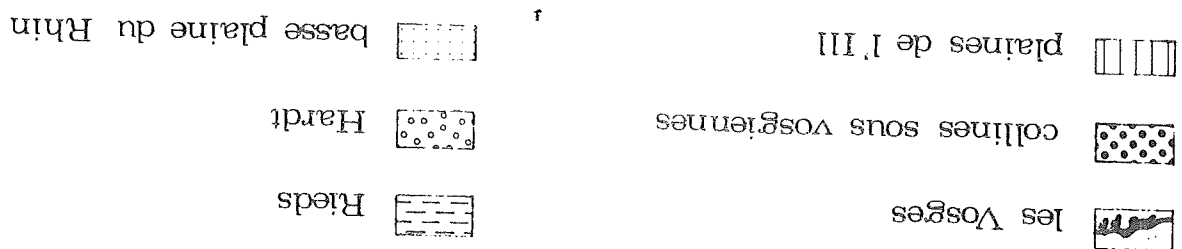
- La montagne vosgienne

Sa crête principale, doucement ondulée, se tient à une altitude voisine de 1.200 m. Le versant alsacien a été profondément entaillé par les cours d'eau qui l'ont découpé en chaînons dont l'extrémité se dresse assez brutalement au-dessus de la plaine.

Ces chaînons sont séparés par des vallées profondes et très encaissées : celle de SAINTE-MARIE-AUX-MINES (LIEPVRETTE), de KAYSERSBERG (WEISS), de MUNSTER (FECHT). Il convient d'y ajouter une vallée d'ampleur moindre : celle de SOULTZMATT (OHMBACH).

Les cols permettant le passage vers la Lorraine sont rares : col de SAINTE-MARIE-AUX-MINES (760 m), du BONHOMME (950 m), de la SCHLUCHT (1.139 m).

LES ZONES NATURELLES



•• Le climat

Il présente des différences notables selon les différentes unités naturelles. Tandis qu'il est plutôt continental dans la plaine avec des étés chauds et des hivers froids, les VOSGES ont un climat de montagne rude et froid avec de fortes chutes de neige. La région de COLMAR qui se trouve dans l'ombre pluviométrique des VOSGES est une des régions les plus sèches de France (508 mm d'eau en 1970).

La zone des collines sous-vosgiennes, exposées surtout à l'Est et au Sud est bien ensoleillée, et la vigne, plante méditerranéenne, y réussit bien.

•• Les ressources naturelles

•• Les ressources du sous-sol

L'étude ne dispose pas de gisements minéralogiques en cours d'exploitation.

Une grande partie de la montagne vosgienne est constituée de granites qui contiennent fréquemment des filons métallifères dont certains ont été exploités, notamment à SAINT-MARIE-AUX-MINES.

Un gisement uranifère de faible teneur (0,6 pour 1.000) a été découvert à SAINT-HIPPOLYTE à la limite nord de l'aire du S.D.A.U.

•• Les sols

Ils présentent de très grandes variations suivant les différentes unités naturelles.

- La montagne possède des sols acides d'humus brut. Les crêtes supérieures sont occupées par une lande dénudée, les "Hautes Chaumes", domaine de l'élevage extensif.

- Les collines sous-vosgiennes présentent une extrême diversité de sols, les uns siliceux, les autres calcaires. Ces sols fortement remaniés au cours des âges sont pour une large part occupés par la vigne.

- Les sols des RIEDS sont argileux et humides. Jadis occupés par des marais et des bois d'aulnes, ils portent maintenant des prairies sur près de 63 % de leur surface. Celles-ci exigent un entretien soigné des fossés d'assainissement.

- Les sols de la HARDT reposent sur un sous-bassement de graviers fluvioglaciaux rhénans.

Dans la partie occidentale (Hardt rouge), ces graviers portent des accumulations d'argile et de loess dont la couche s'épaissit lorsqu'on progresse vers le nord. C'est une zone agricole à aptitudes multiples.

Dans la partie orientale (Hardt grise) située légèrement en contre bas, la couche superficielle a été enlevée par l'érosion et le sol est de faible épaisseur, mais cependant propre à la culture, surtout depuis l'extension de l'irrigation par aspersion.

- La basse plaine du RHIN est recouverte par une couche de limon sableux calcaire d'une grande fertilité. La proximité de la nappe phréatique a permis de tout temps, les cultures légumières de plein champ près de NEUF-BRISACH.

... Les ressources hydrographiques

- Le RHIN qui limite l'aire du S.D.A.U. à l'Est présente un régime alpestre marqué. Son cours a été progressivement aménagé depuis le début du siècle. Les travaux de correction et de stabilisation du lit du fleuve, l'assainissement des plaines riveraines, la construction du Grand Canal d'Alsace et des usines hydroélectriques ont permis d'en faire un instrument au service de l'économie moderne.

- La nappe phréatique, l'une des plus vastes d'Europe se situe à une profondeur variant de 2 à 9 m suivant les périodes de l'année et la situation géographique. Jusqu'à présent, aucun signe d'épuisement ou d'abaissement systématique de cette nappe n'a été décelé. Toutefois, les possibilités de cette nappe considérées comme inépuisables, ont peut-être une limite qu'il serait utile de rechercher.

Le phénomène de salure observé depuis plusieurs dizaines d'années est d'autant plus préoccupant que la salinité a tendance à augmenter au fil des ans.

L'origine de la pollution saline est double : rejets de saumure provenant du traitement des sels de potasse en amont dans la vieille Thur (qui draine la nappe) et infiltrations sous les terrils de stockage des résidus salins, situés dans les zones d'extraction.

- Les rivières vosgiennes dont l'énergie a entrete-
 une puissante industrie textile durant tout le
 XIXe siècle ne jouent plus qu'un rôle modeste.

... Les ressources végétales

La principale de ces ressources est la forêt dont les aspects sont très variés. On rencontre d'Est en Ouest, plusieurs types de boisement bien différenciés allongés en bandes plus ou moins parallèles.

- Dans la forêt de la HARDT, l'association végétale de base est formée par le chêne rouvre et le charme. Ce sont des forêts très sèches durablement marquées par la sécheresse du climat (précipitations annuelles généralement inférieures à 600 mm) et du sol (abaiss-
 sement du niveau de la nappe phréatique).

- Les forêts de la plaine de l'III bénéficient d'un sol plus fertile. Elles sont essentiellement consti-
 tuées de taillis sous futaie.

- Plus à l'Ouest, le versant alsacien des VOSGES porte des sapinières de 700 à 1.000 m. On y rencontre aussi une forêt mélangée de sapins et de hêtres avec un certain pourcentage de pins sylvestres et d'épi-
 céas.

- Au-dessus de 1.000 m, la sapinière cède la place à la futaie de hêtre plus en plus rabougrie quand on se rapproche des crêtes balayées par le vent.

•• L'occupation du site

Les VOSGES n'offrent de réelles possibilités de développement que dans les vallées. Là, sont regroupés l'habitat, la plupart des exploitations agricoles et tous les établissements industriels. Insuffisamment reliées à la plaine du RHIN et à la France de l'intérieur, les vallées ont vu leur population diminuer et leur économie décliner au cours de la première moitié du siècle, la crise affectant l'industrie textile seule implantée alors.

La physiologie des collines sous-vosgiennes est très différente : plantées dès l'époque romaine de vignobles qui sont à l'origine de la richesse locale, elles sont piquetées de riches villages traditionnels et offrent un aspect équilibré presque immuable.

Quant à la plaine alluviale rhénane, axe d'échanges et d'implantations humaines anciennes, sillonnée de cours d'eau dont les crues devront progressivement être réduites, elle est partagée entre l'urbanisation, l'industrie et l'agriculture.

La HARDT en est la limite Est. Elle est le support, le long du RHIN, des grands équipements hydro-électriques et des grandes zones industrielles. Elle est vouée aux changements les plus profonds et les plus spectaculaires.

Bien que située au débouché de deux vallées, dans la plaine, COLMAR a souffert jusqu'à présent d'un certain enclavement : le front continu des VOSGES d'une part, et le massif sauvage du KAYSERSUTHL d'autre part, se sont opposés à la création de courants d'échanges Est-Ouest aussi importants que ceux qu'on peut constater à STRASBOURG et à MULHOUSE.

•• Patrimoine immobilier

L'habitat traditionnel ancien constitue le fond du patrimoine immobilier, surtout dans les communes vosgiennes et sous-vosgiennes.

La répartition des logements d'après leur année d'achèvement est donnée par le graphique triangulaire ci-joint.

Cet habitat contribue à modeler la physionomie si caractéristique et attachante de l'Alsace Moyenne. Remarquablement entretenu, c'est un facteur d'attrait touristique non négligeable.

De plus, des efforts de rénovation urbaine souvent délicats et coûteux sont actuellement entrepris, notamment dans le secteur sauvegardé de COLMAR. Mais ces expériences sont trop récentes pour qu'il soit possible d'émettre à leur sujet un jugement de valeur.

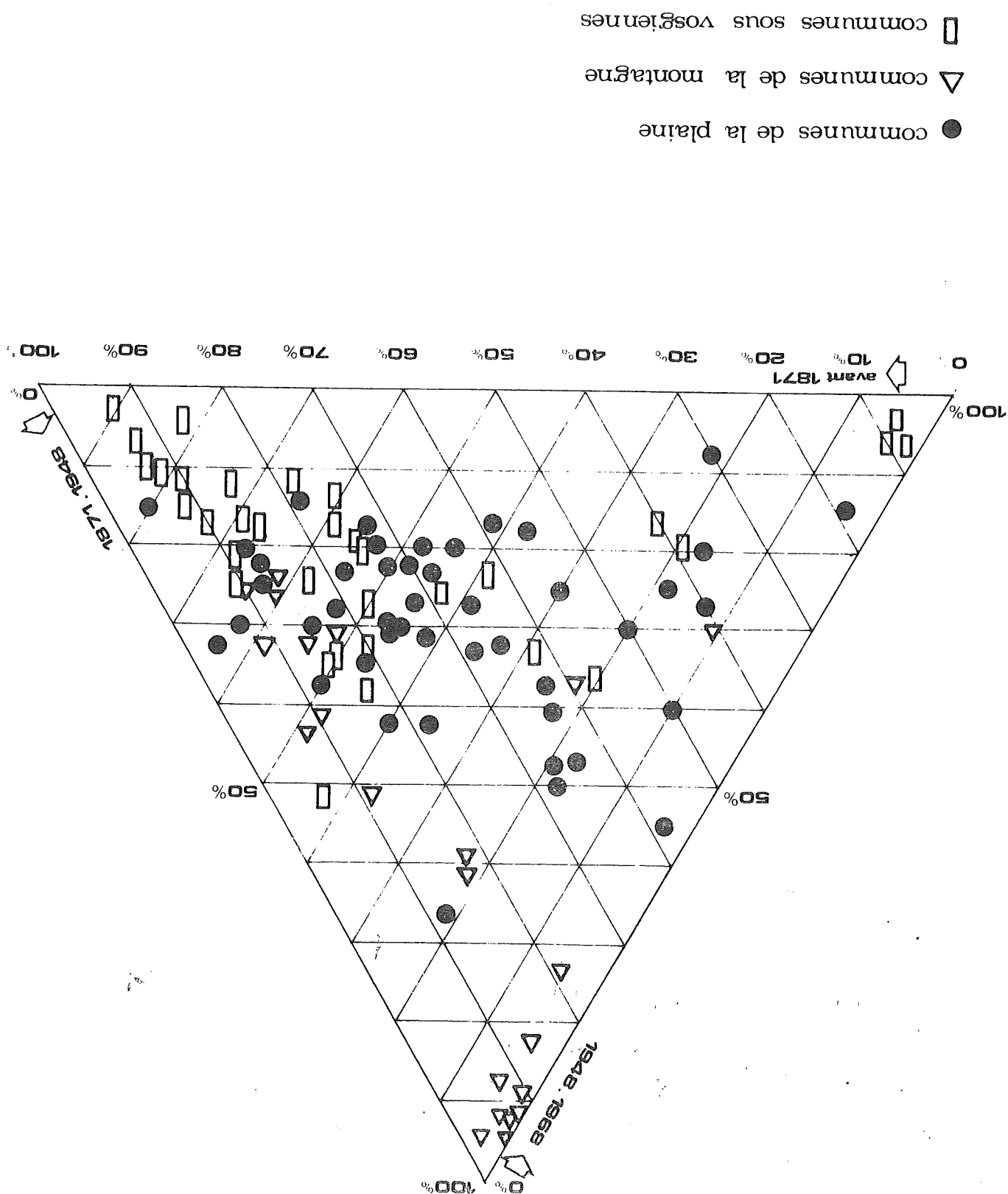
La construction de logements neufs à caractère social est liée à la politique d'implantations industrielles, que ce soit dans les vallées vosgiennes, à COLMAR ou en bordure du RHIN.

Malgré tout, une certaine inadéquation des logements offerts par rapport aux besoins réels semble subsister comme le soulignait un rapport publié en 1970 par l'A.D.I.R.A. et portant sur l'ensemble de l'Alsace :

Type de logements	Besoins réels	Réalisations	Prévisions
- grand confort	9 %	16,6 %	12 %
- moyen confort	21 %	27,6 %	-
- semi-sociaux	30 %	32,4 %	52 %
- sociaux	40 %	23,4 %	36 %

Il convient également de souligner l'existence de zones de chalets dans les VOSGES.

REPARTITION DES LOGEMENTS D'APRES LEUR ANNEE D'ACHEVEMENT



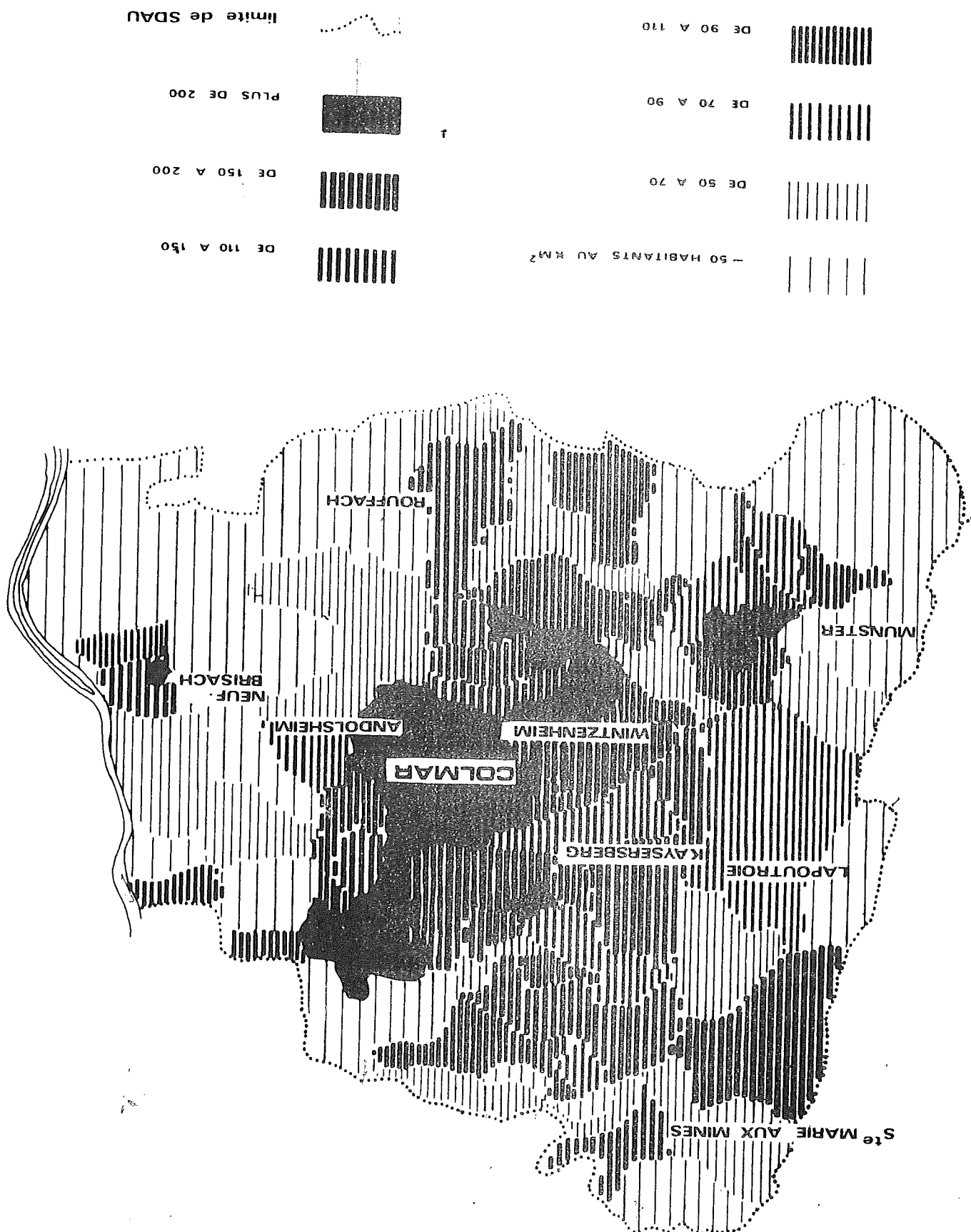
•• Vestiges historiques, monuments et sites
L'aire du S.D.A.U. est riche en vestiges, sites et
monuments de toutes les époques, dont bon nombre
sont inscrits, protégés ou classés.
Les principaux sites sont localisés sur les cartes
ci-jointes, extraites de l'Atlas Culturel de la
région Alsace.

I.12 LA POPULATION

L'aire du S.D.A.U. comptait 171.868 habitants, lors du recensement de 1968, pour une superficie de 1.304 km², soit une densité moyenne de 132 habitants au km², contre 166 pour l'ensemble du département. Cette densité moindre tient, d'une part aux contraintes physiques qui limitent les possibilités d'occupation du sol et de l'autre au caractère plus rural qu'a conservé l'aire d'étude par rapport aux concentrations industrielles de la région mulhousienne.

Les chiffres donnés par le mémorandum de statistiques de la R.F.A. de 1970, permettent de situer cette densité par rapport à celles existant Outre-Rhin : 369 pour le Bade du Nord et 188 pour le Bade du Sud.

DENSITE DE POPULATION PAR COMMUNE



● I.121 - STRUCTURES DEMOGRAPHIQUES

La physionomie de cette population sera recherchée à travers :

- la structure par âge de la population des résidences principales en 1962 et en 1968.
- la répartition de la population S.D.C. entre population urbaine et population rurale en 1962 et en 1968.

- la répartition des ménages ordinaires (1) d'après la C.S. du chef de ménage.

(1) La population hors ménages ordinaires est constituée par les personnes vivant dans les "ménages collectifs" (communautés religieuses, hospices de vieillards, militaires du contingent, personnes en traitement dans les hôpitaux psychiatriques...)

•• La structure par âge de la population
des résidences principales

en 1962

Cantons	0 - 19 ans						65 ans et +			Totaux	
	nb	%	nb	%	nb	%	nb	%	nb	%	%
ANDOLSHEIM	3215	33	5291	55	1208	12	9714	100			
COLMAR	16994	32	30587	57	6177	11	53758	100			
MUNSTER	4859	31	8345	54	2402	15	15606	100			
NEUF-BRISACH	3019	36	4522	54	859	10	8400	100			
WINTZENHEIM	4690	34	7700	55	1579	11	13969	100			
ENSISHEIM (partie)	936	35	1431	54	67	11	2643	100			
ROUFFACH	3034	27	6538	59	1521	14	11092	100			
KAYSERSBERG	4976	32	8580	56	1872	12	15428	100			
LAPOUTROIE	2423	30	4376	55	1189	15	7988	100			
RIBEAUVILLE	3160	32	5305	53	1460	15	9925	100			
STE MARIE/MINES	4007	30	7106	54	2113	16	13226	100			
aire du S.D.A.U.	51313	32	89781	55	20655	13	161749	100			
département du HAUT-RHIN	-	32	-	56	-	12	-	100			

Source : I.N.S.E.E. / R.P. 62

en 1968

cantons		0 - 19 ans		20 - 64 ans		65 ans et +		Totaux	
	nb	%	nb	%	nb	%	nb	%	%
ANDOLSHEIM	3864	36	5543	52	1326	12	10733	100	
COLMAR	20485	33	33492	55	7083	12	61060	100	
MUNSTER	4912	32	7806	51	2609	17	15327	100	
NEUF-BRISACH	3516	38	4767	52	973	10	9256	100	
WINTZENHEIM	5109	34	7784	53	1908	13	14801	100	
ENSISHEIM (partie)	1011	38	1353	50	313	12	2677	100	
ROUFFACH	3257	29	6358	56	1710	15	11325	100	
KAYSERSBERG	5135	34	7883	52	2035	14	15053	100	
LAPOUTROIE	2513	31	4115	52	1366	17	7994	100	
RIBEAUVILLE	3713	33	5724	51	1748	16	11185	100	
STE MARIE/MINES	3924	31	6244	50	2353	19	12521	100	
aire du S.D.A.U.	57439	33	91069	53	23424	14	171932	100	
Département du HAUT-RHIN	-	33	-	54	-	13	-	100	

Source : I.N.S.E.E. / R.P. 68

La structure par âge de la population de l'aire du S.D.A.U. est pratiquement identique à celle de la population de l'ensemble du département.

Au niveau des cantons composant l'aire du S.D.A.U., il convient de remarquer que :

- la tranche des 20 - 64 ans régresse dans tous les cantons entre les recensements de 1962 et 1968. Cette régression se fait :
- d'une part au profit de la tranche des 0 - 19 ans dans les cantons de la plaine
- d'autre part au profit de la tranche des 65 ans et plus dans les cantons vosgiens.

Cette évolution est le signe d'une "dévitalité" des vallées vosgiennes au profit de la bordure rhénane où la main d'oeuvre potentielle paraît par conséquent abondante.

répartition de la population S.D.C. entre
population urbaine et population rurale

en 1962

cantons	S.D.C. (déf. 62)	nb	%	nb	%	population urbaine
ANDOLSHHEIM	9747	8132	83	1615	17	
COLMAR	53709	1354	3	52355	97	
MUNSTER	15620	5428	35	10192	65	
NEUF-BRISACH	8419	5338	63	3081	37	
WINTZENHEIM	14801	4471	30	10330	70	
ENSISHEIM (partie)	2642	2642	100	0	0	
ROUFFACH	11128	3555	32	7573	68	
KAYSERSBERG	14056	7379	52	6677	48	
LAPOUTROIE	7996	7996	100	0	0	
RIBEAUVILLE	11291	6977	62	4314	38	
STE MARIE/MINES	13224	2685	20	10540	80	
aire du S.D.A.U.	162008	55957	35	106051	65	

Source : I.N.S.E.E. / R.P. 68

en 1968

cantons	S.D.C.	population	population rurale	population urbaine
ANDOLSHHEIM	10729	8716	81	2013
COLMAR	61052	1502	2	59550
MUNSTER	15323	5260	34	10063
NEUF-BRISACH	9258	5498	59	3760
WINTZENHEIM	14801	4471	30	10330
ENSISHEIM (partie)	2674	2674	100	0
ROUFFACH	11316	3499	31	7817
KAYSERSBERG	15015	7504	50	7511
LAPOUTROIE	7995	7995	100	0
RIBEAUVILLE	11187	7050	63	4137
STE MARIE/MINES	12518	2592	21	9926
aire du S.D.A.U.	171868	56761	33	115107

Source : I.N.S.E.E. / R.P. 68

L'interprétation de ces données exige un certain nombre de précautions tenant à la définition des deux types de population. Cette définition fait intervenir la notion "d'agglomération de population."

Cette dernière est constituée d'un ensemble de maisons dont aucune n'est distante de la plus proche de plus de 200 m et compte au moins 50 personnes.

La population urbaine est la population d'agglomérations de ce type, comptant au moins 2.000 habitants.

La population rurale est le complément par rapport à la population totale.

Ces précautions prises, il est intéressant de relever les faits suivants :

- Globalement, l'urbanisation de l'aire du S.D.A.U. a été relativement faible ; elle a plus ou moins fortement touché les différents cantons.

- La poussée urbaine affecte tout particulièrement les cantons d'ANDOLSHHEIM et de NEUF-BRISACH, tandis que les cantons de COLMAR et WINTZENHEIM le sont très peu.

Cette évolution peut s'expliquer ainsi :

- Les distances restant relativement faibles à l'intérieur de l'aire du S.D.A.U., entre le milieu rural et les zones d'emplois, l'industrialisation profite à l'ensemble des communes rurales et cela notamment autour de l'agglomération de COLMAR

- L'attachement aux villages traditionnels qui allient souvent à leur caractère agricole une petite industrie, favorisent le maintien des ouvriers paysans et de populations qui grossiraient les principales agglomérations.

•• Ménages ordinaires d'après la C.S. du chef de ménage

cantons	agriculteurs patrons et salariés ind. et PL et CS cadres employés ouvriers personnel agricoles commerc. PL et CS moyens employés ouvriers personnel de service																autres catégories (+)		personnes non actives	nb. ménages ordinaires
	nb	%	nb	%	nb	%	nb	%	nb	%	nb	%	nb	%						
ANDOLSHEIM	576	19	172	6	88	3	184	6	204	7	880	29	64	2	64	2	760	25	2992	100
COLMAR	272	1	1088	6	1648	8	1840	9	1848	9	5848	30	452	2	780	4	5724	29	19500	100
MUNSTER	268	5	364	7	136	3	232	5	276	5	1544	30	72	1	76	1	2124	42	5092	100
NEUF-BRISACH	348	14	148	6	80	3	128	5	116	5	852	34	28	1	168	7	604	24	2472	100
WINTZENHEIM	444	10	276	6	224	5	316	7	304	7	1304	29	56	1	72	2	1496	33	4492	100
ENSISHEIM (partie)	137	18	42	6	-	-	26	3	25	3	260	35	15	2	20	3	218	29	743	100
ROUFFACH	500	17	184	6	52	2	200	7	112	4	860	30	84	3	32	1	872	30	2896	100

KAYSERSBERG	1104	24	316	7	160	4	204	4	204	4	1164	26	56	1	64	1	1284	28	4556	100
LAPOUTROIE	356	15	188	8	44	2	100	4	76	3	732	30	36	1	20	1	860	36	2412	100
RIBEAUVILLE	572	17	284	8	148	4	176	5	144	4	852	25	36	1	72	2	1132	33	3416	100
STE MARIE/ MINES	200	5	308	7	128	3	128	3	212	5	1472	34	60	1	48	1	1744	41	4300	100
aire du S.D.A.U.	4777	9	3370	6	2708	5	3534	7	3521	7	15768	30	959	2	1416	3	16818	32	52871	100

+ (artistes, clergé, armée, police)

Source : I.N.S.E.E. / R.P. 68 - sondage 1/4

- Dépouillement exhaustif pour les communes du canton d'ENSISHEIM

Dans son ensemble, la population de l'aire d'étude est d'abord ouvrière ; près d'1/3 des chefs de ménage sont ouvriers. L'agriculture, seconde catégorie de par son importance n'occupe qu'1/10 des chefs de ménages.

Les autres catégories socio-professionnelles, sauf celles regroupant le personnel de service, les artistes, le clergé, l'armée et la police, ont un poids sensiblement identique : 5 à 7 % de l'ensemble des chefs de ménage.

Ces données relatives au recensement de 1968, ne traduisent qu'imparfaitement la situation actuelle, surtout au niveau cantonal, en raison des mutations socio-économiques intervenues au cours des dernières années. Il convient cependant de noter l'inégale répartition de certaines catégories socio-professionnelles au niveau des cantons :

- la population agricole est peu importante dans les cantons de COLMAR, MUNSSTER et STE MARIE AUX MINES.
- Les cadres et membres des professions libérales se concentrent essentiellement dans les cantons de COLMAR et WINTZENHEIM.

- Les ouvriers, sont nettement plus nombreux dans les cantons de NEUF-BRISACH, STE MARIE AUX MINES et les communes du canton d'ENSISHEIM, où résident de nombreux salariés des Mines Domaniales de Potasse d'Alsace.

● I.122 - PERSPECTIVES DEMOGRAPHIQUES

Elles peuvent être définies à partir :

- de l'évolution démographique de l'aire d'étude de 1936 à 1968

- de la part respective du mouvement naturel et du solde migratoire dans l'évolution de la population enregistrée de 1962 à 1968.

•• Evolution démographique de 1936 à 1968

cantons	population sans doubles comptes				% de variation			
	1936 (+)	1954	1962	1968	36-54	54-62	62-68	
ANDOLSHEIM	9675	9102	9509	9747	10729	-5,9	4,5	10,1
COLMAR	50751	48651	54285	53709	61052	-4,1	11,6	13,7
MUNSTER	16041	15877	15498	15620	15323	-1,0	-2,4	-1,9
NEUF-BRISACH	9480	8209	8813	8419	9258	-13,4	7,4	10,0
WINTZENHEIM	10148	12644	13807	13978	14801	2,0	9,2	5,9
ENSISHEIM (partie)	2822	2511	2581	2642	2674	-11,0	2,9	1,2
ROUFFACH	11051	10953	11080	11128	11316	-0,9	1,2	1,7
KAYSERSBERG	14193	13172	13814	14056	15015	0,9	4,9	6,8
LAPOUTROIE	8929	8221	7877	7996	7995	-7,9	-4,2	0,0
RIBEAUVILLE	11000	11677	11406	11291	11187	-4,3	-2,3	-0,9
STE MARIE/ MINES	15717	13631	12941	13224	12518	-13,3	-5,1	-5,3
aire du S.D.A.U.	159807	154648	161611	162008	171668	-3,2	4,4	6,0

(+) population totale

Source : I.N.S.E.E. / R.P. 54 et R.P. 68

Ces données appellent les remarques suivantes :

- De 1936 à 1954, la population de l'ensemble des cantons (mis à part 2) a régressé

- Une reprise démographique s'amorce de 1954 à 1962, notamment dans les cantons de COLMAR, WINTZENHEIM, ANDOLSHHEIM et NEUF-BRISACH. Les cantons vosgiens demeurent toujours déficitaires malgré une nette amélioration par rapport à la période précédente.

- De 1962 à 1968, on note que cette poussée démographique se confirme dans les cantons d'ANDOLSHHEIM et de NEUF-BRISACH tandis que la progression est moindre pour ceux de COLMAR et de WINTZENHEIM.

Mis à part la vallée de STE MARIE AUX MINES où la situation reste stationnaire, les autres cantons vosgiens sont nettement moins touchés par la vague de dépeuplement.

Ces différences d'évolution peuvent s'expliquer ainsi

La période 1936 - 1954 est marquée par :

- la dénatalité qui a suivi la crise économique

- la politique du glacié caractérisé par la stagnation économique et l'émigration

- la guerre avec ses déficits démographiques par émigration, pertes et dénatalité

- la forte reprise de la natalité de l'après guerre. Cette reprise est plus tardive que dans le reste du pays et elle est insuffisante à combler le déficit accumulé.

La période 1954 - 1962 marque l'amorce d'une reprise démographique des cantons où s'amorce la politique locale d'industrialisation : agglomération de COLMAR et HARDT.

La chute de la population des cantons vosgiens est liée au fléchissement économique et à l'attrait des zones périphériques, entraînant par là un vieillissement de la population.

Durant la période 1962 - 1968, l'évolution démographique des différents cantons peut s'expliquer à partir des éléments fournis plus haut quant à la répartition de la population entre population urbaine et population rurale.

•• Evolution de la population municipale de 1962 à 1968

cantons	évolution	excédent naturel	solde migratoire			
nb	%	nb	%			
ANDOLSHEIM	982	10,1	454	4,7	528	5,4
COLMAR	7350	13,8	2735	5,1	4615	8,7
MUNSTER	- 264	- 1,7	266	1,7	- 530	- 3,4
NEUF-BRISACH	741	8,8	691	8,2	50	0,6
WINTZENHEIM	890	6,4	584	4,2	306	2,2
ENSISHEIM (partie)	32	1,1	113	4,2	- 81	- 3,1
ROUFFACH	281	2,9	433	4,5	- 152	- 1,6
KAYSERSBERG	958	6,8	586	4,2	372	2,6
LAPOUTROIE	- 13	- 0,2	179	2,2	- 192	- 2,4
RIBEAUVILLE	- 93	- 0,8	90	0,8	- 183	- 1,6
STE MARIE/MINES	699	- 5,3	- 46	- 0,3	- 653	- 4,9
aire du S.D.A.U.	10165	6,4	6085	3,8	4080	2,6

Il est important de noter qu'au niveau du S.D.A.U., la part de l'excédent naturel est nettement supérieure à celle du solde migratoire.

Au niveau des cantons, seuls ceux de COLMAR et d'ANDOLSHHEIM ont un solde migratoire supérieur à leur accroissement naturel.

Il convient cependant de remarquer que la forte progression économique et par conséquent démographique de la bande rhénane est postérieure à 1968, ce qui explique les résultats surprenant obtenus pour le canton de NEUF-BRISACH.

Tous les autres cantons, mis à part WINTZENHEIM et KAYSERSBERG ont un solde migratoire négatif et notamment les vallées vosgiennes.

•• Perspectives démographiques

Une projection linéaire du taux annuel moyen d'accroissement observé de 1962 à 1968 (1,2 %), permet d'évaluer à environ 70.000 le nombre d'habitants supplémentaires en 1985, soit une progression globale de 40 %.

Cependant ce raisonnement n'est pas suffisant, l'évolution enregistrée pouvant n'être que le résultat d'un phénomène de croissance économique conjoncturel. Il est par conséquent nécessaire de se référer aux prévisions générales faites pour l'ensemble du pays.

- Le taux de fécondité des ménages, qui est passé de 2,5 enfants pour la période 1954 - 62 à 2,35 pour la période 1963 - 68, pourrait descendre à 2.

- L'espérance de vie actuelle qui est de 73 ans pour les femmes et 69 pour les hommes pourrait passer d'ici à l'an 2000 à 78 pour les femmes et 73 pour les hommes.

- Les projections faites par l'I.N.S.E.E. à l'échelle nationale, se situent entre deux hypothèses :

Hypothèse faible 59,2 M, soit + 10 M ou + 20 %

Hypothèse forte 63,4 M, soit + 13 M ou + 21 %

Le taux d'accroissement de l'aire du S.D.A.U. résultant de la prolongation des tendances actuelles (40 %) paraît donc, à priori, considérable. Il peut s'expliquer par l'importance de l'expansion économique qui, ne peut que favoriser l'implantation définitive des nombreux migrants.

L'évolution de la structure par âge laisse prévoir que ce fort accroissement démographique s'accompagnera d'un vieillissement de la population.

Pour l'ensemble du département du Haut-Rhin, les prévisions sont les suivantes :

0 - 19 ans 20 - 64 ans 65 ans et +

1954	30	69	11
1962	32	56	12
1968	33	54	13
1975	34	51	15

I.13 LES ACTIVITES - LES EMPLOIS

● I.131 - STRUCTURES ECONOMIQUES

• La population active

- En 1968, la population active résidente représentait 41 % de la population de l'aire d'étude, soit près de 71.000 personnes.

Ce taux d'activité est légèrement supérieur à la moyenne départementale (40 %).

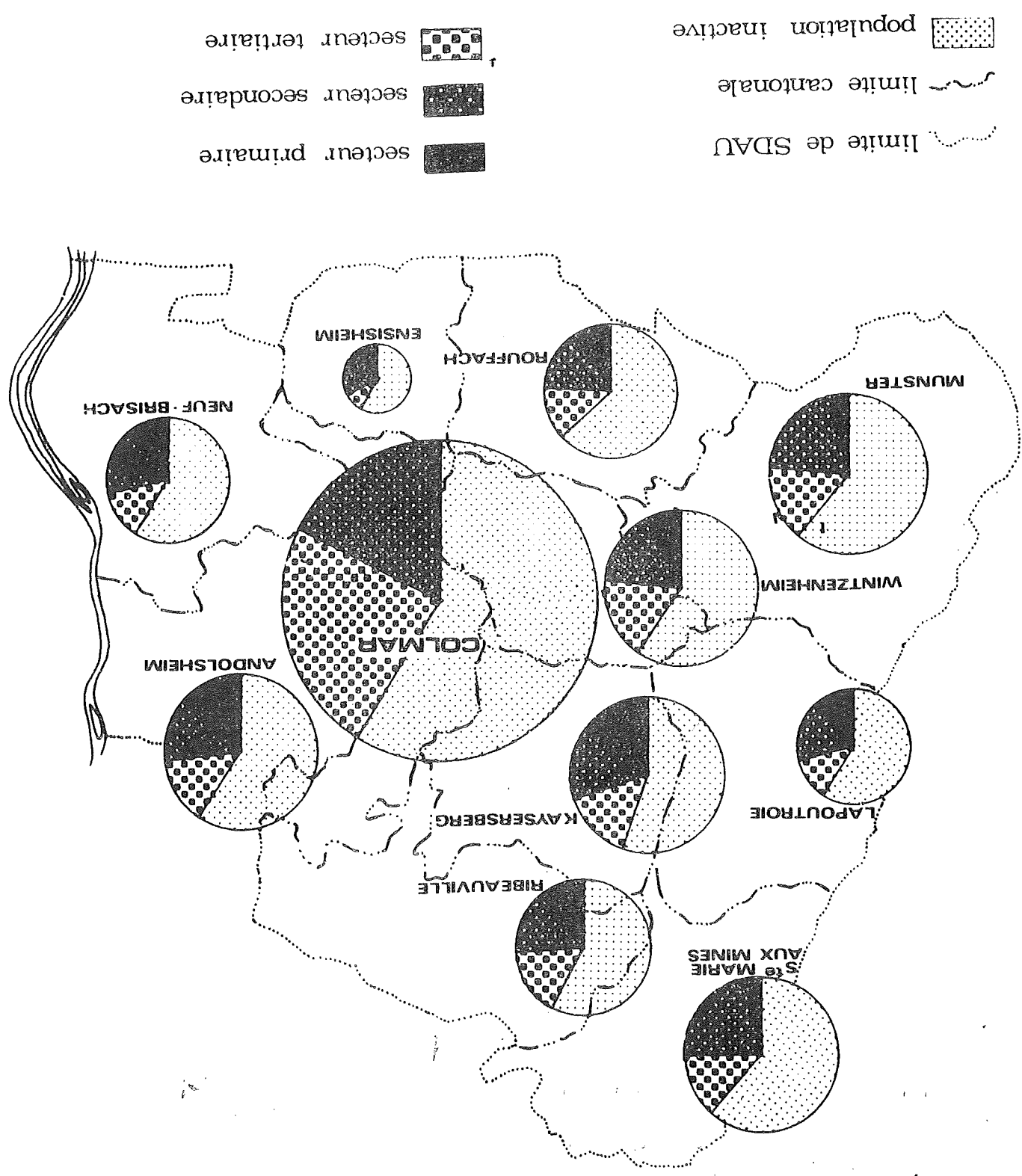
Taux d'activité par cantons

cantons
population S.D.C.
active
population
résidente
taux
d'activité

ANDOLSHEIM	10.729	4.621	43
COLMAR	61.052	25.183	41
MUNSTER	15.323	6.096	40
NEUF-BRISACH	9.258	3.804	41
WINTZENHEIM	14.801	6.087	41
ENSISHEIM (partie)	2.674	1.061	40
ROUFFACH	11.316	4.209	37
KAYSERSBERG	15.015	6.753	45
LAPOUTROIE	7.795	3.404	43
RIBEAUVILLE	11.187	4.687	42
STE MARIE/MINES	12.518	4.725	38
aire du S.D.A.U.	171.868	70.630	41

Source : I.N.S.E.E. / R.P. 68

REPARTITION DE LA POPULATION CANTONALE PAR TYPE D'ACTIVITE



Le faible taux d'activité des cantons de ROUFFACH et de STE MARIE AUX MINES résulte du vieillissement important de leur population.

- Répartition de la population active au lieu de travail par secteurs d'activité et par canton

cantons
population active au lieu de travail
dont par secteur (en %) primaire secondaire tertiaire

ANDOLSHEIM	3.124	44	39	17
COLMAR	29.588	2	37	61
MUNSTER	4.904	11	57	32
NEUF-BRISACH	2.899	36	34	30
WINTZENHEIM	4.922	22	53	25
ENSISHEIM (partie)	600	55	16	29
ROUFFACH	3.116	29	22	49
KAYSERSBERG	5.932	40	32	28
LAPOUTROIE	2.684	26	47	27
RIBEAUVILLE	4.068	31	31	38
STE MARIE/MINES	4.496	7	62	31
S.D.A.U.	66.333	16	40	44

Source : G.E.P. - C.A.H.R. / R.P. 68 - sondage 1/4

Enquête préliminaire d'infrastructures de transport de COLMAR

Il est intéressant de noter que dans l'aire du S.D.A.U., il existe plus d'emplois tertiaires que d'emplois secondaires : 44 contre seulement 40 %.

Alors que les cantons de MUNSTER et de STE MARIE AUX MINES ont les taux d'activité primaire les plus faibles (mis à part COLMAR), ils ont les plus forts taux d'activité secondaire ; respectivement 57 et 62 % contre 40 % pour l'ensemble de l'aire du S.D.A.U.

Les taux d'activité tertiaire les plus élevés sont ceux des cantons de COLMAR et de ROUFFACH, ce dernier résultant de la présence de l'hôpital psychiatrique dans la ville. Ces deux cantons regroupent 30 % des emplois tertiaires de l'ensemble du S.D.A.U.

.. Analyse sectorielle de l'activité économique

... Le secteur d'activité primaire

En 1968, 11.000 personnes occupant 16 % des emplois disponibles dans l'aire du S.D.A.U., exercent une activité de type "primaire" à titre principal et environ 3.000 personnes du secteur secondaire ont encore une activité agricole annexe, non négligeable ; ce sont les ouvriers - paysans.

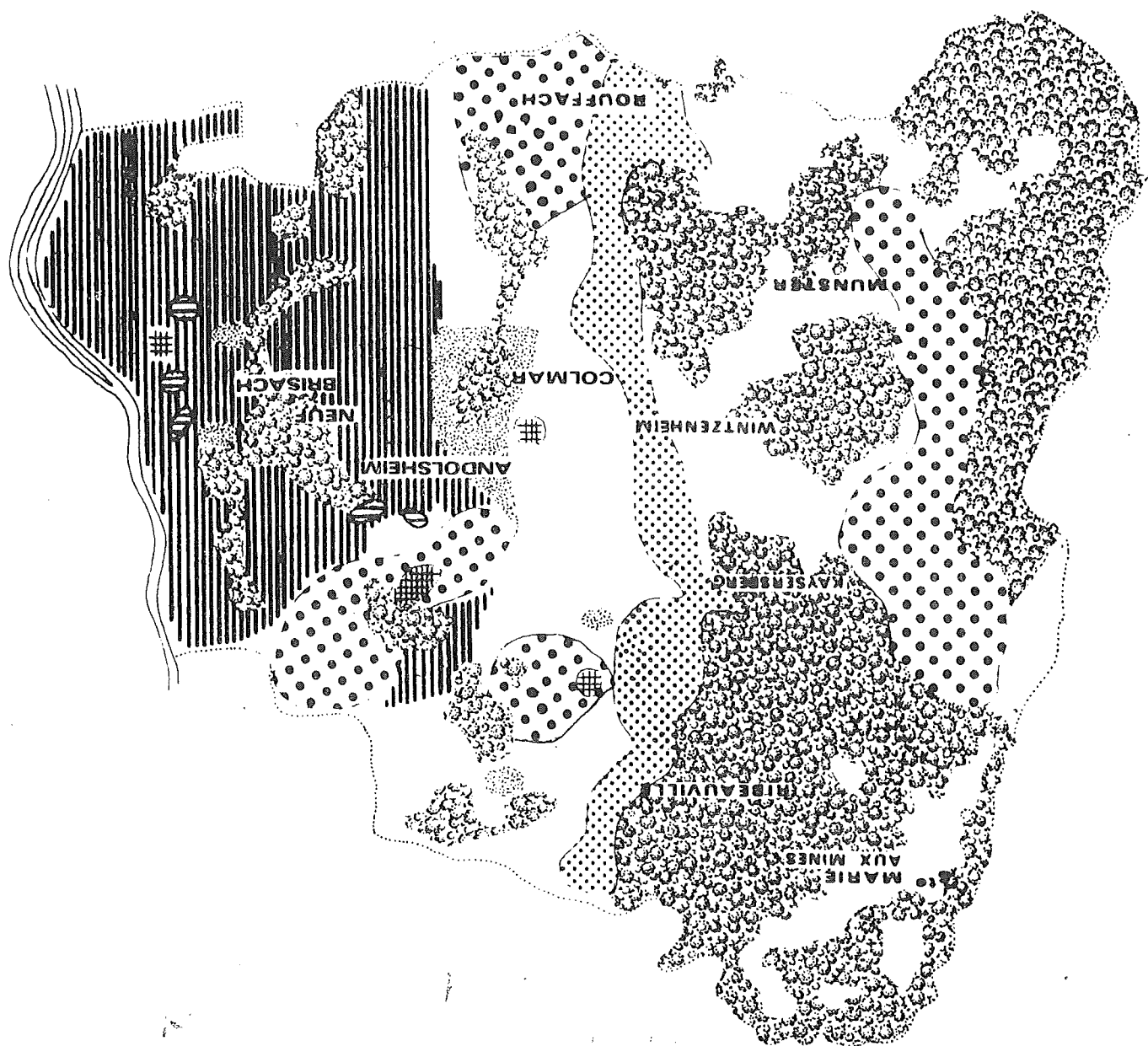
Ce taux d'actifs du secteur primaire est en régression plus lente (19 % en 1962) que dans d'autres régions du département et demeure élevé par rapport à celui de l'ensemble du Haut-Rhin : 8,5 %. Ceci s'explique par la nature de certaines cultures pratiquées (vigne, maraîchage, chou à choucroute, tabac, ...) qui nécessitent encore une main d'oeuvre nombreuse.

La vigne

Si la culture de la vigne a régressé considérablement avant la seconde guerre mondiale, elle connaît depuis les années cinquante un renouveau incontestable en matière de vignes d'appellation d'origine contrôlée (A.O.C.). Elle couvre actuellement 5.836 ha du S.D.A.U., soit environ 87 % des vignes A.O.C. du département. Le renom des vins d'Alsace et leur qualité traditionnelle sont jalousement protégés par les viticulteurs qui participent pour une très large part à la prospérité de l'agriculture alsacienne.

OCCUPATION DES ZONES NATURELLES

Forêts		Forêts
Labours		Labours
Cultures maraîchères		Cultures maraîchères
Tabac		Tabac
Elevage		Elevage
Vignes		Vignes
Graviers-Carières		Graviers-Carières



Les céréales

Nécessitant de grandes surfaces, ces cultures sont traditionnellement implantées dans la plaine de l'ILL et dans la HARDT. Mais depuis quelques années, elles se développent dans le RIED où le maïs - grain concurrence de plus en plus les cultures fourragères. Pour des raisons d'assolement, elles entraînent également une extension importante des cultures de colza.

L'élevage

Les VOSGES et le RIED ont toujours eu une vocation pour l'élevage des bovins et en particulier pour la production laitière. Les élevages porcins se rencontrent au contraire en majorité dans la plaine de l'ILL et dans la HARDT, c'est-à-dire dans les zones productrices de céréales. La production ne couvre qu'une faible part de la consommation locale tant pour les produits laitiers que pour la viande.

Les cultures maraîchères

Elles sont de deux types :

- les cultures maraîchères proprement dites de la banlieue Est de COLMAR qui couvrent environ 300 ha. La structure foncière y est extraordinairement morcelée et la taille moyenne des parcelles ne dépasse pas quelques ares. Malgré ce handicap, les constructions de serres chauffées dont les rendements sont 3 à 5 fois supérieurs à ceux des pratiques actuelles, ne connaissent pas la progression escomptée.

- les cultures légumières de plein champ ont toujours occupé une surface de l'ordre de 300 à 400 ha dans le RIED notamment.

Le tabac

Encore implantée dans la plaine au nord de COLMAR sur environ 80 ha, cette culture souffre du manque de main d'œuvre, aussi est-elle en régression continue en dépit des revenus relativement élevés qu'elle procure.

La forêt

Elle couvre environ 50.000 ha, soit 38 % de la superficie de l'aire du S.D.A.U.

La production moyenne de bois est variable en fonction des types de peuplement. Elle passe de 1,5 à 2 m³ par ha et par an dans les hêtraies d'altitude et la HARDT, à plus de 5 m³ dans les sapinières de montagne.

Outre ses fonctions écologique et économique, la forêt vosgienne assure également une fonction "récréation", car elle est le lieu de promenade d'une grande partie des habitants de la plaine.

... Le secteur d'activité secondaire

42 % des actifs travaillant dans l'aire du S.D.A.U. relèvent du secteur secondaire lors du recensement de 1968. Ce taux d'activité secondaire qui ne reflète pas la situation actuelle devrait augmenter rapidement en raison de l'extension récente du secteur industriel.

En effet, des vallées et de certains quartiers de COLMAR où elle était cantonnée autrefois, l'industrie se développe maintenant largement dans la plaine et en bordure du Rhin. Elle prend la une grande extension en raison des facteurs très favorables résultant de la construction du Grand Canal d'Alsace : bonnes possibilités de navigation, production d'énergie électrique et présence d'eau industrielle.

Particulièrement favorables à la grande industrie, la zone industrielle du Port Rhénan de COLMAR - NEUF-BRISACH, celle de COLMAR-NORD et la future zone industrielle de NAMBSHEIM - BALGAU - HEITEREN, en sont les meilleurs exemples. Leur présence entraîne à son tour le développement d'industries annexes plus légères, dans des zones qui en sont proches et bien desservies par le rail et la route ; c'est le cas de BENNWIMH et de RIBEAUVILLE-GUEMAR. Les zones de la plaine bénéficient de tout le potentiel de main d'œuvre et des équipements des centres urbains.

Les vallées, après la crise grave qui a affecté le textile, amorcent leur redressement grâce à la volonté et au dynamisme de leurs responsables locaux.

L'implantation d'industries nouvelles, telles que ERGE à SAINTÉ CROIX AUX MINES (400 emplois en 1969), VARTA à BREITENBACH (400 emplois en 1969), HUSSOR à ORBEY (250 emplois en 1971), matérialisent cette reprise.

D'une façon générale, on constate que le développement industriel affecte surtout des industries nouvelles, génératrices d'emplois, mais que l'industrie implantée avant 1956 était et reste une industrie en difficulté.

Il convient de remarquer que les industries agricoles et alimentaires sont assez bien représentées dans l'aire du S.D.A.U. qui dispose :

- de nombreuses caves coopératives vinicoles et d'une union de coopératives, la CODIVAL à BEBLINGHEIM, dont la capacité totale de stockage en vrac est d'environ 390.000 hl

- de silos de céréales privées et coopératives, d'une capacité de stockage de plus de 400.000 qx

- d'une coopérative laitière à COLMAR qui a collecté et commercialisé 155.000 hl de lait en 1970

- d'une station fruitière à COLMAR (2.400 t de pommes par an) et d'une choucrouterie coopérative à HOLTZWILHR (6.000 t de choucroute par an)

- d'un abattoir public à COLMAR (7.000 t/an)

... Le secteur d'activité tertiaire

Pour l'ensemble de l'aire du S.D.A.U., ce secteur est nettement plus développé que le secteur d'activité secondaire.

COLMAR est de loin le centre tertiaire le plus important de l'aire du S.D.A.U. Les fonctions de cette ville maîtresse de la Moyenne Alsace sont d'ordre :

- politique et administratif : siège de la Préfecture, du Conseil Général et des Directions Départementales des différents ministères et des services annexes.

- juridique : siège de la Cour d'Appel.

- hospitalière : Centre hospitalier Louis Pasteur, cliniques privées, hôpital militaire BAUR.

- universitaire : département de l'I.U.T. de MULHOUSE.
- commercial : la ville est un centre dynamique appelé à satisfaire une part importante des besoins anomaux particulièrement en biens de luxe de l'ensemble de la population du S.D.A.U.
- touristique : capitale du vignoble alsacien, COLMAR dispose d'une multitude de richesses artistiques dont le cadre médiéval de la vieille ville.

- bancaires et financières : succursales des grandes banques nationales et régionales et des grandes compagnies d'assurances.

- D'autres centres jouent également un rôle non négligeable dans la vie de relations.
- ROUFFACH n'a qu'un très faible appareil commercial. L'importance des emplois tertiaires résulte de la présence d'un hôpital psychiatrique qui, à lui seul, emploie quelque 1.600 personnes.

- RIBEAUVILLE, ville en déclin depuis la seconde moitié du XIXe siècle, ne joue plus qu'un rôle administratif en tant que chef-lieu d'arrondissement.
- MUNSTER, petite ville industrielle dispose d'un important secteur bancaire et commercial dont l'influence est notable jusqu'à WALBACH.

- STE MARIE AUX MINES dispose d'un secteur commercial relativement bien développé, mais dont l'influence couvre à peine l'ensemble de la vallée.
- NEUF-BRISACH possède un secteur commercial et bancaire relativement faible, mais le rôle de la ville peut sensiblement se développer avec l'essor industriel de la bande rhénane.

•• Les migrations de travail

- Migrations alternantes habitat - travail
- Touchant environ 35 % de la population active résidant dans l'aire du S.D.A.U., ces migrations de travail se font essentiellement vers COLMAR et vers les zones industrielles rhénanes.

Il est probable qu'au niveau de ces dernières, le phénomène s'atténuera quelque peu dans les années à venir en raison de la mise en place progressive d'une certaine infrastructure urbaine s'appuyant sur les agglomérations actuelles.

- Migrations frontalières

Elles se font essentiellement vers l'Allemagne, les migrations de travail vers la Suisse ne touchant qu'une trentaine de personnes fin 1972.

Le phénomène frontalier à destination de l'Allemagne touche quelque 1.200 personnes fin 1972, chiffre en progression de près de 15 % par rapport à 1971.

● I.132 - PERSPECTIVES D'EVOLUTION

Les transformations économiques en cours et celles qui sont prévisibles d'ici la fin du siècle auront pour conséquences directes :

- une certaine redistribution des activités,

- l'afflux d'une main d'oeuvre étrangère à la région, (l'accroissement naturel ne suivant pas l'expansion économique),

- un accroissement de la population active : 43 % de la population totale en 1985 contre 41 % en 1968

- une féminisation de cette population active : 38 % en 1985 contre 36 % en 1970.

● Evolution de l'agriculture

En l'an 2000, il est probable que la région de COLMAR (du fait de ses cultures spécialisées) conservera toujours une proportion relativement élevée d'agriculteurs de 5 % à 10 %, alors que la moyenne nationale sera de 5 % de la population active totale.

Les perspectives de développement des cultures paraissent devoir être les suivantes, sauf modification radicale du rapport des prix sur les marchés internationaux par suite de bouleversements politiques et économiques imprévisibles :

Le vignoble

Il évoluera dans trois directions principales :

- par une extension de l'ordre de 500 à 1000 ha sur les terres de la plaine adjacentes aux côtes et par des regroupements de parcelles obtenus au moment de ventes ou d'échanges amiables vers une amélioration des structures et une augmentation de la superficie moyenne des exploitations viticoles. Les remembrements de dans viticoles communaux ne seront qu'exceptionnels en raison des difficultés financières que cela soulèvera.

- par une meilleure adaptation de l'encépagement du terroir et une plus grande rigueur dans les techniques oenologiques vers une amélioration générale de la qualité des vins et vers une distinction très nette entre les grands crus d'une part, et les vins fins d'autre part.

- par un renforcement des unions de coopératives et des relations interprofessionnelles vers un accroissement considérable des ventes à l'exportation.

Les céréales et cultures oléagineuses

Les travaux d'amélioration foncière tels que le remembrement, l'assainissement des zones inondables du RIED et l'irrigation dans la HARDT entraîneront :

- une augmentation des surfaces en maïs-grain, en colza et en tournesol et une diminution des surfaces fourragères,

- un accroissement général des rendements,

- un agrandissement de la superficie moyenne des exploitations céréalières.

L'écoulement de la production nécessitera le renforcement des équipements collectifs de stockage et le développement à la ferme d'installations de séchage et de stockage temporaire ; ce dernier aspect ayant des conséquences au niveau de l'évolution de la structure des bâtiments d'exploitation futurs.

L'élevage

La production laitière se maintiendra dans la montagne vosgienne et le RIED sur un nombre d'exploitations réduit mais dans des ateliers de production de 60 à 120 vaches laitières très spécialisés. Partout ailleurs elle tendra à être remplacée soit par des cultures céréalières ou autres, soit par des ateliers de production de viande bovine.

La production porcine et l'aviculture seront l'apanage d'un petit nombre de véritables spécialistes ou alors d'amateurs.

Cette concentration des élevages devra faire l'objet d'un contrôle sérieux en matière de lutte contre les nuisances tant au niveau de la protection des sites qu'à celui de la lutte contre la pollution de l'air et de l'eau.

Les cultures maraîchères

Leur développement se heurtera à de sérieuses difficultés :

- concurrence de la production de régions agricoles bénéficiant de conditions climatiques beaucoup plus favorables pour la plupart des cultures de pleine terre ou sur couches.

- nécessité de très gros investissements pour la réalisation de serres chauffées et frais de chauffage très élevés par rapport aux concurrents.

- rareté de la main d'oeuvre intéressée par ce genre de travail.

- extension continue de l'urbanisation qui repousse les cultures maraîchères dans des zones marginales où les frais d'installation nécessaires à la création de terre maraîchères deviennent prohibitifs.

La encore, les exploitations maraîchères de l'avenir seront l'affaire de véritables spécialistes rattachés par des liens contractuels plus ou moins étroits à des organismes commerciaux de rayonnement inter-régional ou national.

Exploitation forestière

La rentabilité du patrimoine forestier est essentiellement tributaire des conditions du marché : une politique concertée au niveau de toutes les communes forestières est donc indispensable à un redressement que la restructuration administrative en cours ne peut assurer seule.

•• Evolution du secteur secondaire

La structure géographique et l'infrastructure économique de l'Alsace Moyenne favorisent la création ou le développement de zones d'emplois secondaires, alliant des industries lourdes des bords du RHIN aux industries plus fines, des vallées vosgiennes.

Dans les vallées vosgiennes, les nouvelles activités intégrées aux structures urbaines par l'utilisation des anciens emplacements industriels, offriront des emplois à une population traditionnellement et hautement qualifiée.

Vallée de STE MARIE-AUX-MINES

Le cas de cette vallée est particulièrement symptomatique : de gros efforts de revitalisation ont été entrepris avec quelques succès. Elles pourraient bénéficier de deux éléments nouveaux malgré le manque d'eau :

- l'arrivée du gaz naturel depuis 1970, source d'énergie abondante et peu coûteuse.

- la transformation du tunnel ferroviaire en tunnel routier, ouvrant la vallée vers la LORRAINE. Les travaux devraient commencer dès l'été 1973.

Vallées de MUNSTER et de LAPOUTROIE

Leur développement est lié

- à l'implantation d'industries nouvelles peu consommatrices d'eau, assurant la reconversion de l'industrie textile traditionnelle.

- à l'amélioration des liaisons avec COLMAR et NEUF-BRISACH.

- à une politique de construction de logements.

COLMAR et la plaine de l'ILL

La zone industrielle de COLMAR se développe à une cadence exceptionnelle : elle offre actuellement près de 5.000 emplois, contre 3.100 fin 1970.

Des amorce d'industrialisation apparaissent à BENNWIMH et à STE-CROIX-EN-PLAINE, dont les zones d'activités sont appelées à prendre la relève de celle de COLMAR, bientôt saturée.

La HARDT

Près de 2.600 emplois nouveaux sont susceptibles d'être créés d'ici 1980, dans la zone industrielle de BIESHEIM - KUNHEIM, portant le nombre total à 4.500 emplois.

Quant cette zone connaîtra des taux de croissance plus modérés, puis la saturation, les zones industrielles de BALGAU - NAMBSHEIM - FESSSENHEIM et celle de MARCKOLSHHEIM assureront le relais.

La seconde, bien que située dans le Bas-Rhin est destinée à jouer un grand rôle dans la vie des communes du Nord du Haut-Rhin. Dans cette optique, la Commission de Schéma a demandé que la possibilité d'une liaison COLMAR - MARCKOLSHHEIM soit envisagée. Ces zones industrielles ne disposent pas de supports urbains suffisants : les agglomérations de la HARDT étant restées jusqu'à ces toutes dernières années des villages agricoles.

Les collectivités locales et la Chambre de Commerce et d'Industrie de COLMAR conscientes du problème pratiquent une politique foncière et immobilière destinée à faciliter l'accueil de la population attirée par les emplois nouveaux.

La main d'oeuvre employée sera composée essentiellement de jeunes agriculteurs désirant quitter la terre, et d'immigrants étrangers à la région.

Sachant que l'accroissement de la population provoquée par l'implantation de zones industrielles est proportionnel au nombre d'emplois créés dans un rapport de 5 à 1, et que les zones industrielles du bord du RHIN offrent 10 emplois à l'hectare, celles de la Plaine de l'ILL ou des vallées vosgiennes 35 emplois à l'hectare, on peut constater à l'aide du tableau suivant que le doublement de la population est possible d'ici la fin du siècle.

Situation des zones industrielles en 1971
 (les industries intégrées aux tissus urbains ne
 figurent pas sur ce tableau)

Zones industrielles				Surf. totale en ha	Surf. vendue en ha	Surf. équipée disponible	Surf. non équipée
STE MARIE AUX MINES	15	-	9	6			
LIEPVRE	17	-	-	17			
MUNSTER	26	-	-	26			
RIBEAUVILLE	4	0,50	3,50	-			
BENNWIHR	130	13	-	117			
STE CROIX EN PLAINE	85	-	-	85			
COLMAR NORD	300	180	10	110			
COLMAR SUD	16	8,50	7,50	-			
PORT RHENAN DE COLMAR-NEUF-BRISACH	672	451	221	-			
BALGAU-HEITEREN- NAMBSHEIM	650	-	-	650			
TOTAUX	1.915	653	251	1.011			

Les disponibilités en terrains industriels permettront
 de couvrir les besoins jusqu'à l'horizon 2.000 et même
 au-delà.

•• Evolution du secteur tertiaire

Elle suivra de près l'évolution du secteur industriel quant à la création d'emplois nouveaux, sans pour autant négliger les activités nouvelles.

Comme par le passé, COLMAR restera le pôle tertiaire de l'aire du S.D.A.U.

Un autre centre tertiaire s'appuyant essentiellement sur NEUF-BRISACH, VOLGELSHEIM et BIESHEIM prendra de l'ampleur avec la poursuite de l'industrialisation de la bande rhénane.

Terre de tourisme, la région de COLMAR doit exploiter ses richesses naturelles, monumentales et artistiques à l'échelle du tourisme international, créant ainsi de nombreuses possibilités d'emplois nouveaux.

RESEAU ROUTIER REGIONAL ACTUEL

0 10 20 30 km



I.14 LES EQUIPEMENTS ET SERVICES COLLECTIFS DE BASE. ETAT, CAPACITE, PERSPECTIVES.

● I.141 - EQUIPEMENTS COLLECTIFS DE BASE (INFRASTRUCTURES

Les données géographiques et politique ont entraîné :

- à l'échelle régionale, une orientation à dominante nord-sud, de toutes les grandes structures et de tous les réseaux.

- à l'échelle locale, un radio-concentrisme ayant COLMAR pour pôle.

● Les liaisons routières

Les liaisons nord - sud sont assurées par :

- la N 83 STRASBOURG - COLMAR - BELFORT - LYON
- la N 422 COLMAR - MULHOUSE

- l'ex. N 68 qui assure les liaisons entre les agglomérations rhénanes

- le C.D. 59, qui emprunte par endroits le tracé de l'ancienne route de service E.D.F., dessert les zones industrielles rhénanes.

Les liaisons est - ouest sont assurées à travers les VOSGES par :

- la N 59 via le col de STE MARIE AUX MINES
- la N 415 via le col du BONHOMME

- l'ex. N 417 via le col de la SCHLUCHT.

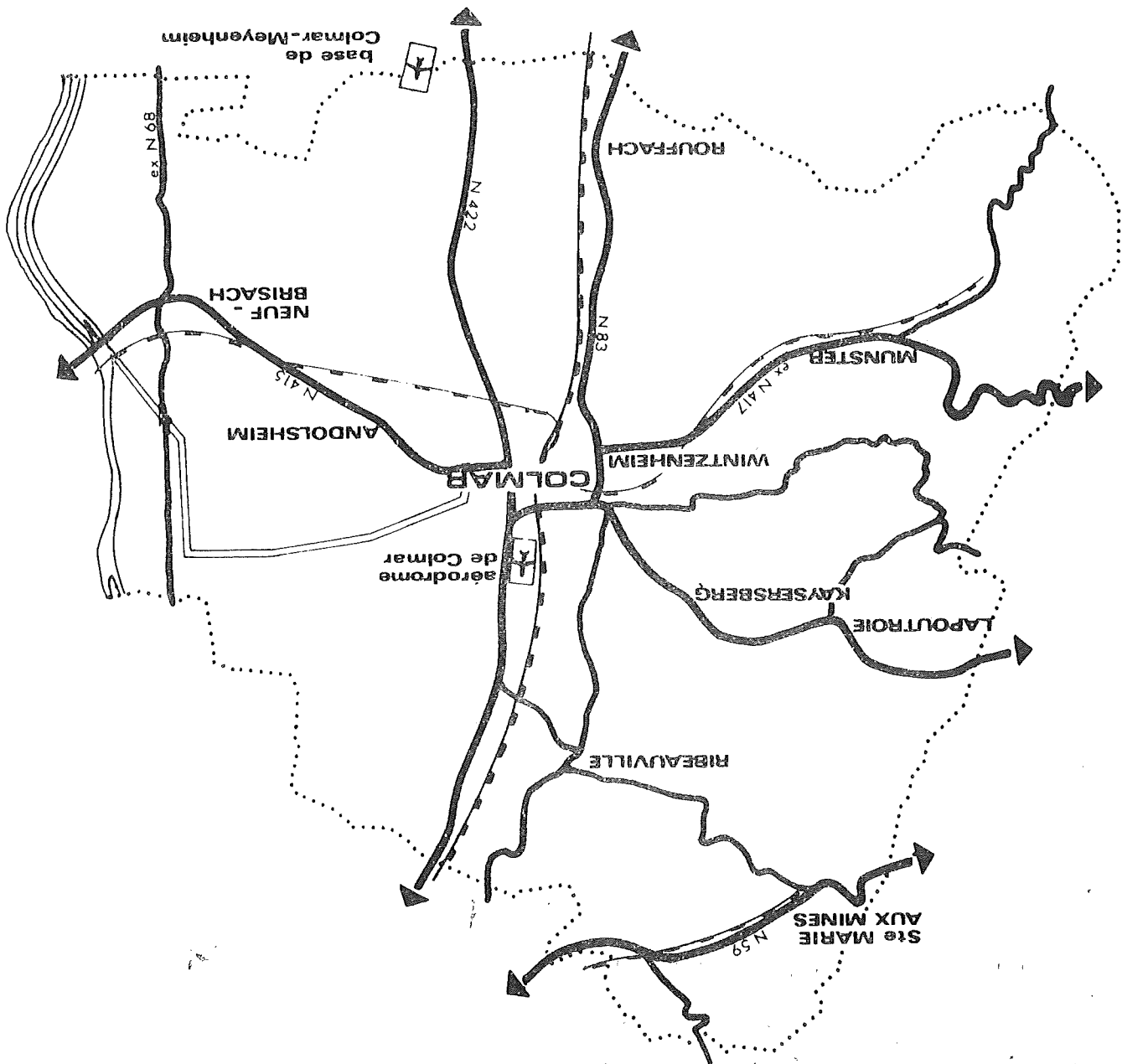
Seule la N 415 franchit le RHIN au pont de NEUF-BRISACH unique point de passage à destination de l'Allemagne.

La desserte des vallées est en cours d'amélioration grâce aux travaux d'élargissement, de redressement et de déviation de ces voies.

Mis à part la N 59, toutes les voies, qu'elles soient de direction nord - sud ou est - ouest, convergent sur COLMAR, plaque tournante des échanges dans l'aire du S.D.A.U.

RESEAUX ACTUELS

- ROUTE PRINCIPALE
- ROUTE SECONDAIRE
- VOIE FERREE PRINCIPALE
- VOIE FERREE SECONDAIRE
- CANAL
- AERODROME



•• Les liaisons ferroviaires

Les liaisons nord - sud

La région de COLMAR est desservie par les grandes liaisons ferroviaires suivantes :

- STRASBOURG, COLMAR, MULHOUSE, LYON, MARSEILLE
- DUNKERQUE et LUXEMBOURG, METZ, STRASBOURG, COLMAR, MULHOUSE, BALE.

Les liaisons est - ouest

- La seule liaison transvosgienne de COLMAR à NANCY, via SELESTAT, le tunnel de STE MARIE/MINES et ST-DIE, va être abandonné dès l'été 1973 afin de permettre le lancement des travaux de transformation du tunnel en tunnel routier.

Cette liaison assurait un trafic voyageur appréciable avec correspondance à NANCY avec les trains rapides de la ligne STRASBOURG - PARIS. Le trafic marchandises se limitait à la vallée de STE MARIE AUX MINES.

- COLMAR est également relié par fer d'une part à MUNSTER et METZERL (tous trafics) et d'autre part à NEUF-BRISACH et aux industries rhénanes et à ENSSHEIM (trafic marchandises seulement).

La liaison METZERL - COLMAR est peu utilisée et par là peu rentable. La rupture de charge obligatoire à COLMAR, lorsqu'on veut se rendre des vallées vosgiennes dans la HARDT et la mauvaise coordination avec les services de cars peuvent en partie expliquer cette désaffection.

•• Les liaisons fluviales

L'implantation d'industries lourdes ou de transformations dans la région est en grande partie déterminée par l'existence des voies navigables, (le coût de transport représentant une part importante du coût total des produits pondéreux).

A ce point de vue, la région de COLMAR est bien desservie grâce au Canal de COLMAR et surtout au Grand Canal d'Alsace. En 1970, le tonnage chargé-déchargé est en accroissement constant. Pour 1970, il était de :

- COLMAR-VILLE	75.225 tonnes
- COLMAR - NEUF-BRISACH	237.061 tonnes

La moyenne des années 1966 à 1970 étant pour COLMAR-VILLE de 60.774 tonnes pour COLMAR - NEUF-BRISACH de 205.881 tonnes.

•• Les liaisons aériennes

L'aéroport du S.D.A.U. dispose de l'aérodrome de COLMAR-HOUSSEN classé en catégorie C depuis janvier 1970.

Aérodrome de tourisme et d'affaires, doté d'une piste de 1.500 m en dur, il est ouvert de jour comme de nuit et peut accueillir le trafic international sur demande. Son rôle paraît essentiel au niveau de l'expansion économique de la Moyenne Alsace.

Deux aérodromes importants existent en dehors du S.D.A.U., celui de STRASBOURG-ENTZHEIM à 55 km au nord et surtout celui de MULHOUSE-BALE à 60 km au sud.

Il convient également de mentionner la base aérienne de COLMAR - MEYENHEIM à usage strictement militaire, qui se situe à la limite sud de l'aéroport du S.D.A.U.

•• Autres grands réseaux

... Adduction d'eau potable

Toutes les communes de l'aéroport du S.D.A.U. sont desservies en eau par des réseaux publics d'alimentation. Ces réseaux sont, en général, soit communaux (vallées vosgiennes), soit intercommunaux (collines sous-vosgiennes et plaine).

Les ressources naturelles proviennent à la fois du massif vosgien et de la nappe phréatique.

- Dans la plaine, toutes les communes sont alimentées en eau par la nappe du RHIN considérée comme inépuisable jusqu'à présent.

- Dans les vallées vosgiennes et les collines sous-vosgiennes, les ressources en eau souterraines et superficielles sont en général insuffisantes. L'obtention de gros débits à partir des sources conduit à la multiplication des captages et barrages.

Un certain nombre de collectivités des collines sous-vosgiennes complètent ou même prélèvent en totalité leurs ressources par des pompages dans la nappe du RHIN.

Partout se pose le problème de la pollution qui est d'autant plus inquiétante que les causes de contamination sont relativement nombreuses. Elle affecte principalement :

- le RHIN dont le statut international rend plus difficile la mise en place des moyens de lutte.

- les cours d'eau intérieurs alsaciens, dont la qualité est moins bonne que celle du RHIN, d'où une urgence plus importante pour lutter contre la pollution des industries et des agglomérations en bordure de ces cours d'eau.

- la nappe phréatique, déjà polluée par l'activité des mines de potasse, dont le risque de pollution est proportionnel à l'industrialisation et à l'urbanisation, est également menacée par le réseau superficiel fortement pollué ainsi que par les dépôts d'ordures dans les gravières et de nombreuses citernes à mazout enfouies dans le sol.

... Réseaux d'assainissement

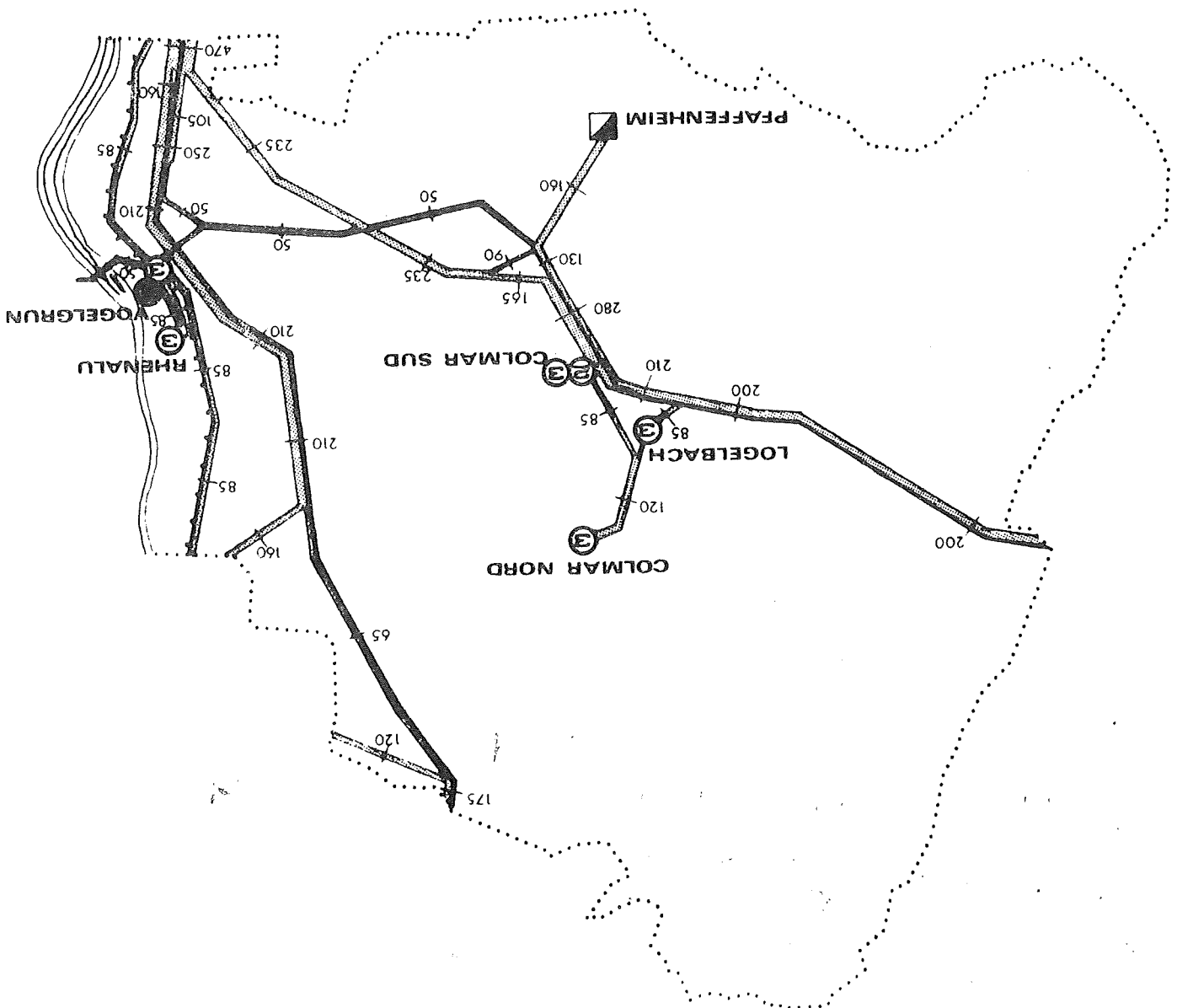
Comprenant 110 agglomérations (y compris l'écart des TROIS EPIS), l'aire du S.D.A.U. possède une vingtaine de réseaux communaux terminés ou réalisés à plus de 50 %, raccordés à 14 stations de traitement des eaux usées.

- Dans la montagne et les vallées vosgiennes, les réseaux sont embryonnaires, vétustes ou incomplets.

- Dans les collines sous-vosgiennes, cinq groupements rassemblent l'essentiel des communes de ce secteur qui comprend en outre quatre réseaux communaux avec station de traitement biologique.

COULOIRS DES LIGNES A TRES HAUTE TENSION « HORIZON 2000 »

- couloir de 200m de largeur
- ligne à 380kV existante
- ligne à 225kV existante: 1 terme
- ligne à 225kV existante: 2 termes
- ② poste B 225kV
- ③ poste S ou D 225/63kV ou 225kV/M
- centrale hydraulique et thermique classique
- ▣ centrale de pompage
- limite du S.D.A.U.



- Dans la plaine, les réseaux achevés ou en cours d'achèvement, concernent deux groupements de réseaux seulement. Toutes les autres communes ont des réseaux isolés plus ou moins complets.

Le groupement de COLMAR - WINTZENHEIM et la partie Est du réseau d'INGERSHEIM touchent la partie la plus importante de la population de l'aire du S.D.A.U. La construction d'une première tranche de la station intercommunale est envisagée pour le courant du VII^e Plan.

... Distribution d'énergie

L'ALSACE se trouve pour les années à venir parmi les régions les mieux placées sur le plan de l'approvisionnement énergétique, ce qui ne peut manquer d'avoir une influence dynamique sur les investissements industriels.

Energie électrique

Grâce à ses quatre centrales hydrauliques sur le Grand Canal d'Alsace, le Haut-Rhin est un des premiers départements producteurs d'énergie hydro-électrique. Pour les quatre centrales, la puissance installée est de 590.000 kilowatts.

En 1970, l'énergie produite a atteint 4,2 milliards de kilowatts-heure.

En 1974-75, la production d'énergie électrique de ce département se trouvera encore augmentée par la mise en service de la centrale nucléaire de FESSENHEIM.

La zone couverte par le S.D.A.U. est actuellement alimentée par le poste de transformation 150/63 kV de LOGELBACH. A partir de ce poste, sont alimentés les postes 63/20 kV de COLMAR-CANAL, LOGELBACH et MUNSTER.

Les installations actuelles permettent de faire face aux besoins de la consommation.

Gaz

L'arrivée en septembre 1970 du gaz naturel de HOLLANDE dans le département du Haut-Rhin bouleverse les données des problèmes économiques par :

- Les quantités susceptibles d'être fournies
- La qualité du gaz riche et à composants plus nobles
- Les prix très approchants de ceux des produits pétroliers.

Pétrole

Le pipe-line Sud-Européen traverse actuellement la plaine d'ALSACE du Sud au Nord. L'ancienne canalisation a été doublée d'une seconde conduite courant 1972.

... Les télécommunications

Téléphone

L'ensemble du réseau téléphonique est automatisé depuis 1971. Le taux d'équipement du département est de 5,6 lignes pour 100 habitants contre 27,3 en SUISSE et 10,1 en ALLEMAGNE.

La HARDT en particulier, avec un taux inférieur à 4, devra faire l'objet d'efforts très importants pour être le support d'un développement rapide. C'est pourquoi un effort quantitatif s'impose si on ne veut pas freiner l'expansion économique.

Télex

L'ALSACE compte 1.200 abonnés début 1973 contre seulement 682 début 1970.

● I. 142 - SERVICES COLLECTIFS DE BASE (SUPERSTRUCTURES)

•• Etablissements scolaires

L'enseignement secondaire

L'aire du S.D.A.U. bénéficie d'une infrastructure relativement bien adaptée aux besoins. Globalement, la situation était la suivante au 1er janvier 1972 :

type d'enseignement	effectifs	capacité potentielle des locaux
1er cycle	7.630	8.740
2e cycle	3.410	4.620
- dont C.E.T.	1.273	1.500
- dont enseignant général long	1.239	2.090
- dont enseignant techn. long	898	1.030

Il convient d'y ajouter les établissements d'enseignement privés qui accueillent près de 1.300 enfants dans leurs classes de 1er cycle et 450 dans celles de 2e cycle.

L'enseignement agricole

Il est représenté par :

- Le lycée agricole de ROUFFACH avec 350 élèves.
- Les collèges d'enseignement agricole féminin et masculin de WINTZENHEIM accueillant chacun 250 élèves.
- Le rayonnement du lycée agricole de ROUFFACH dépasse largement les limites départementales. Les structures actuelles en matière de formation professionnelle agricole sont suffisamment développées pour faire face aux besoins prévisibles.

L'enseignement supérieur

Il est représenté à COLMAR par le département "Techniques commerciales" de l'I.U.T. de MULHOUSE. Les effectifs de ce département sont passés de 34 étudiants en 1968/69, année d'ouverture à 110 en 1972/73.

•• Etablissements sanitaires et sociaux

- Les établissements hospitaliers

types d'établissement	Total lits	médéc.	chir.	matern.	autres
hôpitaux publics	1995	782	400	70	743
dont :					
C.H. "PASTEUR"	1565	430	400	45	690
hôpitaux ruraux	430	352	-	25	53
cliniques privées	347	99	146	35	67
Totaux	2342	881	546	105	810

De part l'importance de son rôle régional, les équipements hospitaliers de COLMAR sont de plus en plus sollicités.

Le Centre Hospitalier "Louis PASTEUR" qui compte près de 1.600 lits, groupe l'ensemble des spécialités de la médecine moderne. Cet établissement jouit d'un tel prestige que son influence s'étend au-delà des limites de la région ALSACE.

L'équipement hospitalier de la ville est complété par trois cliniques parfaitement équipées, disposant de près de 350 lits dont 42 % en chirurgie.

Les hôpitaux ruraux qui sont en fait des hospices sont inégalement répartis dans l'aire du S.D.A.U. Tous sauf un (celui de NEUF-BRISACH) se situent dans les vallées vosgiennes ou à leurs débouchés sur la plaine.

Les besoins actuels de l'aire du S.D.A.U. tels qu'ils sont définis par la Direction Départementale de l'Action Sanitaire et Sociale sont largement couverts sauf pour les lits en maternité.

discipline	besoins théoriques	nb de lits existants
médecine	540	881
chirurgie	450	546
maternité	108	105
réadaptation fonctionnelle	540	1510

Il faut y ajouter l'hôpital psychiatrique de ROUFFACH qui avec ses 1.500 lits, couvre très largement les besoins recensés (540 lits).

- Les établissements pour personnes âgées

nb de lits pour

types d'établissement	valides	invalides
hospices publics	1526	200
maisons de retraites privées	258	30
Totaux	1784	230

COLMAR dispose à elle seule de 45 % de ces places ou lits dont 31 % pour le seul Hospice Départemental. La vallée de STE MARIE AUX MINES dispose de 11 % de la capacité d'accueil, le restant étant inégalement réparti dans l'aire du S.D.A.U., tout comme les hôpitaux ruraux.

Les besoins théoriques actuels estimés à 1.400 lits ou places sont largement couverts.

Le tourisme bénéficie d'une région au patrimoine très varié et perçue de l'extérieur comme le lieu du bien vivre et du mieux être dans le respect d'une certaine tradition.

- Equipements de loisirs

La ville voit se dérouler toute l'année durant, une longue série de manifestations et de congrès. C'est donc cette optique qu'a été créé le Parc des Expositions et des Sports sur une superficie de près de 12 ha.

La présence à COLMAR d'une clientèle traditionnelle intéressée par les activités culturelles a permis à la ville d'atteindre dans ce domaine un niveau d'équipement supérieur de celui de nombreuses villes de même importance : Conservatoire, Théâtre Municipal, Musées dont celui des Unterlinden qui constitue une des principales attractions touristiques de l'aire du S.D.A.U.

- Equipements socio-culturels

•• Equipements socio-culturels et de loisirs

Les besoins théoriques en lits de repos et de convalescence (108) sont largement couverts par les 390 lits existants.

Outre de multiples établissements de repos et de convalescence, l'aire du S.D.A.U. dispose de nombreux établissements de lutte contre la tuberculose d'une capacité de près de 800 lits dont 200 pour le Sanatorium Départemental à COLMAR.

- Autres établissements sanitaires et sociaux

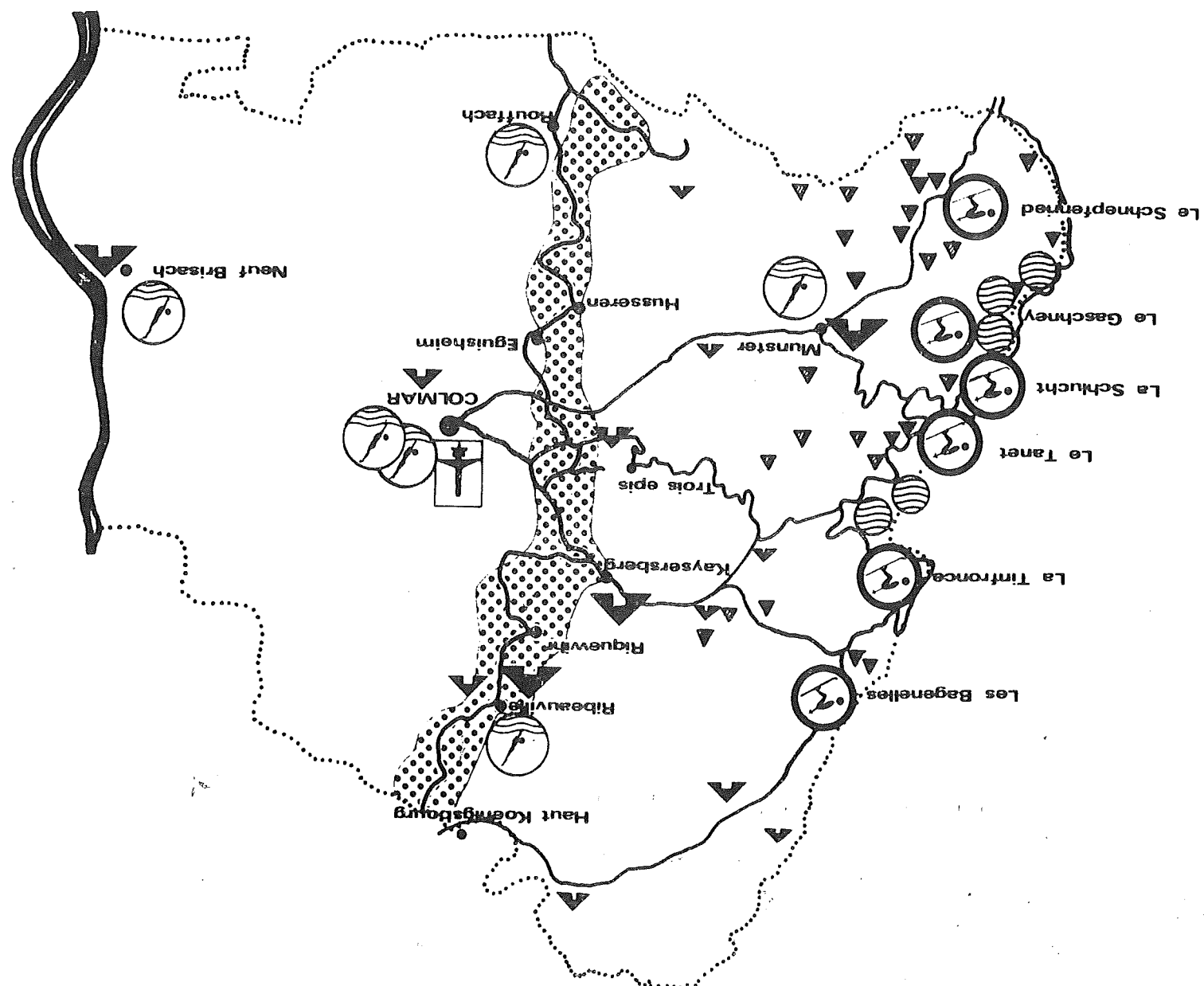
Cette capacité d'accueil couvre à peine 30 % des besoins recensés ce qui nécessitera un effort particulier dans les années à venir.

La capacité actuelle de ces établissements est de 450 lits ou places dont 200 dans l'agglomération de COLMAR.

- Les établissements pour enfants inadaptés

LES ÉQUIPEMENTS DE LOISIRS

- | | | | |
|---|---------------------|---|--------------------------|
|  | station de ski |  | vignoble |
|  | plan d'eau existant |  | route touristique |
|  | terrain d'aviation |  | centre nautique, piscine |
|  | ferme auberge |  | camping |



Traditionnellement lieu de détente de fin de semaine, les VOSGES offrent de belles randonnées d'été et des champs de ski tributaires de conditions climatiques capricieuses en raison de l'altitude moyenne (1000 - 1400 m) qui n'assure qu'un enneigement insuffisant et limite la durée de la saison à environ 14 semaines par an.

Les "stations" de montagne qui ne bénéficiaient que d'un tourisme de week-end se signalaient par la pauvreté de leur équipement d'hébergement.

Les colonies de vacances implantées dans la montagne et les vallées vosgiennes et dont les plus importantes ont un recrutement national, accueillent annuellement près de 5.000 enfants.

Les possibilités d'évasion vont se multiplier avec l'aménagement en cours d'une zone touristique de 28 ha dans l'île du Rhin à la hauteur du pont de NEUF-BRISACH. Cette zone touristique se prolongera vers le Sud par une réserve naturelle.

•• Equipements administratifs

Le patrimoine immobilier est très important à COLMAR, chef-lieu de département.

•• Equipements militaires

D'importants équipements militaires existent dans l'aire du S.D.A.U.

- à COLMAR, les quartiers BRUAT, WALTER et RAPP, ainsi que l'hôpital militaire BAUR

- à VOLGELSHEIM, la caserne ABATUCCI

- la base aérienne n° 132 de COLMAR - MEYENHEIM à cheval sur le S.D.A.U. de COLMAR et celui de MULHOUSE

- les terrains de tir de WALBACH, du FRONHOLZ et de WOLFGANTZEN

- les dépôts de munitions de SUNDHOFFEN et d'ALGOLS-HEIM.

I.15 CONCLUSION

- L'aire d'étude apparaît dotée d'atouts importants :
 - situation géographique privilégiée sur l'axe rhénan
 - richesse agricole
 - abondance de l'eau sauf dans les vallées vosgiennes
 - ressources énergétiques actuelles et potentielles exceptionnelles
- il faut y ajouter le facteur humain : population dense, ordonnée et laborieuse ; apparition ou renaissance d'un esprit d'entreprise à la mesure de la grande compétition économique européenne.
- Ces atouts expliquent sans doute :
 - une croissance démographique soutenue
 - la diversification des activités économiques, seuls ayant subsisté de la mono-industrie textile traditionnelle, les éléments les plus dynamiques et les plus novateurs.
- Sans conteste, cette partie de l'ALSACE a "bougé". Le problème est maintenant non point tant d'accélérer ou d'entretenir le mouvement ainsi créé que de le modérer :
 - l'attrait de l'aire d'étude sur les industriels français et étrangers est tel qu'il est possible et souhaitable d'opérer une sélection entre les entreprises ;
 - les responsables de la région ont a cœur de ne pas se laisser prendre de vitesse par l'industrialisation mais de faire en sorte que le remplissage des zones industrielles s'accompagne de la création de structures d'accueil et de services, que les immigrants se fondent sans heurts excessifs dans la population autochtone.
- La Moyenne-Alsace peut donc envisager l'avvenir avec confiance.

I 2 OBJECTIFS GENERAUX
D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME

Le Schéma d'armature urbaine, défini au niveau de la région ALSACE, a conduit la Commission Départementale de Coordination au choix de l'hypothèse de développement régional dite "2000 D".

Cette hypothèse prévoit au niveau départemental un développement d'axes d'équipement transversaux au niveau de MULHOUSE et de COLMAR, sans pour autant négliger l'élément structurant constitué par les voies de communication nord - sud (route, fer, eau).

Cet objectif, qui cherche à assurer la complémentarité des trois grandes unités naturelles de la région ALSACE, s'appuie sur de solides liaisons avec le reste de la FRANCE et l'Outre-RHIN.

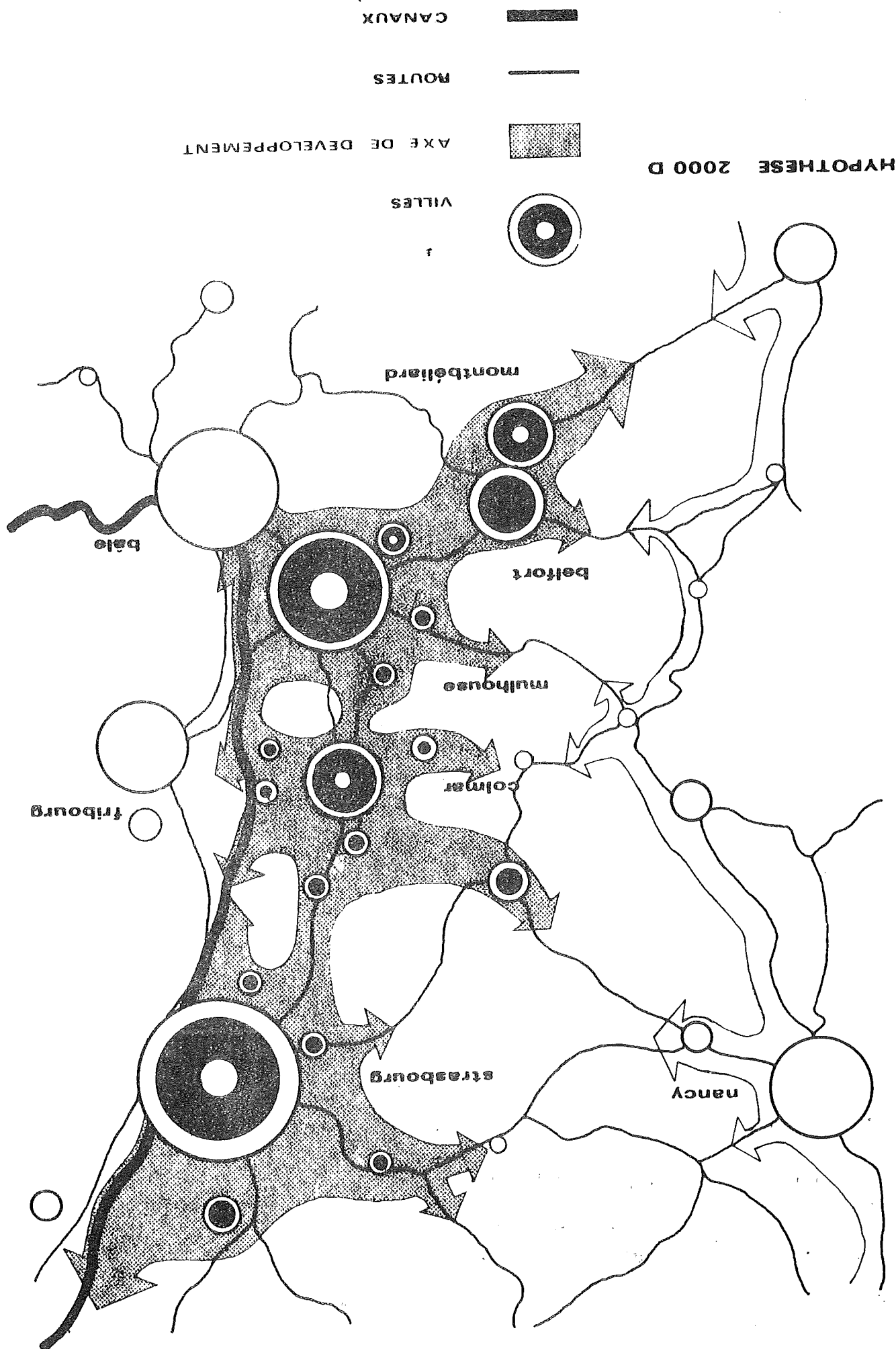
Ces axes d'équipement transversaux, support du développement économique, accueilliront les implantations industrielles hiérarchisées d'Est en Ouest.

- Les industries de base et de premières transformations qui tireront parti des possibilités d'espace, d'alimentation en énergie et en eau industrielle, d'acheminement des produits pondéreux bruts, s'implanteront dans les zones rhénanes.

- Les industries "de finition" qui demandent une main d'œuvre plus nombreuse et plus qualifiée s'implanteront de préférence dans la plaine près des sites urbains (axes routiers et ferroviaires).

- Ces industries sont tributaires d'un certain nombre de petites industries annexes, généralement de sous-traitance et d'entretien. Celles-ci pourront remonter les vallées vosgiennes.

Ces options servent de cadre à chacun des S.D.A.U.



I.21 L'ESPACE PHYSIQUE

- A la structure Nord - Sud des implantations humaines et des réseaux doit se superposer une structure Est - Ouest qui, franchissant le RHIN, remontera les vallées vosgiennes y apportant le renouveau économique et permettant aux habitants des vallées d'accéder à de vastes aires libres nécessaires à leur équilibre.
- Afin de conserver le caractère attractif de la région de COLMAR, qui en fait le "Pays du Bien-Vivre" de la Région Rhénane, plusieurs mesures de protection devront être appliquées :
- aux sites, et plus particulièrement au massif vosgien, aux collines sous-vosgiennes et au RIED.
 - à l'eau, tant en ce qui concerne les sources et les rivières que la nappe phréatique.
 - aux espaces agricoles.

1.22 LA POPULATION

L'accroissement démographique enregistré au cours des dernières années est nettement supérieur au seul croît naturel. L'accentuation du mouvement d'immigration, consécutive au dynamisme économique, permet d'envisager un doublement de la population d'ici la fin du siècle.

Ceci suppose que les collectivités locales aient résolu certains problèmes fondamentaux comme :

- l'accueil de cette population supplémentaire

- son intégration à la population locale

- la formation professionnelle.

La volonté de maintenir un certain cadre de vie a conduit à limiter cet accroissement et à en orienter les pôles de fixation en fonction des capacités d'accueil des sites.

L'analyse de la situation actuelle et des perspectives de développement ont permis de diviser l'aire du S.D.A.U. en secteurs géographiques formant des entités sur le plan historique et humain :

- dans les vallées vosgiennes, les pôles ruraux actuels sont retenus pour servir de point d'appui au développement démographique évitant ainsi un éparpillement de l'habitat et des activités

- à COLMAR, la protection systématique des espaces verts autour de la ville permettra de contenir l'urbanisation et favoriser la croissance des agglomérations périphériques comme celle de deux pôles secondaires : ROUFFACH et RIBEAUVILLE

- dans la Bande Rhénane, les centres actuels seront renforcés et dotés d'équipements structurants dans un souci de complémentarité.

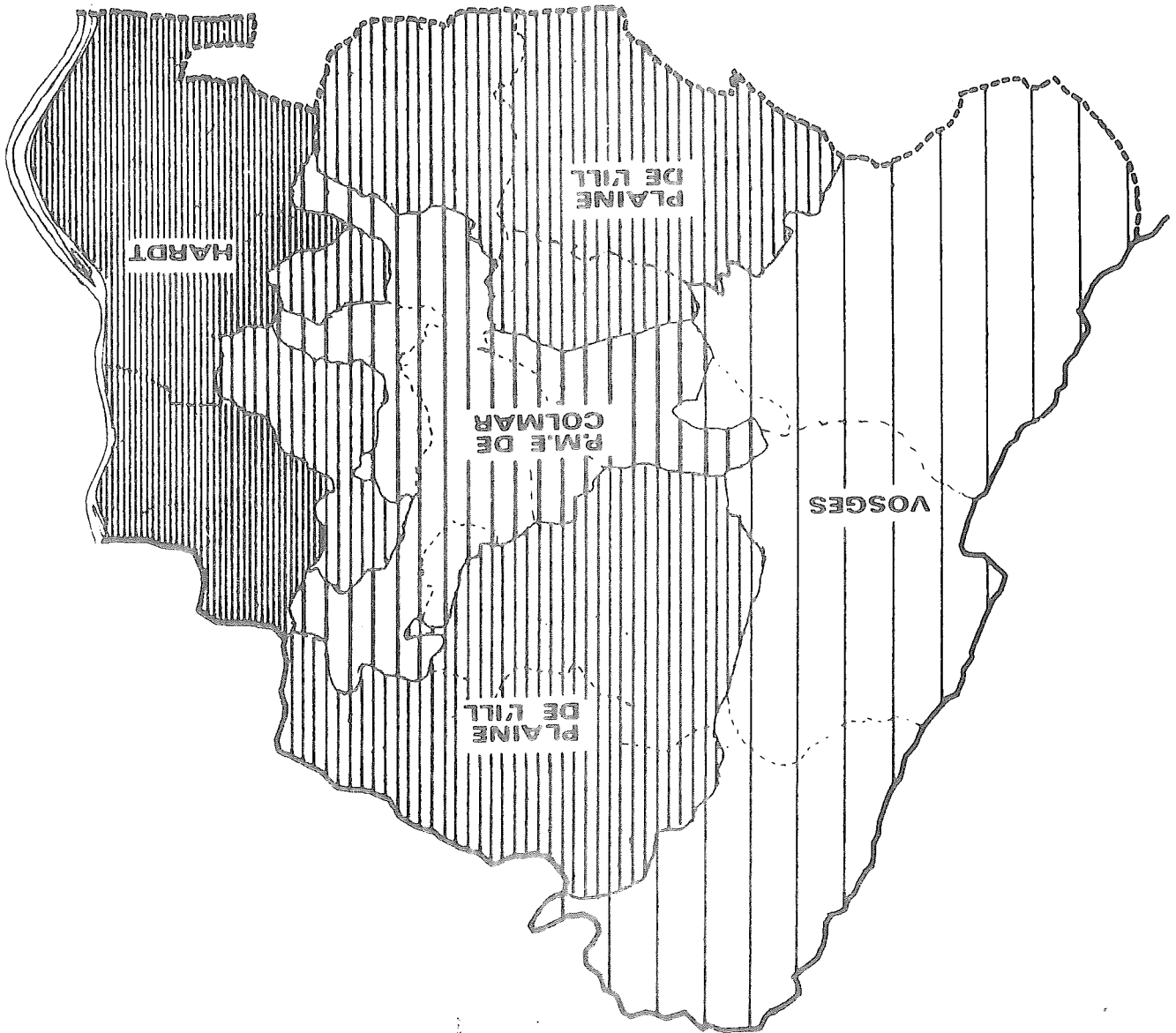
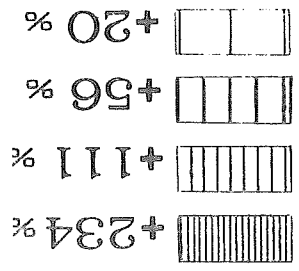
La répartition spatiale de la population pourrait se faire de la manière suivante :

secteurs géographiques	popul. 1968	nb	%	popul. 1985	nb	%	popul. 2000	nb	%	accroiss. 1968-2000
vallées des VOSGES	36753	23	40000	17	44000	15	20			
P.M.E. de COLMAR	78984	46	100000	42	123000	41	56			
plaine de l'ILL	43541	24	71000	30	92000	30	111			
HARDT	12590	7	26000	14	42000	14	234			
aire du S.D.A.U.	171868	100	237000	100	301000	100	75			

Si dans la meilleure des hypothèses, la population des vallées vosgiennes doit croître de 20 % d'ici à la fin du siècle, celle de la bande rhénane triplera. Cet essor démographique tient au succès de la Z.I. de BIESHEIM - KUNHEIM et à la création prévue de celle de NAMBSHEIM - FESSENHEIM, dont le RHIN constitue l'atout majeur.

COLMAR va croître, certes, mais d'une façon modérée au profit de la plaine de l'ILL dont la population doublera grâce au développement rapide des pôles secondaires.

ACCROISSEMENT DEMOGRAPHIQUE 1968-2000



I.23 LES EMPLOIS

La poursuite de l'essor industriel affectera tous les secteurs de l'économie régionale.

- Secteur primaire

Les objectifs sont de maintenir et de développer l'agriculture dans ce qu'elle a de plus spécifique, mais aussi d'en rationaliser et d'en rentabiliser les productions. Ce faisant, de nombreux jeunes agriculteurs ou fils d'agriculteurs devront opter pour d'autres activités qui s'offriront à eux, non loin des villages. Mieux formés, ceux qui resteront pourront exercer des activités complémentaires notamment dans le domaine du tourisme et des loisirs dans la montagne vosgienne.

Ceci permettrait de freiner l'exode rural sans entraver l'expansion économique et sans nuire au fragile équilibre socio-démographique existant entre le monde rural et le monde urbain.

- Secteur secondaire

Longtemps peu développé dans l'aire d'étude, à l'exception des vallées vosgiennes et de la ville de COLMAR, ce secteur économique a connu ces dernières années un essor considérable qui devrait se poursuivre grâce à la reconstruction des anciennes implantations et à l'occupation progressive des zones industrielles nouvellement créées ou à créer.

La répartition des divers types d'industrie se fera selon le schéma d'organisation par chaînes transversales exposé plus haut.

- Secteur tertiaire

Sa progression sera étroitement solidaire du dynamisme industriel.

COLMAR devra conserver son rôle de pôle tertiaire grâce à des équipements de vocation régionale.

Ce développement devra affecter aussi bien les secteurs "services aux entreprises" que ceux liés à l'administration, la santé, l'enseignement (surtout dans le supérieur), au commerce et au tourisme.

I.24 LES EQUIPEMENTS ET SERVICES COLLECTIFS DE BASE

La réalisation de l'hypothèse de développement "2000 D" suppose que l'aire du S.D.A.U.

- dispose d'infrastructures et de superstructures au moins comparables à ceux des autres pays rhénans, afin de ne pas prendre de retard sur eux.

- soit solidement reliée à l'Outre-Rhin et à la FRANCE de l'intérieur à laquelle elle devra être intégrée tout en gardant son identité.

Dans cette optique, les objectifs généraux retenus par la Commission de schéma sont les suivants :

•• Infrastructures

Il est nécessaire

- d'améliorer les liaisons transversales en réalisant un nouveau point de franchissement du RHIN et en facilitant la traversée des VOSGES.

- d'assurer des liaisons rapides nord - sud, tant routières que ferroviaires.

- d'accélérer la mise en service de nouveaux équipements de télécommunications.

- d'organiser la collecte et le traitement des ordures ménagères.

- d'assurer la liaison de l'ensemble des commerces à des stations d'épuration satisfaisantes.

•• Superstructures

Le rythme des investissements en matière d'équipements ne devra enregistrer aucun fléchissement si l'on ne veut pas freiner le dynamisme économique actuel. Il conviendra tout particulièrement :

- de renforcer l'équipement universitaire (Université décentralisée)

- d'améliorer le service hospitalier
- de diversifier les centres commerciaux avec la croissance des centres secondaires
- de développer l'équipement touristique et de loisirs.

PRESENTATION DU PARTI D'AMENAGEMENT.

SECTION II

II, DESTINATION GENERALE DES SOLS

II.11. LES OPTIONS URBAINES

● II.111 - MILIEU URBANISE

La répartition des implantations urbaines et des zones d'activités tient compte des axes d'urbanisation définis par l'hypothèse de développement "2000 D" et de leurs prolongements dans les départements voisins et territoires étrangers. Les terrains libres de servitudes ou de contraintes répondant aux critères de l'hypothèse ci-dessus, ont été retenus comme terrains urbanisables.

Afin de conserver le mode de vie régional, et compte tenu de l'accroissement démographique souhaité, la densité moyenne de la population ne subira pas grand changement.

Les variations de densité au niveau des secteurs géographiques définis plus haut traduisent :

- une volonté de limiter la croissance de COLMAR
- une volonté de desserrement dans les vallées vosgiennes

- la nécessité de densifier un tissu urbain trop lâche dans la HARDT.

● Evolution des densités de population

secteurs géographiques	d. actuelle	d. future
vallées vosgiennes	41	30
P.M.E. de COLMAR	43	37
bande rhénane - HARDT	11	22
plaine de l'ILL	24	25
aire du S.D.A.U.	30	30

•• Evolution des surfaces d'accueil (en ha)

secteurs géographiques	surfaces urbanisées en 1968	surfaces urbanisables en 2000	surfaces urbanisables de 1968 à 2000
vallées vosgiennes	900	1.500	600
P.M.E. de COLMAR	1.800	3.300	1.500
HARDT	1.100	1.900	800
plaine de l'ILL	1.800	3.700	1.900
aire du S.D.A.U.	5.600	10.400	4.800

•• Organisation de l'espace par secteur géographique

Les vallées vosgiennes

Le schéma vise essentiellement à leur conservation sans exclusion pour autant leur exploitation sur le plan du tourisme et des loisirs.

Dans chaque vallée, un centre rural dont le choix découle de l'étude d'armature urbaine de l'ALSACE, assurera les services courants nécessaires à l'en-

semble de la vallée :

- MUNSTER dans la vallée de la FECHT

- LAPOUTROIE dans la haute vallée de la WEISS

- STE MARIE/MINES dans la vallée de la LIEPVRETTE.

Les zones d'emplois qui s'appuieront sur ces noyaux accueilleront des activités très spécialisées, sans nuisances, peu consommatrices d'eau, compatibles avec la vocation touristique et pouvant offrir un très grand nombre d'emplois (30 à 50/ha).

Les zones de chalets actuellement prévus dans les documents d'urbanisme en vigueur, s'étendent sur environ 800 ha.

En fait, la vocation de ces zones de chalets est double :

- situées à proximité des agglomérations, elles pourraient en constituer l'extension et à ce titre, elles doivent être dotées des mêmes infrastructures que l'agglomération elle-même.

- par contre, celles situées en dehors des périmètres urbains ont pour vocation l'accueil des résidences secondaires. Leur desserte et leur équipement devraient se limiter à ce qui est nécessaire à la protection et à la conservation du milieu naturel.
- Leur implantation et leur nombre seront sévèrement contrôlés.

COLMAR et les villes périphériques

COLMAR, ville-centre, doit éviter une urbanisation tentaculaire et ménager des coupures vertes franches avec les villes voisines. Une douzaine de localités formant couronne, dans un rayon de 6 km, accueilliront la majorité des nouveaux arrivants. Elles seront reliées entre elles, et avec le centre, par un réseau de voirie permettant des déplacements rapides.

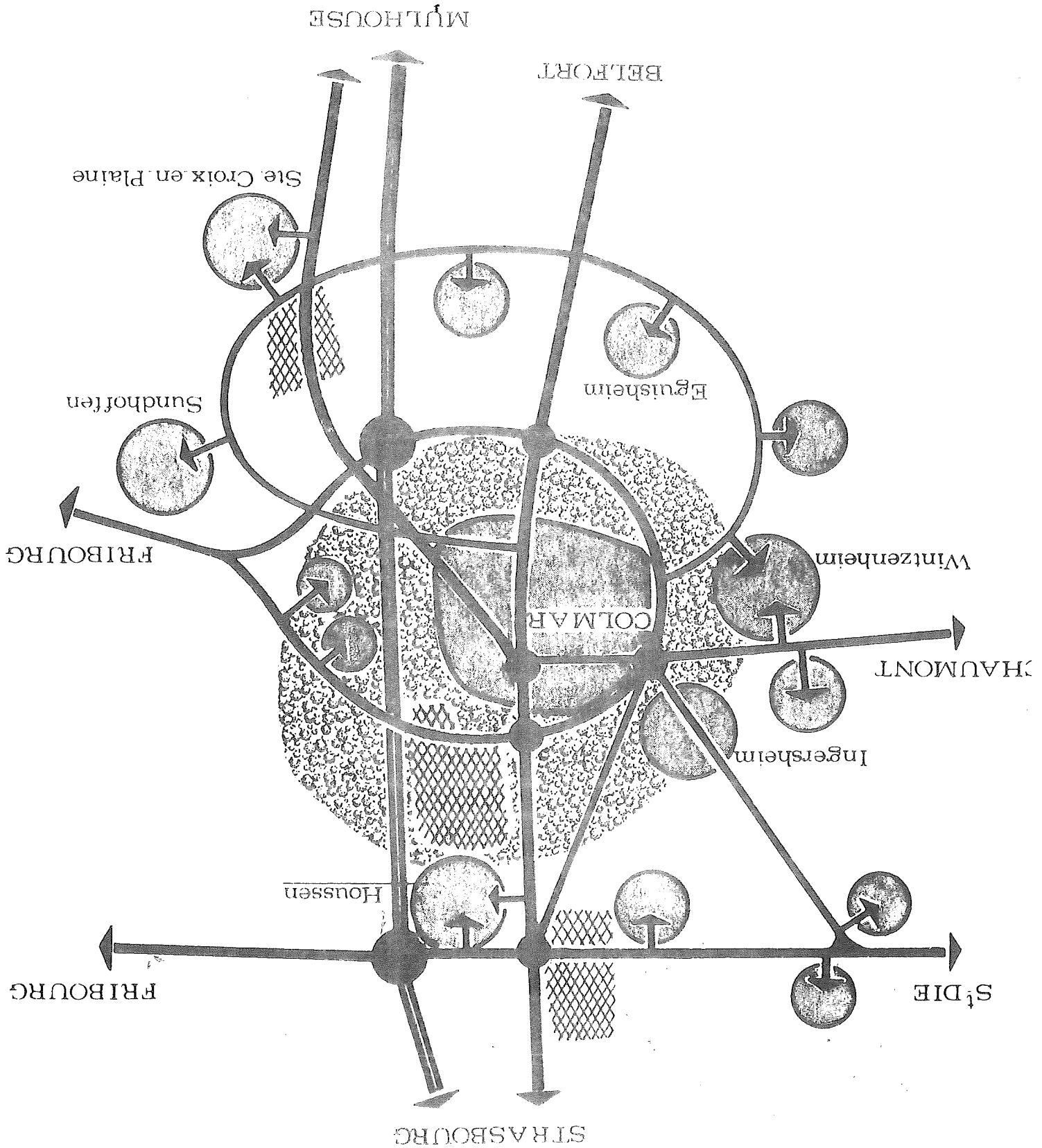
Afin de mieux contrôler la croissance de la ville dont la zone industrielle sera bientôt remplie, afin de créer sur la couronne des sources d'emplois, et par là même de rapprocher lieux d'habitat et lieux de travail, deux nouvelles zones d'activités ont été retenues :

- l'une au Sud, au voisinage de STE CROIX EN PLAINE

- l'autre au Nord, à BENNWIHR sur un axe prolongeant la vallée de L'OUTROIE en direction de la grande Z.I. de MARCKOLSHHEIM dans le Bas-Rhin.

SCHEMA D'URBANISATION DE COLMAR ET DES VILLES DE LA PERIPHERIE

- agglomération de Colma
- agglomération de la
- périphérie
- coupure verte
- zone industrielle



Plaine de l'ILL

La protection systématique des espaces verts autour de COLMAR permettra de contenir l'urbanisation et favorisera la croissance de deux pôles secondaires :

- au nord, RIBEAUVILLE connaîtra un développement accéléré qui s'accomplira dans le respect du caractère de la vieille ville. Une zone d'activités, bien desservie par le réseau de voirie, branchée en partiel sur la future autoroute A 35 BALE - STRASBOURG, proche de la voie ferrée et des différents équipements énergétiques, est prévue à l'Est de l'agglomération.
- au sud, ROUFFACH continuera ses fonctions administratives et de services.

L'effort à fournir dépasse largement les possibilités locales. Aussi, cette évolution devra-t-elle être soutenue grâce à des concours financiers de l'Etat en matière d'équipements ou d'industrialisation.

La HARDT

Le développement amorcé de ce secteur démontre déjà la possible compatibilité entre formes urbaines, anciennes et nouvelles, activités industrielles et agricoles et activités de loisirs.

La préoccupation essentielle est de donner aux zones d'emplois (6.000 à terme), un appui urbain doté d'un niveau d'équipement satisfaisant.

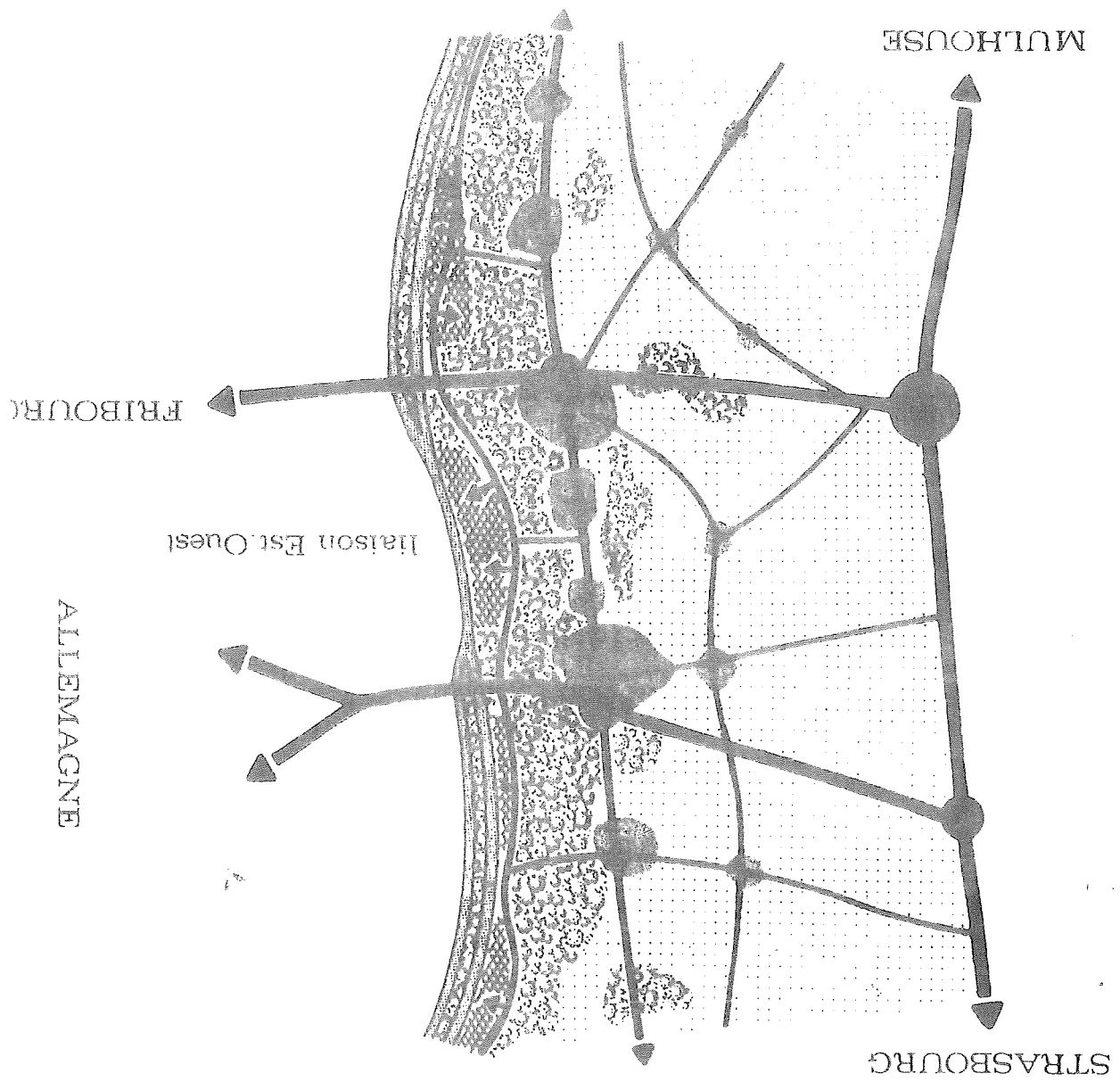
Une organisation urbaine est prévue en chapelet à quelque distance du RHIN en lisière d'un espace agricole protégé. La fonction dominante sera dévolue à l'ensemble tripolaire formé par NEUF-BRISACH, VOLLGELSHEIM et BIESHEIM tandis que des pôles secondaires se développeront à KUNHEIM, HEITBEN et FESSENHEIM - BALGAU.

Une large ouverture sur le RHIN à la hauteur du pont de NEUF-BRISACH, offrira à la population de nombreuses possibilités de loisirs de plein-air grâce à l'aménagement en cours de l'île du RHIN.

VOSGES

SCHEMA D'URBANISATION DE LA BANDE RHENANE

- liaison rapide
- liaison secondaire
- desserte industrielle et portuaire
- desserte urbaine
- region à prédominance agricole
- coupure verte
- agglomération
- zone industrielle
- le Rhin



● II.112 - MILIEU PEU OU NON URBANISE

Un des objectifs du Schéma est de ménager un équilibre durable entre le milieu urbanisé et le milieu naturel. Ce dernier est constitué par les forêts, les chaumes, le vignoble et les terres à vocation agricole.

Situé hors des zones de développement prévues, il ne fera pas l'objet de grands programmes d'équipements nouveaux, tant de superstructure que d'infrastructure.

Certains équipements, à caractère régional et nécessitant de faibles emprises, peuvent cependant y être implantés :

- centre hippique de la vallée inondable de la FECHT au nord de COLMAR

- centre régional de ski de fond dans le secteur Lac Noir, Lac Vert, Hautes-Hutes.

II.12 LES VOLONTES DE PROTECTION

● II.121 - PROTECTIONS EXISTANTES

Le Ministère des Affaires Culturelles a dressé un inventaire des nombreux monuments et sites classés de l'aire du S.D.A.U.

Certains autres sites comme :

- la vallée de la WORMSA et le FRANKENTHAL
- l'extrémité nord du département (région du HAUT-KOENIGSBOURG)
- les Iles du RHIN

font également l'objet de mesures particulières de protection.

En outre, deux réserves de chasse existent en partie dans l'aire du S.D.A.U. : les réserves des Iles du RHIN et du MARKSTEIN.

Les principales zones de captage des eaux sont également délimitées et protégées.

LES ZONES PROTEGEES

- Forêts
- Vignoble
- Région humide du ried
- Terres agricoles
- Captajes
- Sites classés
- Sites touristiques
- Forages



Certains éléments du patrimoine naturel et historique, qui ne sont pas encore protégés, sont de plus en plus menacés par la poussée urbaine. D'autres, qui sont déjà protégés, nécessiteront des mesures complémentaires : ainsi les Iles du RHIN devront être reliées par des zones vertes à la plaine stoppant la coupure occasionnée par les zones industrielles.

Une politique générale de protection s'impose donc, si l'on veut laisser aux générations futures la vision et la compréhension de certains aspects traditionnels du paysage alsacien et maintenir des équilibres qui s'avèrent indispensables à l'homme sur le plan physique aussi bien que psychique. Dans cette optique, plus de la moitié du département sera dans un proche avenir protégée au titre des sites (loi de 1930).

La volonté de protection de certaines zones "clés" doit être soulignée dans ce document, mais celle-ci devra être concrétisée dans le détail et pour chaque commune, par des études plus fines menées dans le cadre de plans d'aménagement rural (P.A.R.) ou de schémas de secteur et surtout de plans d'occupation des sols (P.O.S.).

● Zones à protéger de l'urbanisation

... Les sites

La conservation du patrimoine naturel s'applique à la fois aux sites naturels et aux zones touristiques les plus fréquentées.

La forêt vosgienne et les Hautes Chaumes

Des zones de protection devront faire l'objet de délimitations et de réglementations très strictes, notamment sur les crêtes, afin de préserver le paysage des Hautes Chaumes et l'équilibre des forêts - pâturages. Les implantations de chalets devront être faites avec le plus grand soin.

La forêt de HEITEREN

La faune et la flore de cette forêt sont représentatives de l'ère tertiaire. Aussi cette forêt, qui intéresse de nombreux chercheurs, devra être protégée.

Le RIED

Il est l'une des 200 régions humides d'EUROPE reconnue d'importance internationale par l'Union Internationale de Conservation de la Nature en 1962. L'utilisation agricole des terres par l'agriculture permettra aisément cette protection. La remise en eau du Canal du RHONE au RHIN est une des mesures propres à conserver son caractère au RIED.

Les massifs du STRANGENBERG et du ZINNKOEPFLE

La plaine de l'ILL

L'espace urbain gagnant ce qui était autrefois de grands espaces de cultures, des coulees ou des coupures vertes doivent être aménagées. Ainsi :

- la vallée de la FECHT au Nord de COLMAR constituera un parc urbain
- la vallée de l'ILL isolera COLMAR de l'autoroute : un vaste espace vert entre l'ILL et l'autoroute y sera aménagé.

Dans ces espaces verts, seuls seront autorisés des bâtiments présentant le caractère d'équipements collectifs et dont la fonction même garantira une protection efficace.

Les régions agricoles

La protection ne devrait concerner que les terres particulièrement menacées par l'urbanisation et celles qui portent des cultures pérennes ayant des mandées de lourds investissements. Ainsi devraient être protégées :

- le vignoble

- la zone maraîchère de COLMAR

- les ceintures vertes autour de COLMAR et à l'ouest des zones industrielles rhénanes, jusqu'à l'ex. N. 68.

- les zones inondables.
- les pentes escarpées des VOSGES

Sont placées dans cette rubrique :

•• Zones impropres à l'urbanisation

- l'ouverture des gravières dont le développement anarchique non seulement constitue une atteinte à la beauté du paysage, mais entraîne la multiplication de dépotoirs qui succèdent à leur exploitation.
- la protection de la nappe phréatique qui devra être préservée de toute nouvelle pollution
- les périmètres de protection des captages d'eau en ce qui concerne : La réglementation devra être sévèrement appliquée
- éviter l'implantation de zones industrielles importantes à proximité des zones industrielles rhénanes.
- développer quelques centres satellites autour de COLMAR
- agricoles, qu'à la volonté de préserver le schéma d'urbanisation du S.D.A.U. qui consiste à :
- Il est à noter que le troisième type de terres protégées est destiné autant à la protection des terres

● II.123 - ESPACES NEUTRES

Il est enfin des espaces qui ne sont pas compris dans ces zones protégées types, sans pour autant être incorporés dans les zones urbanisables ; leur destination reste celle qu'ils ont au moment où le schéma est établi. Toute modification le sera dans le cadre d'un P.O.S. ou d'un P.A.R. (plan d'aménagement rural).

II.2 OPTIONS EN MATIERE D'URBANISME

II.21 LES EQUIPEMENTS COLLECTIFS DE BASE. [INFRASTRUCTURES]

● II.211 - ORGANISATION GENERALE DE LA CIRCULATION ET DES TRANSPORTS

Placée au centre de l'Europe des neuf, l'ALSACE est intéressée au plus haut point par la réalisation rapide du grand axe Mer du Nord - Méditerranée et par l'amélioration des liaisons transversales, interrégionales ou internationales.

● Les liaisons routières et autoroutières

... L'axe nord - sud

La densité urbaine entre VOSGES et RHIN est telle que l'autoroute A 35, de LAUTERBOURG à BALE, pour être véritablement l'artère nourricière de l'ALSACE et le lien entre ses diverses parties, devra fonctionner sans péage, comme la HA.FRA.BA. sa concurrente allemande.

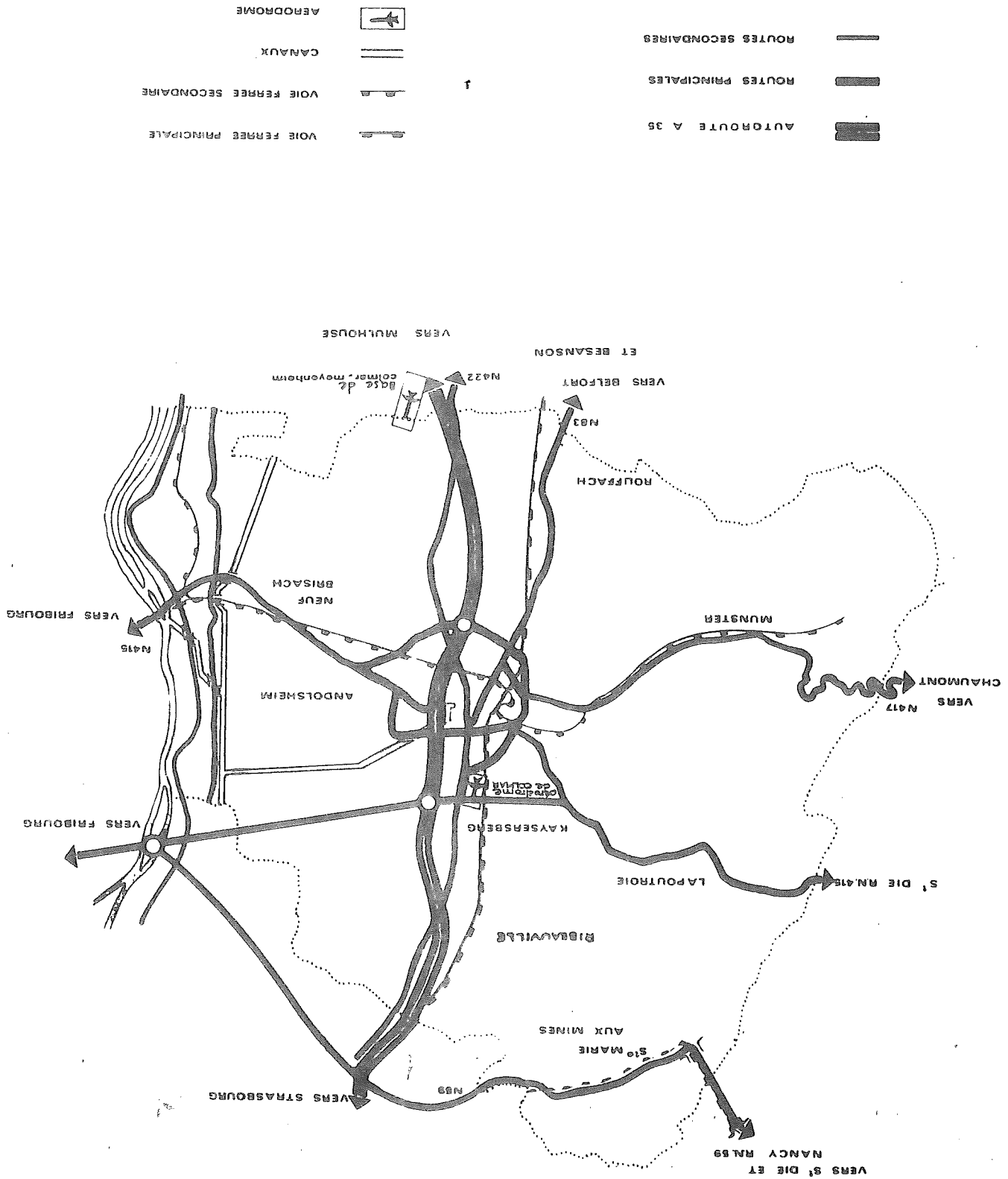
C'est une position maintes fois réaffirmée par les commissions locales d'urbanisme.

La planche N° 77 bis montre comment l'autoroute sera reliée au réseau des voies primaires et irriguera, par leur intermédiaire, l'aire du S.D.A.U. et, notamment l'agglomération de COLMAR.

Les R.N. 83 et 422 garderont, après la mise en service de l'A 35, une grande importance : elles écoulent, sans nul doute, une partie du trafic de transit nord-sud et participeront à la collecte et à la distribution des courants de circulation ayant leur origine ou leur aboutissement dans les limites du S.D.A.U.

C'est pourquoi les travaux dont elles ont fait ou feront l'objet au cours du VI^e plan, nécessités par l'accroissement de la circulation, représenteront un investissement rentable.

RESEAUX FUTURS



Il s'agit, dans les limites territoriales du S.D.A.U.

- pour la R.N. 83 de la déviation à 2 x 2 voies d'OSTHEIM et de l'élargissement à 2 x 2 voies, au nord et au sud de COLMAR, des sections conservées ayant actuellement moins de 4 voies (la rectification d'HERRLISHEIM - HATTSTATT est déjà en service) ;

- pour la R.N. 422 de la déviation à 3 voies de STE-CROIX-EN-PLAINE et, plus au sud, de l'élargissement généralisé de la chaussée de 2 à 3 voies.

L'ancienne route E.D.F. latérale au RHIN a été incorporée dans le réseau des voies départementales avec une emprise disponible de 30 m. Elle ne traverse aucune agglomération et ses accès sont en nombre limité. Il est donc possible de lui donner le statut d'une voie express, qu'empruntera surtout le trafic engendré par les grandes zones industrielles rhénanes. A quelques kilomètres du RHIN le C.D. ex R.N. 68 dessert vira le complexe urbain, appui immédiat des zones industrielles.

... Les liaisons transversales

La moyenne ALSACE est séparée de la FRANCE "de l'intérieur" par la barrière des VOSGES : un seul point la réunit à l'ALLEMAGNE, par dessus le RHIN, face à NEUFBRISACH.

Rompre ce relatif isolement est l'un des objectifs majeurs du S.D.A.U.

L'autoroute A 35 et l'autoroute A 36 MULHOUSE - BELFORT BEAUNE offriront à COLMAR et sa région un débouché direct et rapide vers la région RHONE - ALPES et la MEDITERRANEE.

L'autoroute A 34 de STRASBOURG à PARIS, distante seulement de 70 km par l'autoroute A 35, permettra le contournement des VOSGES par le nord.

Néanmoins l'amélioration des liaisons est - ouest, interrégionales et internationales, au niveau de COLMAR reste prioritaire.

La R.N. 59 qui donnera accès au tunnel et qui s'embranchera sur l'autoroute A 35 à SELESTAT deviendra ainsi utilisable en tout temps, notamment par les poids lourds, et sera un solide trait d'union entre LORRAINE et MOYENNE ALSACE. Elle sera améliorée dans le HAUT-RHIN par la déviation de STE-CROIX-AUX-MINES, par des rectifications locales et par l'élargissement à 3 voies de la chaussée.

Les Allemands prévoient un nouveau point de franchissement du RHIN entre SASBACH et MARCKOLSHHEIM, accessible depuis l'HA.FRA.BA. Ce projet est conçu dans l'optique de la transformation du tunnel de STE-MARIE-AUX-MINES. L'itinéraire le plus direct entre le nouveau pont sur le RHIN et le tunnel sera la R.N. 424 dans le BAS-RHIN, dont les caractéristiques actuelles sont très modestes, puis la R.N. 59.

Au S.D.A.U. de COLMAR - RHIN - STE-MARIE-AUX-MINES est inscrite une liaison entre la R.N. 415, à KAYSERSBERG et MARCKOLSHHEIM. Cette nouvelle transversale, raccordée à l'autoroute A 35 par l'échangeur nord de COLMAR, renforcera les liaisons entre ALLEMAGNE et LORRAINE par le Col du BONHOMME ou le tunnel de STE-MARIE-AUX-MINES. Localement, elle assurera des communications rapides entre la zone industrielle de MARCKOLSHHEIM et COLMAR qui en sera le support urbain principal.

Autre voie de franchissement des VOSGES, le C.D. ex R.N. 417 culmine au Col de la SCHLUCHT, à 1.139m; d'un tracé tourmenté, il est emprunté surtout par le trafic touristique.

Il est le lien essentiel entre la vallée de MUNSTER, COLMAR et les zones d'activités rhénanes. La déviation de WINTZENHEIM raccordée directement à la R.N. 83 (déviation de COLMAR) facilitera et accélèrera ces échanges est - ouest.

Voie de pénétration dans le massif vosgien, le C.D. ex R.N. 417 dessert en particulier les champs de ski, envahis en fin de semaine par les citadins; le retour de ces derniers, le dimanche en fin d'après-midi, provoque à MUNSTER, où se réunissent les vallées de la Grande et de la Petite FÉCHT, des embouteillages importants; la déviation de MUNSTER réalisée par la force des choses en site urbain, avec des caractéristiques modestes, ne pourra être qu'un palliatif à ces difficultés.

La R.N. 415 franchit la crête des VOSGES, au Col du BONHOMME, à une altitude de 950 m.

Elle est et restera sans doute pendant de nombreuses années la liaison la plus directe entre l'ALLEMAGNE et la LORRAINE à travers la moyenne ALSACE.

Elle bénéficiera, au cours du Vie Plan, d'aménagements importants à l'ouest de COLMAR : déviation d'INGERSHEIM (2 voies) ; élargissement de 2 à 4 voies entre AMMER-SCHWIMR et KAYSERSBERG ; déviation de LAPOUTROIE ; crèneau à 3 voies, pour les poids lourds, dans la montée du Col du BONHOMME.

Au cours des plans ultérieurs sont prévus le doublement de la déviation d'INGERSHEIM, la déviation de HACHIMETZ etc...

A l'est de COLMAR, la R.N. 415 possède une réserve de capacité appréciable. Lorsqu'elle aura été réalisée la déviation de WOLFGANTZEN, dont l'assistance est réservée au plan d'urbanisme du G.U. de NEUF-BRISACH, elle se trouvera de bout en bout, (entre le RHIN et l'origine de la future rocade est de COLMAR) en rase campagne. Il sera donc possible d'adapter, sans limitations, ses caractéristiques au trafic qu'elle aura à supporter : trafic interne à l'aire du S.D.A.U. et trafic international franchissant le RHIN.

Les Allemands projettent la construction, à moyen ou long terme, d'une autoroute ULM - FRIBOURG - frontière française, qui déboucherait sur le RHIN à l'amont du pont de la R.N. 415. Un prolongement de cette autoroute en territoire français, jusqu'à l'autoroute A 35 a été recherché, afin de pouvoir procéder, éventuellement, aux réservations d'emprises nécessaires. Il s'est révélé difficile, en raison des contraintes et servitudes du site, et surtout, aurait introduit un nouveau cloisonnement du territoire du S.D.A.U.

La solution finalement retenue a été le raccordement de l'autoroute allemande à la R.N. 415, aménagée en conséquence.

La R.N. 415 communiquera avec l'autoroute A 35 par l'intermédiaire des rocades est et sud de COLMAR. Le trafic venant d'ALLEMAGNE l'empruntera donc tout naturellement pour gagner le tunnel ferroviaire de STB-MARIE-AUX-MINES, dont la transformation en tunnel routier a été concédée à une société privée et sera entreprisée prochainement.

... La desserte des zones touristiques
Deux voies nord - sud remplissent une fonction touristique éminente.

Au pied des collines sous-vosgiennes, la "route du vin" (C.D. 1 bis) supporte, en fin de semaine, des trafics de pointe très importants. Son élargissement à 3 voies, déjà réalisé entre la R.N. 415 et BENNWILHR, sera poursuivi jusqu'à la limite du département du BAS-RHIN. Une déviation de RIBEAUVILLE est à l'étude. Des opérations de sécurité compléteront l'aménagement de cette voie dont l'intégration au site doit être étudiée avec beaucoup de vigilance.

La "route des Crêtes", très fréquentée pendant la belle saison par les touristes et les habitants de la région, est fermée au trafic l'hiver. Le Conseil Général du Haut-RHIN a pris en considération, il y a un certain nombre d'années, le projet de son prolongement, entre le col des BAGNEULES et le col de la HINGRIE, jusqu'à la limite du BAS-RHIN.

Des routes nombreuses assurent la pénétration dans le massif vosgien. Il n'est pas envisagé de les multiplier. Pour celles d'entre elles qui desservent les stations de sports d'hiver, les aménagements à y apporter seront fonction des possibilités de stationnement offertes à proximité des champs de ski.

.. Voies ferrées

La suppression déjà entreprise des passages à niveau et la modernisation de la signalisation permettront une sensible accélération de la vitesse entre STRASBOURG, COLMAR et MULHOUSE. La S.N.C.F. projette l'établissement entre ces trois villes de "liaisons cadencées" de fréquence horaire ou même supérieure. Les relations de trafic marchandises seront également améliorées.

La liaison COLMAR - FRIBOURG est à l'étude avec un éventuel franchissement du RHIN à la hauteur du passage frontalier NEUF-BRISACH - BRISACH.

•• Voies navigables - Equipements portuaires

Le port rhénan de NEUF-BRISACH, déjà très actif, devra suivre le développement de la région de COLMAR toute entière. La nouvelle zone industrielle de NAMBSHEIM - FESSENHEIM disposera d'installations portuaires autonomes.

L'aire du S.D.A.U. tirera profit, comme le reste de l'ALSACE, des liaisons RHIN-SAONE et RHIN-MAIN-DANUBE dont l'achèvement simultané est prévu pour 1981 ou 1982.

•• Voies aériennes

COLMAR est partagé entre les zones d'influence des aéroports de STRASBOURG et de BALE-MULHOUSE.

L'aérodrome de COLMAR-HOUSSEN a une vocation d'aérodrome de tourisme et d'affaires. Son extension vers le Nord est prévue mais sera limitée étant donné sa position en zone déjà très urbanisée.

● II.212 - ETUDE PRELIMINAIRE D'INFRASTRUCTURES DE

TRANSPORTS

La structure et le dimensionnement du réseau de voies rapides qui desservira, aux horizons 1985 et 2000, l'agglomération urbaine de COLMAR résultent de l'étude préliminaire d'infrastructures de transports (E.P.I.T.) exécutée avec le concours de l'agence de l'est du Service Technique des Routes et Autoroutes (S.E.T.R.A.). Les résultats détaillés de l'E.P.I.T. seront publiés par le S.E.T.R.A. sous forme d'une brochure qui expliquera aussi le processus de l'étude. On ne retiendra ici que les points essentiels de cette publication.

● Cadre de l'étude

Ont été pris en compte, dans la recherche du schéma de réseau, les courants de trafic internes à l'aire territoriale du S.D.A.U., augmentée du secteur de MARKOLSHEIM, dans le BAS-RHIN : la zone industrielle de MARKOLSHEIM, de par sa situation, dépendra du département du HAUT-RHIN pour l'hébergement d'une partie des travailleurs qui y seront employés et pour les services de haut niveau qu'offre la ville de COLMAR.

De plus, un pôle générateur de trafic a été localisé en ALLEMAGNE, dans la région de FRIBOURG, pour obtenir la simulation des migrations journalières de travailleurs frontaliers.

L'étude s'est concentrée surtout sur l'agglomération urbaine de COLMAR qui est et restera le foyer des trafics internes à l'aire du S.D.A.U. ; la protection du centre a retenu particulièrement l'attention.

● Hypothèses retenues

Le calcul des déplacements de personnes, et par suite des trafics, découle des objectifs d'urbanisation et d'emplois définis par la Commission locale d'urbanisme, qu'il a été nécessaire d'affiner compte tenu d'un découpage assez fin de l'aire du S.D.A.U.

A aucun moment ces objectifs n'ont été remis en question, en raison des volontés qu'ils expriment et parce qu'il s'est trouvé qu'ils n'entraînaient pas un dimensionnement prohibitif des voies de circulation.

L'hypothèse n'a été faite qu'en raison de la généralisation prévisible de la journée continue et de l'évolution des modes de vie, le nombre quotidien des déplacements entre domicile et lieu de travail diminue-rait progressivement dans l'avenir, tandis que le nombre des autres types de déplacements irait augmentant. Il a été admis que ces déplacements se feraient de plus en plus en voitures particulières. Ce choix résulte de la constatation d'une tendance et c'est lui qui donne le plus de sécurité dans le dimensionnement des infra-structures de transport et, par conséquent, dans la réservation, dans les P.O.S., des terrains nécessaires à leur réalisation progressive.

Il est bien certain d'autre part que la taille de l'agglomération de COLMAR, qui restera modérée (126.000 habitants en l'an 2000) et le caractère historique de son centre excluent le recours à des transports en site propre. L'effort de la municipalité de COLMAR pour rendre plus commodes et plus confortables les transports urbains actuels (autobus) sera poursuivi.

•• Stationnement

La planche n° 84 bis montre les possibilités de stationnement actuelles dans le centre. Celui-ci est subdivisé en quatre zones, la zone 1 étant la partie ancienne de la ville, où le commerce et le tourisme sont les plus actifs. Les 8.450 places de stationnement disponibles en 1973 se trouvent :

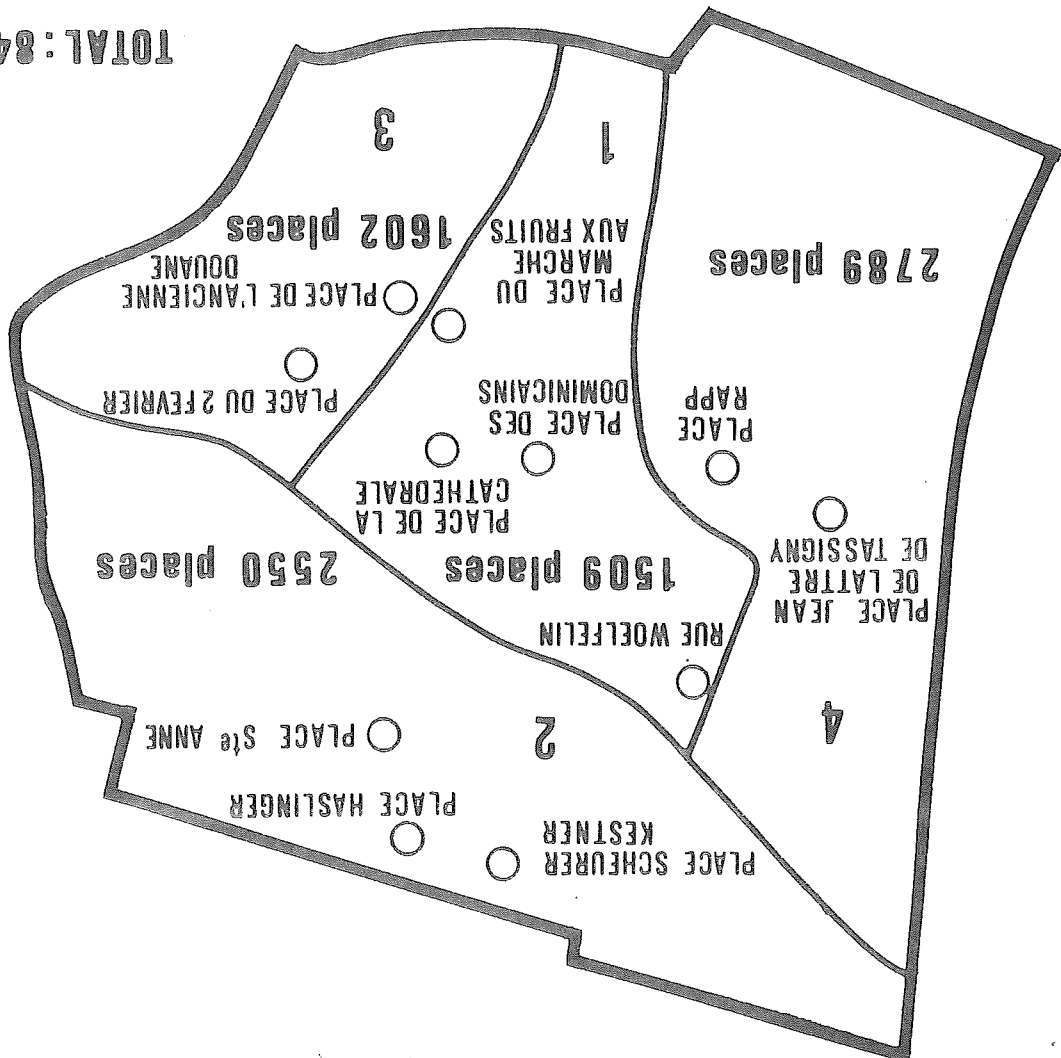
- sur le domaine public (chaussées, parcs, terre-pleins, dans les limites imposées par la réglementation.
- sur les terrains libérés, dans les zones 2 et 3 par les démolitions effectuées dans le cadre de la rénovation du centre.

Actuellement, le stationnement dans le centre ne soulève pas de difficultés majeures. La planche n° 84 ter fait apparaître la réserve ou le déficit du stationnement, en 1985, dans les quatre zones du centre.

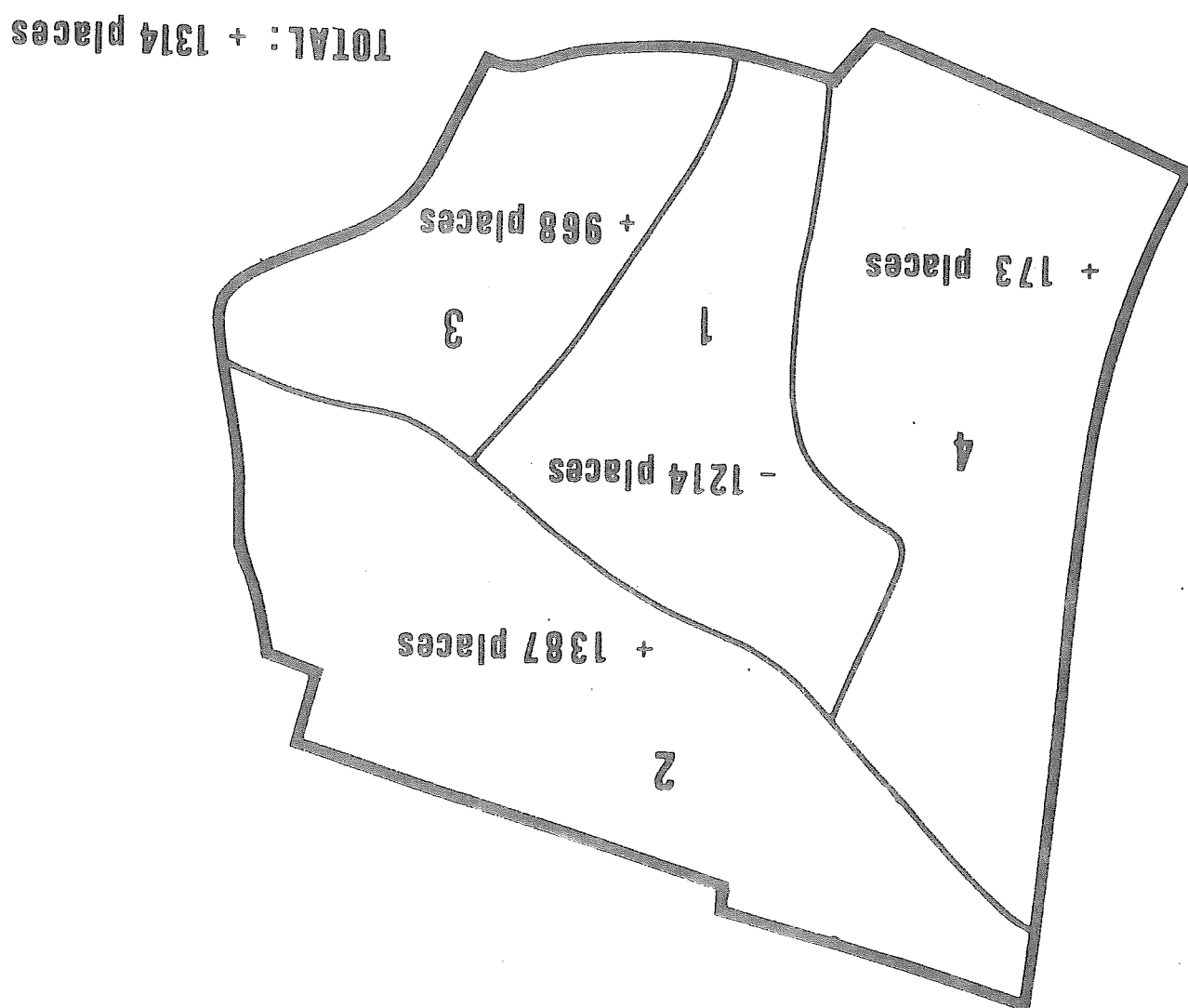
OFFRE ACTUELLE STATIONNEMENT DANS LE CENTRE

○ Parkings existants

TOTAL: 8450 places



RESERVE OU DEFICIT 1985 STATIONNEMENT DANS LE CENTRE



Ces chiffres portés dans chacune de ces zones représentent la différence algébrique entre :

- la demande maximale en stationnement qui se produit à 16 heures et qui est évaluée à une fois et demie le nombre de véhicules quittant la zone à 17 heures de pointe du soir, c'est-à-dire entre 18 heures et 19 heures.

- l'offre en stationnement.

Cette dernière s'obtient, en 1985, en ajoutant à l'offre actuelle les 500 places que procurera la construction du silo à voitures "Villes de France", dans la zone en cours de rénovation, et en lui retranchant les 200 places qui seront perdues à la suite de la création d'une zone piétonnière dans la vieille ville.

On constate donc en 1985 :

- un déficit de 1.214 places de stationnement dans la vieille ville ;

- une réserve de capacité de 1.314 places pour l'ensemble du centre.

La vieille ville et, en particulier, la zone piétonnière seront accessibles, à partir des parcs de stationnement périphériques, au prix d'un trajet à pied n'excédant pas 300 mètres, qui est tout à fait acceptable, d'autant que le cheminement s'effectue dans un décor urbain attrayant animé par le tourisme et le commerce.

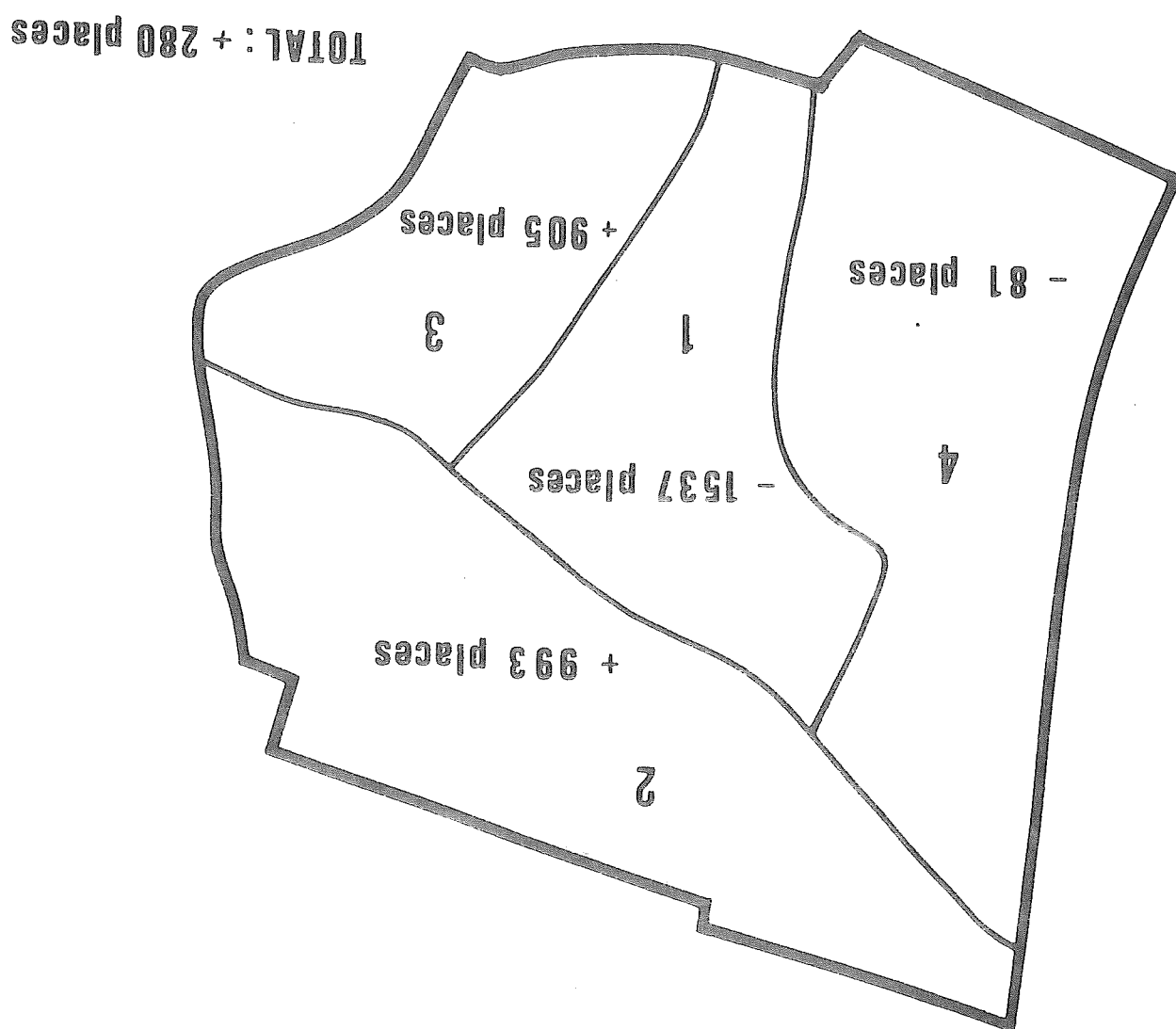
La planche n° 85 bis fait apparaître par zones les réserves ou déficits de stationnement dans le centre en l'an 2000, le parking "Vauban", d'une capacité de 450 places étant supposé réalisé.

Les remarques faites à propos de la situation 1985 s'appliquent, "mutatis mutandis" à la situation 2000, la réserve de capacité, à cette époque, étant très réduite.

En résumé, sous réserve de créer d'ici à 1985 les 500 places de stationnement du parking "Villes de France" et, entre 1985 et 2000 les 400 places du parking "Vauban" le stationnement dans le centre ne devrait jamais poser de problème.

La municipalité peut encore jouer, dans un sens favorable, par des mesures de police, l'extension du stationnement payant et l'amélioration des lignes radiales de transports urbains.

RESERVE OU DEFICIT 2000 STATIONNEMENT DANS LE CENTRE



•• Réseau de voirie

La structure du réseau de voirie adoptée au terme de l'étude ne varie pas de 1985 à 2000, mais entre ces deux dates, les caractéristiques des voies, et notamment leur largeur, sont adaptées au trafic croissant qu'elles ont à écouler.

Le réseau se compose :

- des voies rapides dessinées sur la planche n° 77 bis, qui sont conçues pour opposer le moins d'obstacles possibles à l'écoulement du trafic, dont elles canalisent les grands courants.

- d'un ensemble de voies urbaines formant le réseau "artériel" et dont la combinaison fournit un certain nombre d'itinéraires à travers les mailles du réseau de voies rapides.

Le rôle du réseau artériel est, d'une part de collecter le trafic dans le réseau urbain ou de l'y distribuer, d'autre part de suppléer, aux heures de pointe, aux insuffisances des voies rapides, en acheminant des courants généraux de circulation.

Le réseau artériel sera sensiblement en 1985 et en 2000 ce qu'il est maintenant ; seuls seront réalisées quelques percées en vue de rendre plus directs (jonction avenue Clémenceau - rue de la SEMM) ou de doubler (jonction rue des Bains - rue de la 1^{re} Armée Française) des itinéraires primordiaux, et supprimés un certain nombre de goulots d'étranglement.

Pour le reste on s'efforcera, par des mesures techniques appropriées, tirées des plans de circulation successifs, et sans léser le tissu urbain, de tirer le parti maximal du réseau artériel existant. Il a été admis que les capacités actuelles des voies, évaluées à partir de leur largeur utile, pourraient être majorées de 25 %.

L'étude a donc porté presque exclusivement sur le réseau de voies rapides. Elle est partie de l'affectation, sur un réseau de voirie préconçu des trafics découlant des hypothèses d'urbanisation et d'emplois du S.D.A.U.

Le test a permis de déceler un certain nombre d'insuffisances du réseau, ou d'impossibilités physiques à sa réalisation auxquelles on s'est efforcé de remédier avant une nouvelle affectation de trafic.

On a ainsi, par approches successives, abouti au schéma définitif n° 4 b représenté sur les planches n° 87 bis (1985) et n° 87 ter (2000).

La capacité à donner aux voies y est exprimée en "voies autoroutières" et "voies artérielles".

Une "voie autoroutière" est une bande de 3,50 m de largeur appartenant à une chaussée dotée de tous les moyens techniques propres à faciliter l'écoulement du trafic : circulation unidirectionnelle, interdictions d'accès, carrefours très espacés, sans cisaillements,...

Une "voie artérielle" est une bande de 3,00 à 3,50 m de largeur appartenant à la chaussée d'une rue classique Des carrefours nombreux, l'accès des riverains, le stationnement latéral y sont autant de freins à la circulation des véhicules.

La capacité d'une voie autoroutière est de 1.650 U.V.P./heure (1), celle d'une voie artérielle 825 U.V.P./heure.

Les planches n° 87 bis et n° 87 ter traduisent donc, en fin de compte, le nombre d'U.V.P. que doit écouler dans le sens le plus chargé chacune des voies du réseau. Dans la réalité les chaussées devront comporter un nombre de voies double de celles indiquées, pour chaque tronçon, par les schémas 4 b (ou de leur équivalent). C'est aux municipalités, aux urbanistes et aux ingénieurs qu'il appartiendra de définir, pour chacune des composantes du réseau, d'après sa fonction et son plus ou moins grand degré d'intégration au tissu urbain, le statut et les caractéristiques (profil en travers, notamment) à lui donner ; de ce choix résulteront les réservations de terrains à opérer dans les P.O.S.

Dans le calcul du dimensionnement des chaussées, il n'a pas été tenu compte du trafic de transit, considéré comme marginal ; il sera toujours possible, sur les quelques itinéraires qui le canalisent, de le superposer, pendant l'heure de pointe du soir (de 18 heures à 19 heures) au trafic interne à l'aire d'étude et de vérifier s'il influe sur la largeur des chaussées.

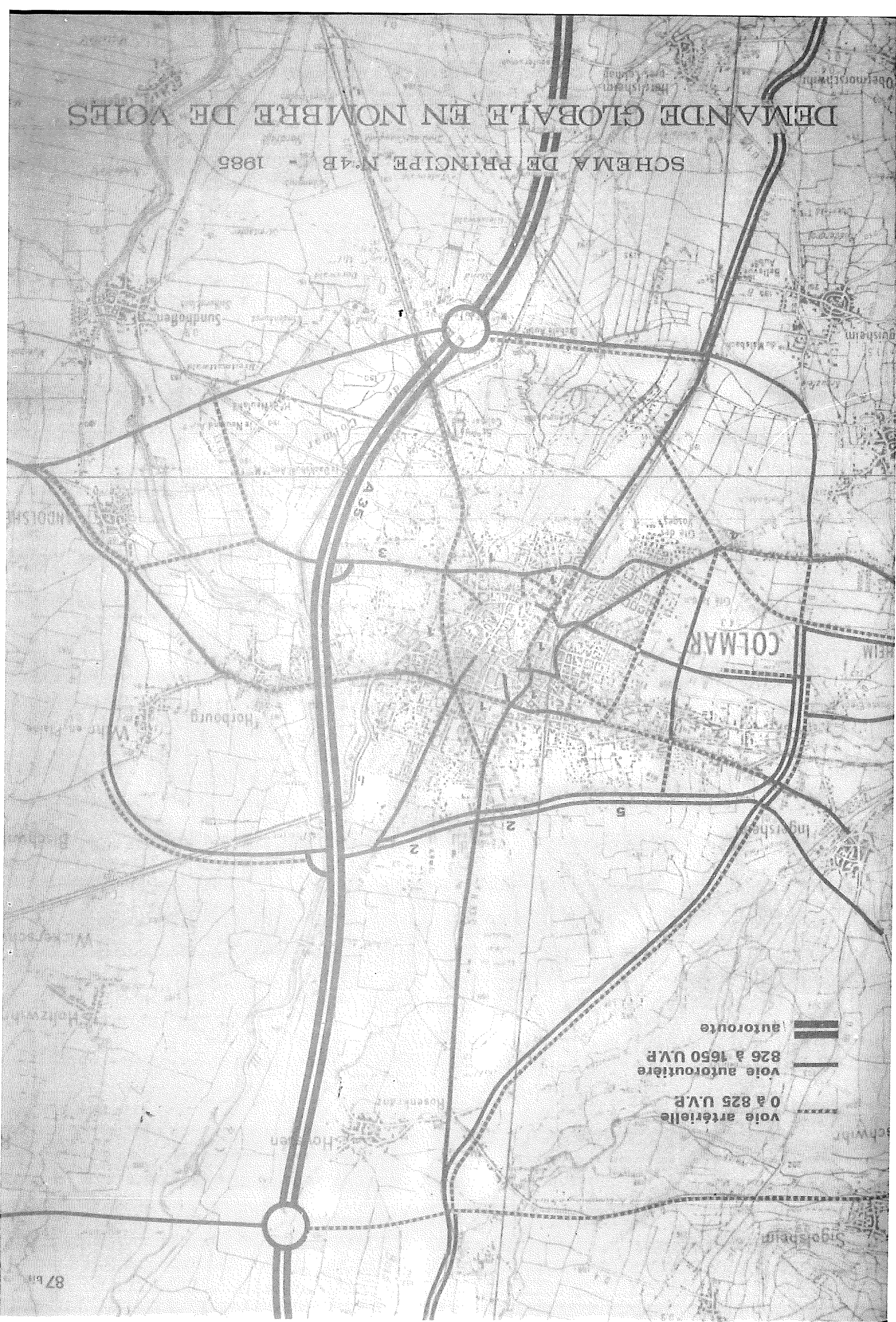
(1) U.V.P. = unité de voitures particulières L'U.V.P. est, conventionnellement, l'unité servant à mesurer le trafic. Les différents types de véhicules sont convertis en U.V.P. au moyen des coefficients d'équivalence ci-après :

0,15	U.V.P. pour	1	deux-roues
1	U.V.P. pour	1	voiture particulière
2	U.V.P. pour	1	bus
2	U.V.P. pour	1	U.V.P. pour
			1 poids lourd

	Référence au plan	
Rocade proche	1	Av. d'Alsace Rue de la Cavalerie Av. Clémenceau La Croix blanche Rue de la 5e Division blindée Rue des Francs Rue de l'Industrie Av. de Lorraine Av. Poincaré Av. de la République Rue de la Semm Rue Stanislas
Rocade éloignée	2	* *
Pénétr. centre.	3	*
	4	*
	5	*

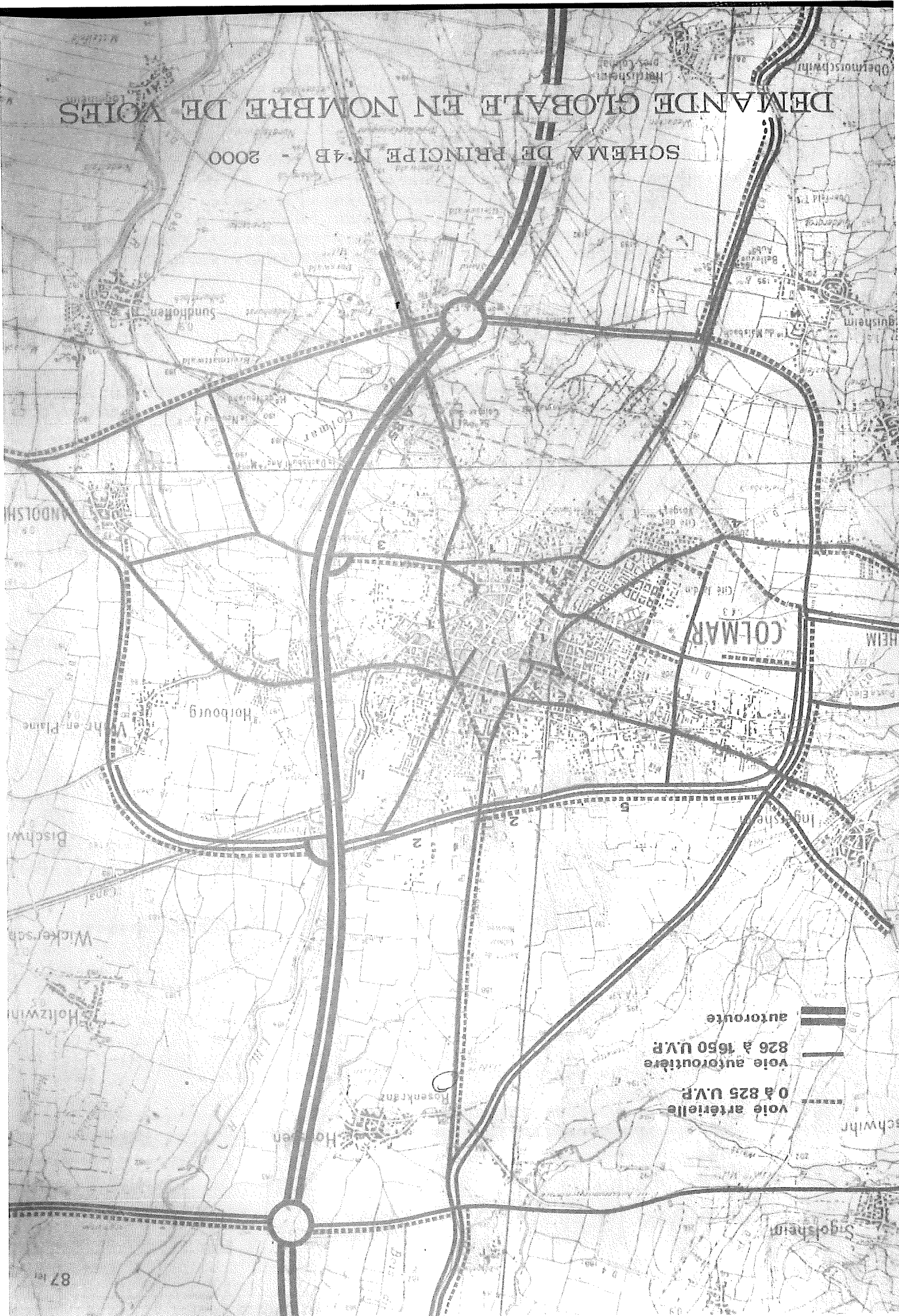
DEMANDE GLOBALE EN NOMBRE DE VOIES

SCHEMA DE PRINCIPLE N°4B - 1985



DEMANDE GLOBALE EN NOMBRE DE VOIES

SCHEMA DE PRINCIPLE N.4B - 2000



- voie artérielle 0 à 825 U.V.P.
- voie autoroutière 826 à 1650 U.V.P.
- autoroute

La constitution générale du réseau résulte des considérations suivantes :

- Le centre ancien de COLMAR, avec son lacs de rues étroites, se prête mal à la circulation automobile ; il ne saurait être question, en raison de son caractère historique et artistique, d'y pratiquer des trouées.

- La rivière "L'ILL" et la voie ferrée de STRASBOURG à BALB créent dans l'agglomération de COLMAR deux coupures nord - sud dont les points de franchissement sont nombre réduit.

- La R.N. 83 est actuellement la seule liaison directe entre l'agglomération de COLMAR et la partie nord de l'aire d'étude.

L'indispensable protection du centre est assurée par deux rocades :

- une rocade éloignée qui se dessine clairement sur les planches n° 87 bis et 87 ter, et que complète une section de l'autoroute A 35 ;

- une rocade proche constituée par la rue de la Cava-lerie, l'avenue d'Alsace, l'avenue Clémenceau, l'avenue Raymond Poincaré, l'avenue de la République, la rue Stanislas et la rue de la 5e Division Blindée.

La rocade éloignée capte et dévie les trafics affluant par les voies radiales et qui n'ont ni origine ni destination dans le tissu urbain qu'elle circonscrit. Elle assure, concurremment avec la rocade proche, la collecte ou la distribution des trafics ayant leur origine ou leur destination dans la zone annulaire comprise entre l'une et l'autre.

La rocade proche dévie du centre les trafics qui n'y ont pas leur aboutissement et desservent les grands parcs de stationnement.

Les trafics de direction générale est - ouest ont, par leur importance, influé beaucoup sur la disposition du réseau.

Actuellement le seul franchissement convenable de l'ILL est assuré par la R.N. 415. Cette voie, une fois aménagée, comportera dans toute la traversée de l'agglomération deux chaussées à 2 voies artérielles ; les marges de recul nécessaires sont d'ores et déjà inscrites au plan d'urbanisme de COLMAR.

La traversée de HORBOURG, qu'il est impossible d'élargir davantage, sera doublée par une voie urbaine dont le tracé est inscrit au P.O.S. à l'étude. La principale difficulté résidera dans la jonction directe entre la rue de la Cavalerie et la rue d'INGERSHEIM, qui éliminera le tracé en battonnette actuel : il faudra réaliser un deuxième ouvrage sous la voie S.N.C.F. et démolir quelques immeubles, anciens il est vrai, à son voisinage.

Même aménagée de la sorte la R.N. 415 ne saurait suffire à écouler tous les trafics de direction est - ouest.

D'où l'utilité de la "rocade est" qui prendra naissance sur la R.N. 415, au sud de l'agglomération de HORBOURG-WIHR, contournera cette dernière à l'est et au nord et se raccordera à la rue de l'Industrie.

Cette voie traversera, entre la R.N. 415 et l'autoroute A 35 une zone naturelle. Les seules difficultés de réalisation se poseront au franchissement de l'autoroute et immédiatement de part et d'autre :

- l'autoroute s'élève, à cet endroit, pour dégager le gabarit du Canal de COLMAR ;

- un quart d'échangeur entre la rocade et l'autoroute doit être créé sur un terrain encombré ;

- la rocade, à l'ouest de l'autoroute, doit s'insérer dans la zone industrielle nord de COLMAR, déjà largement occupée, sans contrarier le projet d'un nouvel embranchement ferroviaire (une étude sommaire de la Direction Départementale de l'Équipement montre que c'est encore possible sans démolitions).

A l'ouest de l'autoroute A 35 la rocade est se prolonge par la rue de l'Industrie et la rue des Francs qui sont un élément de la rocade éloignée de protection du centre. Il est possible de donner à cette dernière les caractéristiques résultant de l'E.P.I.T. Un seul écuell, mais il est de taille est le croisement avec la R.N. 83 ; un carrefour dénivelé est à prévoir à terme et il faudra envisager la démolition des installations militaires bordant la rue des Francs.

La partie résiduelle du trafic collecté, à l'est de l'ILL, par la R.N. 415 contournera au sud l'agglomération de COLMAR par une voie dont la construction est aisée, le tracé se développant tout du long en zone rurale.

Sur cet élément sud de la rocade éloignée de protection du centre s'embranche l'axe rue de la Semm (C.D. 13) - avenue Clémenceau - avenue Poincaré qui assure une pénétration directe vers le centre de COLMAR.

La rue de la Semm aura, à la fin du siècle, des caractéristiques importantes : en pratique 6 voies artérielles. Son élargissement ne devrait pas présenter de difficultés majeures, le tissu urbain étant lâche et les marges de recul suffisantes inscrites au plan d'urbanisme de COLMAR.

Des échanges considérables se produisent, à travers la voie ferrée de STRASBOURG à BALE, entre la Z.U.P. et le centre hospitalier d'une part, les zones d'emploi et les commerces du centre d'autre part. Malgré la mise en service récente du passage supérieur du Centre, les ouvrages de franchissement de la voie ferrée, qu'il est impossible d'élargir, sont en nombre insuffisant.

C'est pourquoi il est prévu de prolonger la déviation de la R.N. 417 à WINTZENHEIM depuis le lieu-dit "La Croix Blanche" jusqu'à la R.N. 83, à la limite sud de COLMAR. Les terrains nécessaires sont réservés au plan d'urbanisme de COLMAR.

Tous les échanges intéressant l'agglomération de COLMAR qui se produisent entre les territoires séparés par la ligne est - ouest passant au carrefour des R.N. 422 et 83 sont actuellement canalisés par cette dernière voie. La R.N. 83 est arrivée à saturation et il n'est pas possible, sans démolitions massives, de donner à la chaussée plus de 6 voies artérielles.

Pour supprimer à l'avenir ce goulot d'étranglement deux solutions sont envisagées :

1°) Création d'une liaison entre la R.N. 83, au nord de HOUSSEN, et l'avenue de Lorraine, à l'origine de la déviation d'INGERSHEIM. Cette voie traverse, sur toute sa longueur, une zone naturelle.

2°) Utilisation d'une section de l'autoroute A 35 par le trafic local. A cet effet deux quarts d'échangeurs seront créés au niveau de la rue de la Semm (C.D. 13) et de la rocade est. Ils feront communiquer, dans les deux sens, ces voies et les sections de l'autoroute situées plus au nord.

Les échangeurs desservant à partir de l'autoroute A 35, le nord de l'aire d'étude se situeront sur la transversale de KAYSERSBERG à MARCKOLSHHEIM et à hauteur de RIBEAUVILLE.

L'injection du trafic local sur l'autoroute A 35 conduira à lui donner 3 voies dans chaque sens entre le quart d'échangeur de la rue de la Semm et l'échangeur de HOUSSEN.

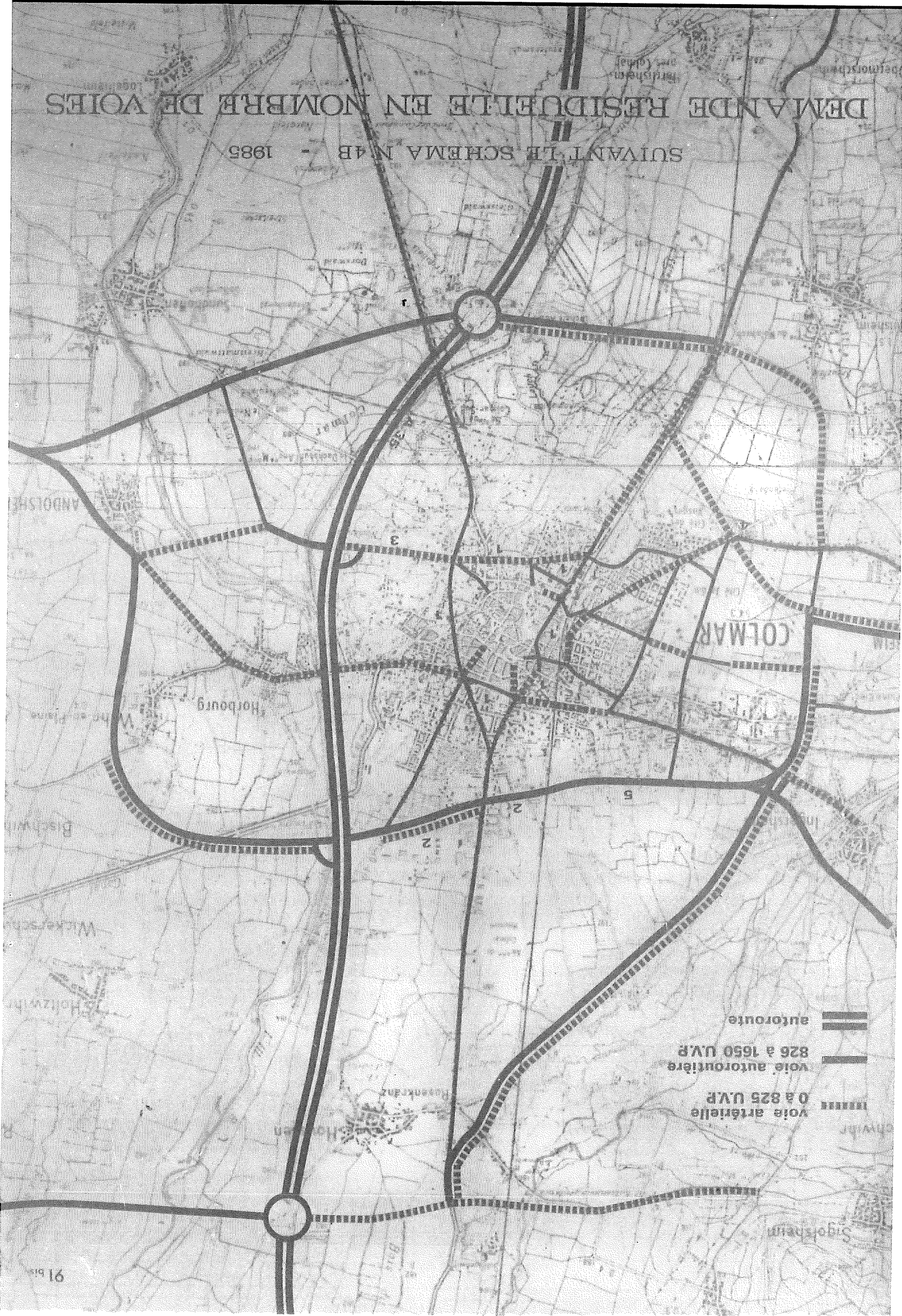
Elle implique pratiquement la mise hors péage de l'autoroute entre l'échangeur sud de COLMAR et l'échangeur de RIBEAUVILLE (ou, à la grande rigueur celui de HOUSSEN) ce qui corrobore la position prise par la Commission locale d'urbanisme.

Les planches n° 91 bis et 91 ter ("Demande résiduelle en nombre de voies") indiquent, en nombre de voies autoroutières ou artérielles, l'importance des voies à créer, en complément du réseau actuel, pour aboutir au schéma 4 b.

L'E.P.I.T. évalue à 27 km la longueur des infrastructures de transport à créer, d'ici 1985, horizon intermédiaire du S.D.A.U., soit 2,250 km en moyenne par an. Ce chiffre, qui peut paraître considérable, résulte du parti d'urbanisation adopté. En contrepartie, la plus grande longueur des voies à créer sera construite en zone naturelle, dans les conditions techniques et économiques les meilleures.

DEMANDE RESIDUELLE EN NOMBRE DE VOIES

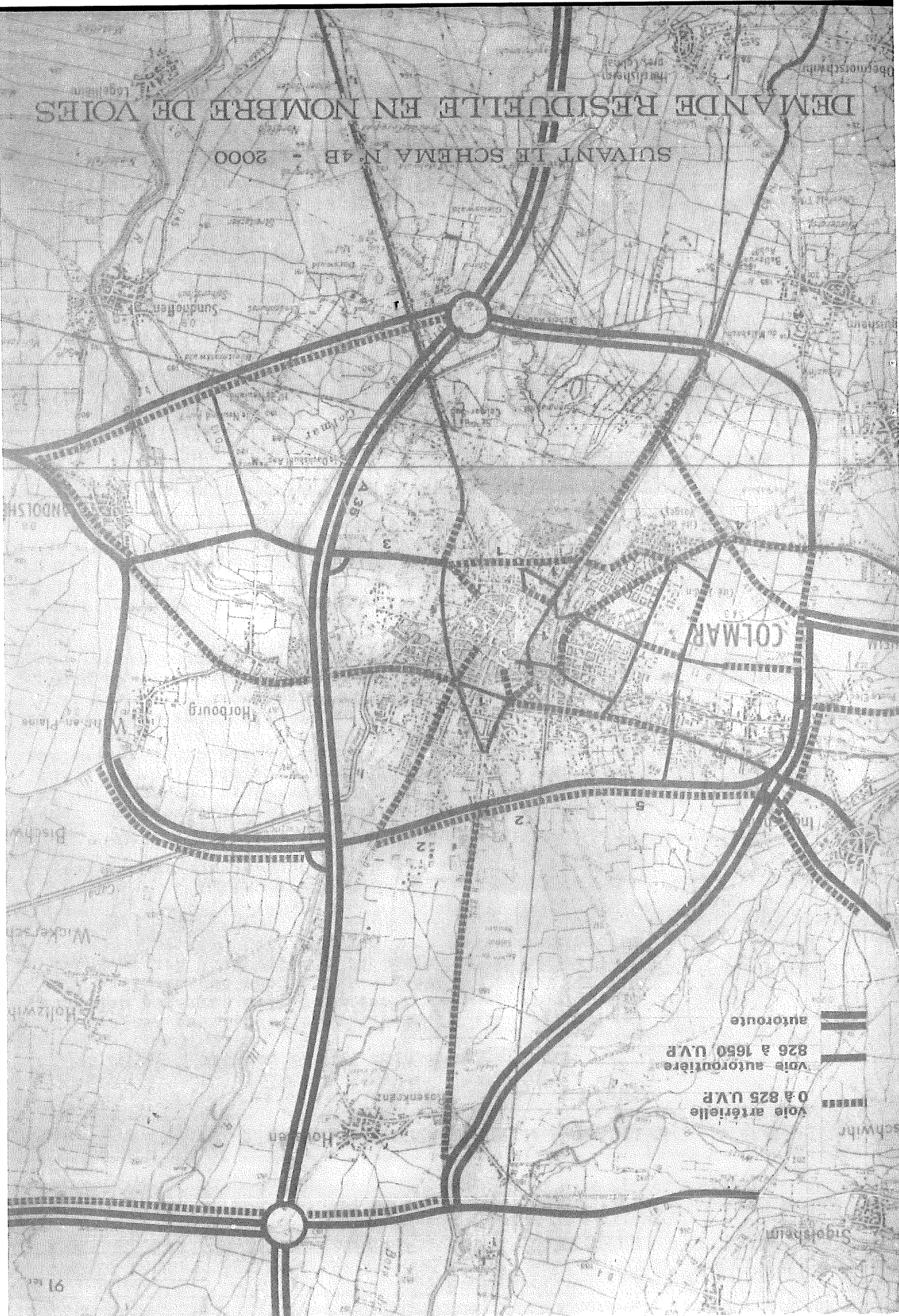
SUIVANT LE SCHEMA N° 4B - 1985



- voie artérielle 0 à 825 U.V.P.
- voie autoroutière 826 à 1650 U.V.P.
- autoroute

DEMANDE RESIDUELLE EN NOMBRE DE VOIES

SUIVANT LE SCHEMA N° 4B - 2000



•• L'alimentation en eau potable

Les équipements à prévoir pour satisfaire les besoins en eau potable sont d'une part, les ouvrages destinés à créer ou augmenter les ressources en eaux superficielles ou souterraines et d'autre part des ouvrages de prélèvement et de distribution.

••• Le développement des ressources naturelles

Les besoins des agglomérations des collines sous-vosgiennes et de la plaine pourront être couverts par la nappe phréatique dont l'importance constitue un atout sérieux pour la région. Aucune limite des possibilités de cette nappe n'a été précisée à ce jour. Il faut cependant la préserver de toutes pollutions nouvelles et entreprendre une action énergétique pour restaurer sa qualité compromise, notamment par les rejets en provenance de l'activité minière et les contaminations par le réseau superficiel.

Le problème se pose essentiellement dans les vallées vosgiennes. Il faut y envisager, lorsque cela est techniquement et économiquement possible, la création de retenues importantes qui seules permettront de résoudre les problèmes d'alimentation en eau.

- Dans la vallée de la FECHT

La zone haute de la vallée amont de MUNSTER possède des ressources souterraines relativement limitées ; toutefois 2 forages récents (AMPFERSBACH et METZERL) ont permis de mettre à jour des débits de 100 à 150 m³/h. Actuellement, c'est la région de MUNSTER qui souffre le plus du manque d'eau qui ne pourra que s'accroître dans les années à venir. Le problème ne sera résolu à long terme que par la construction de retenues, la découverte récente d'eaux souterraines ne pouvant couvrir, et de loin, les besoins prévisibles dans ce secteur.

Plusieurs sites ont été reconnus : SCHMELZWASEN (2 à 5 millions de m³), STEINBRUCK (6 millions de m³), KRESBACH (2 millions de m³). Pour ces ouvrages, suivant la hauteur des digues, le prix de revient du m³ d'eau stocké varierait de F. 0,40 à 0,60.

- Dans la vallée de la WEISS

Les communes de cette vallée sont essentiellement alimentées par des eaux superficielles et l'on y retrouve les mêmes difficultés et les mêmes problèmes, aggravés par l'absence de nappe souterraine.

Une solution pourra être apportée par la réalisation d'une retenue. Parmi tous les sites reconnus, c'est celui de FRELAND qui semble le plus favorable (0,06 à 5 millions de m³) et qui conduirait à un prix de revient du m³ d'eau de l'ordre de F. 0,50 à 0,60.

Pour ces deux vallées, la création de retenues permettrait, outre l'amélioration des ressources en eau, de limiter les effets des crues tout en assurant aux rivières un débit d'étiage suffisant.

- Dans la vallée de la LIEPVRETTE

C'est dans cette vallée que la situation est la plus critique. En effet, il n'existe aucune ressource souterraine et les eaux superficielles facilement exploitables, ont toutes été captées. Actuellement, le déficit en eau se fait déjà sentir et dans l'avenir les problèmes prendront de plus en plus d'acuité. Plusieurs sites de barrage ont été reconnus et étudiés, mais leur réalisation conduirait à des prix de revient de l'eau stockée de l'ordre de F. 2 à 3 du m³. Des études sont en cours pour rechercher de nouvelles sources, tant sur le versant alsacien que sur le versant lorrain. Une étude de l'alimentation en eau de cette vallée à partir de la plaine est également envisagée.

Quoiqu'il en soit, dans l'avenir, le prix du m³ d'eau sera élevé dans cette vallée.

... Les équipements de prélèvement et de distribution

- Aménagements à prévoir

L'étude complète du réseau desservi par la R.M.C. (Régie Municipale de COLMAR) a été faite dans le cadre du G.U. (Groupement d'Urbanisme) de COLMAR (cfr. annexe sanitaire). Dans un proche avenir, des travaux d'extension du réservoir du LITZENBERG sont à entreprendre. Dans un avenir plus éloigné, il pourrait être envisagé de créer de nouveaux forages au NEULAND si les besoins en eau augmentaient considérablement.

De nouveaux captages devront être entrepris dans les vallées vosgiennes ou le seront prochainement (RIBBAUVILLE, THANNENKIRCH). Eventuellement, l'équipement de deux forages de la vallée de MUNSTER sera à faire. Les communes des collines sous-vosgiennes, en grande partie déjà alimentées par des forages dans la nappe, s'orienteront vraisemblablement vers cette solution dans les années à venir. De nouvelles stations de pompes seront à créer ainsi que les réseaux correspondants.

- Servitudes de protection

Tous les points d'eau utilisés pour l'alimentation en eau potable doivent disposer d'un périmètre de protection, en application de l'article L 20 du Code de la Santé Publique.

Actuellement, tous les points d'eau ne sont pas encore protégés ou le sont insuffisamment (périmètres trop restreints, routes non protégées à proximité des forages etc...)

D'une manière générale, les périmètres éloignés prévus par l'article 7 de la loi du 16 décembre 1964 devront être déclarés d'utilité publique. Une action dans ce sens a été entreprise par la Direction Départementale de l'Agriculture.

•• L'assainissement

Du fait de la topographie du terrain et de la répartition des agglomérations, les trois grandes régions naturelles de l'aire du S.D.A.U. peuvent constituer trois ensembles distincts pour les actions à entre-

prendre du point de vue de l'assainissement.

... La montagne et les vallées vosgiennes

La pente générale du terrain est favorable au regroupement des réseaux, parfois rendu techniquement peu rentable du fait de l'éloignement ou de l'isolement de certaines agglomérations.

Est actuellement projeté le groupement des communes de SOULTZBACH-LES-BAINS et WIHR-AU-VAL. Les réseaux nord et sud des TROIS-EPIS doivent être ramenés sur la station d'INGERSHEIM.

Est envisagé en outre le regroupement des futurs réseaux de la vallée de MUNSTER en trois ensembles avec station d'épuration :

MITTLACH, SONDERNACH, METZERL avec station à METZERL.
MUNSTER et environs (10 communes) avec station à l'aval de GUNSBACH.

WAHLBACH, ZIMMERBACH avec station à ZIMMERBACH.

On peut également envisager :

- dans la vallée de la WEISS, le regroupement des réseaux d'ORBAY - FRELAND et LAPOUTROIE avec station à l'aval de HACHIMETTE.

- dans la vallée de la LIEPVRETTE le regroupement des communes de ROMBACH-LE-FRANC et LIEPVRE (le rattachement éventuel de STE-CROIX-AUX-MINES doit être étudié).

•• Les collines sous-vosgiennes

Bien que comparativement, ce secteur rend possible, du fait de la pente générale du terrain, un grand nombre de regroupements dont certains sont déjà réalisés ou en cours de réalisation.

•• La plaine

La très faible pente du terrain y limite les possibilités de regroupement. Les regroupements de réseaux susceptibles d'être prévus concernent la plupart des communes du syndicat intercommunal des eaux de la plaine de l'ILL d'une part, BALGAU et NAMBSHEIM d'autre part.

L'opération la plus urgente en matière d'assainissement est la construction de la station d'épuration de COLMAR dans laquelle il ne sera pas possible d'améliorer la qualité des eaux de l'ILL.

•• Distribution d'énergie

Energie électrique

La construction de la centrale nucléaire de FESSENHEIM accroîtra la production de plus d'un milliard de kW/h (à peu près l'équivalent de la consommation industrielle du HAUT-RHIN en 1970).

Pour l'ensemble du département, il y a lieu de prévoir des lignes à très haute tension pour assurer l'interconnexion des postes producteurs comme l'évacuation de l'énergie produite vers le réseau général.

Ces lignes seront réalisées dans deux directions principales : l'une Nord-Sud, le long du RHIN pour relier les ouvrages de production, l'autre Est-Ouest en direction de la Région Parisienne. Elles seront de 730, 380 ou 225 kV.

L'alimentation de l'aire du S.D.A.U. implique un développement permanent des réseaux de distribution à moyenne et basse tension. Ce développement tiendra compte de la volonté de sauvegarder les sites ; les nouvelles implantations se faisant, chaque fois que cela sera possible, dans les couloirs existants.

En fin de siècle, il est prévu 4 postes de transformation 225/63 kV pour l'alimentation de l'aire du S.D.A.U. L'évolution prévisible pour les ouvrages à 63 kV est plus difficile à définir.

En effet, elle est très liée aux développements de consommation qui peuvent être ponctuels, c'est le cas des industries importantes, et n'être connue que très peu de temps avant leur réalisation.

Il est également envisagé la possibilité de construire une centrale hydraulique de transfert dans l'aire du S.D.A.U.

Gaz

Les bénéfices de l'alimentation par gaz naturel ne seront ressentis que dans les prochaines années. Ce gaz constitue actuellement un atout primordial pour l'implantation d'industries nouvelles.

Le C.I.M.A.B. (Comité International Moyenne ALSACE - BREISGAU) qui, dans la région de COLMAR - FRIBOURG tente de réaliser une étroite collaboration européenne, propose de mettre à l'étude la connexion des réseaux d'alimentation en gaz à l'Est et à l'Ouest du RHIN.

•• Télécommunications

Un effort tout particulier doit être apporté à la création d'un réseau de même qualité et d'une densité au moins équivalente à celui des pays voisins, l'équipement téléphonique et téléx étant une nécessité vitale pour l'industrialisation.

A la fin du VIème plan, le taux d'équipement sera de 12,5 lignes pour 100 habitants, (soit à peu près l'équivalent de ce qui existe dès à présent outre-RHIN).

II.22 LES SERVICES COLLECTIFS DE BASE [SUPERSTRUCTURES]

● II.221 - ETABLISSEMENTS SCOLAIRES

● L'enseignement secondaire

Globalement les besoins actuels sont couverts par les établissements scolaires existant tant pour le 1er que pour le second cycle.

La localisation des nouveaux établissements ou l'extension éventuelle de certains de ceux qui existent est fonction du dynamisme démographique des différents secteurs constituant l'aire du S.D.A.U.

● L'enseignement agricole

Les structures actuelles en matière de formation professionnelle agricole sont suffisamment développées pour faire face aux besoins prévisibles.

● L'enseignement supérieur

La Commission de Schéma souhaite que COLMAR soit dotée d'équipements universitaires, afin de former les cadres administratifs, techniques, et commerciaux, nécessaires à la vie économique de la région.

Ainsi COLMAR renforcera son rôle administratif, commercial et hospitalier par l'enseignement du Droit, des Sciences Economiques, et par un enseignement médical en liaison avec l'Hôpital Pasteur.

La formation permanente s'ajoutera à cet enseignement de "type classique".

La zone d'influence de COLMAR touchera une population d'environ 300.000 à la fin du siècle. Le nombre théorique d'étudiants peut donc être évalué à environ 8.500, et celui des actifs touchés par le recyclage sera équivalent.

L'évolution actuelle tend à intégrer les bâtiments universitaires au tissu urbain en abandonnant la politique des campus. Cette politique implique la réservation de terrains nombreux mais d'une superficie inférieure à ce qui était traditionnellement demandé. Les unités souhaitées seront localisées, l'une dans la Z.U.P. où elle apportera un élément d'animation et l'autre, au sud de la ville.

L'accueil de cette population universitaire est prévu dans le cadre de la rénovation urbaine. L'ancien hôpital pourrait être transformé en cité universitaire.

● II.222 - ETABLISSEMENTS SANITAIRES ET SOCIAUX

● Centre Hospitalier "PASTEUR"

Le rayonnement de l'hôpital PASTEUR, outil de premier ordre, est tel que le nombre de lits doit être évalué, non pas en fonction de la seule population du S.D.A.U., mais en fonction d'une zone d'influence beaucoup plus large. L'objectif est d'atteindre 2.100 lits en 1985.

Pour les annexes du Centre Hospitalier les objectifs à l'horizon 1985 sont les suivants :

- Maison de retraite 375 lits
- Cité de l'Enfance 340 lits
- Ecole d'infirmières 300 élèves dont 200 internes.

Grâce aux réserves de terrains prévus au plan d'urbanisme de COLMAR, le problème foncier ne se posera pas en cas d'extension importante.

● Hôpital psychiatrique de ROUFFACH

La capacité d'accueil est trois fois supérieure aux besoins théoriques. L'hôpital disposant, de plus, de réserves foncières lui permettant de doubler sa capacité, il ne se pose pas de problème de nouvelle im-plantation.

● Etablissements pour personnes âgées

L'accroissement de la population, en même temps que son vieillissement relatif (cf. I.122) vont nécessiter la réalisation de plusieurs centres d'accueil pour per-sonnes âgées.

Les besoins actuels étant largement couverts par les structures existantes et compte tenu du vieillissement de la population et des normes en vigueur, c'est approximativement 2000 lits supplémentaires qu'il faudra construire d'ici la fin du siècle.

•• Etablissements pour enfants inadaptés

La capacité d'accueil des équipements existants couvre à peine 20 % des besoins actuels.

Un effort tout particulier devra donc être fait pour accueillir les quelque 2.500 enfants concernés à la fin du siècle.

● II.223 - ÉQUIPEMENTS DE SPORTS ET DE LOISIRS

● Équipements en milieu urbain

Le principe de l'unicité des installations sportives en vue de leur meilleur emploi, permettra de mieux intégrer les équipements sportifs à la vie de tous.

Les équipements nouveaux dont la réalisation est souhaitable dans le cadre de cette politique unitaire sont de deux types :

- des gymnases et des plateaux à proximité des établissements scolaires à créer.
- des piscines, dont celle du SIVOM de la vallée de la WEISS à KAYSERSBERG revêt un caractère prioritaire.

Des "terrains d'aventures", permettant aux enfants de jouer, bâtir et rêver sans contrainte, ni danger, seront aménagés à proximité des habitations.

● Équipements en milieu naturel

Les VOSGES

Le développement des loisirs sportifs tels que le ski, les randonnées en montagne à pied ou à cheval, nécessitent un encadrement de moniteurs et d'animateurs qu'il sera possible de recruter sur place. La Chambre d'Agriculture, soucieuse d'assurer des débouchés complémentaires à ses jeunes membres, a donc ouvert des centres de formation de moniteur de ski et d'équitation.

Des promenades balisées, ponctées de fermes-auberges et de relais-cavaliers offriront des possibilités nouvelles.

Des structures nouvelles seront nécessaires, elles devront être implantées rationnellement afin de trouver un équilibre entre les zones de nature calme et les pôles d'attraction existants.

Ces pôles devront répondre à certains critères :

- être bien desservis et dotés de parkings implantés avec le souci de ne pas détériorer le site.
- accroître leur capacité d'accueil en tenant compte de la diversité de la demande : hôtels, campings, auberges de jeunesse et gîtes ruraux.
- offrir des équipements complémentaires et non implantés dans le désordre comme c'est actuellement le cas pour les remontées mécaniques.

A ces pôles d'attraction devront s'ajouter des équipements de rayonnement régional :

- un centre régional de ski de fond dans le secteur Lac Vert - Lac Noir - Hautes Huttes, dont la localisation en permettra un usage facile aux skieurs vosgiens.
- des lacs de barrage et des retenues sur les rivières de hautes montagnes permettant la pratique des sports nautiques.

COLMAR et environs immédiats

Les loisirs revêtent la un caractère quotidien, aussi est-il souhaitable de prévoir des équipements proches de l'agglomération et permettant l'accueil d'un grand nombre de citadins.

Dans cette optique, la vallée de la FECT dans sa partie inondable au Nord-Ouest de COLMAR sera transformée en parc urbain et un centre hippique situé dans ce parc permettra une ouverture plus large de ce sport à la population de l'ensemble de l'agglomération.

L'ancienne voie romaine, longeant le vignoble dans sa partie basse, pourra servir de parcours privilégié.

COLMAR et environs immédiats

Les loisirs revêtent la un caractère quotidien, aussi est-il souhaitable de prévoir des équipements proches de l'agglomération et permettant l'accueil d'un grand nombre de citadins.

Dans cette optique, la vallée de la FECT dans sa partie inondable au Nord-Ouest de COLMAR sera transformée en parc urbain et un centre hippique situé dans ce parc permettra une ouverture plus large de ce sport à la population de l'ensemble de l'agglomération.

L'ancienne voie romaine, longeant le vignoble dans sa partie basse, pourra servir de parcours privilégié.

Des structures nouvelles seront nécessaires, elles devront être implantées rationnellement afin de trouver un équilibre entre les zones de nature calme et les pôles d'attraction existants.

Ces pôles devront répondre à certains critères :

- être bien desservis et dotés de parkings implantés avec le souci de ne pas détériorer le site.
- accroître leur capacité d'accueil en tenant compte de la diversité de la demande : hôtels, campings, auberges de jeunesse et gîtes ruraux.
- offrir des équipements complémentaires et non implantés dans le désordre comme c'est actuellement le cas pour les remontées mécaniques.

A ces pôles d'attraction devront s'ajouter des équipements de rayonnement régional :

- un centre régional de ski de fond dans le secteur Lac Vert - Lac Noir - Hautes Huttes, dont la localisation en permettra un usage facile aux skieurs vosgiens.
- des lacs de barrage et des retenues sur les rivières de hautes montagnes permettant la pratique des sports nautiques.

COLMAR et environs immédiats

Les loisirs revêtent la un caractère quotidien, aussi est-il souhaitable de prévoir des équipements proches de l'agglomération et permettant l'accueil d'un grand nombre de citadins.

Dans cette optique, la vallée de la FECT dans sa partie inondable au Nord-Ouest de COLMAR sera transformée en parc urbain et un centre hippique situé dans ce parc permettra une ouverture plus large de ce sport à la population de l'ensemble de l'agglomération.

L'ancienne voie romaine, longeant le vignoble dans sa partie basse, pourra servir de parcours privilégié.

Des structures nouvelles seront nécessaires, elles devront être implantées rationnellement afin de trouver un équilibre entre les zones de nature calme et les pôles d'attraction existants.

Ces pôles devront répondre à certains critères :

- être bien desservis et dotés de parkings implantés avec le souci de ne pas détériorer le site.
- accroître leur capacité d'accueil en tenant compte de la diversité de la demande : hôtels, campings, auberges de jeunesse et gîtes ruraux.
- offrir des équipements complémentaires et non implantés dans le désordre comme c'est actuellement le cas pour les remontées mécaniques.

A ces pôles d'attraction devront s'ajouter des équipements de rayonnement régional :

- un centre régional de ski de fond dans le secteur Lac Vert - Lac Noir - Hautes Huttes, dont la localisation en permettra un usage facile aux skieurs vosgiens.
- des lacs de barrage et des retenues sur les rivières de hautes montagnes permettant la pratique des sports nautiques.

COLMAR et environs immédiats

Les loisirs revêtent la un caractère quotidien, aussi est-il souhaitable de prévoir des équipements proches de l'agglomération et permettant l'accueil d'un grand nombre de citadins.

Dans cette optique, la vallée de la FECT dans sa partie inondable au Nord-Ouest de COLMAR sera transformée en parc urbain et un centre hippique situé dans ce parc permettra une ouverture plus large de ce sport à la population de l'ensemble de l'agglomération.

L'ancienne voie romaine, longeant le vignoble dans sa partie basse, pourra servir de parcours privilégié.

La HARDT

Avec le stade omnisports de BIESHEIM, équipé de l'île du RHIN est le seul pôle d'attraction dont dispose actuellement la Bande Rhénane.

Les ressources propres de cette partie de l'ALSACE sont axées sur l'eau : le RHIN permet la navigation, le Canal du RHONE au RHIN (remis en eau en 1971) la pêche.

D'autre part, l'héritage archéologique et historique de la région, tel le champ de fouilles romaines de BIESHEIM, peut servir de support à des loisirs plus "culturels".

Dans les forêts du Hardtwald et du Kastenwald, les citadins trouvent des lieux de prédilection pour les promenades dominicales.

CONCLUSION

L'ATLACE Moyenne soucieuse de son développement, mais attachée à un équilibre que symbolise le caractère attrayant de ses villes et de ses campagnes, est consciente des problèmes que posent l'industrialisation et l'urbanisation. Dans une perspective dynamique, elle cherche à leur trouver des solutions propres à respecter son identité.

Ce développement équilibré et harmonieux sera matérialisé par :

- la croissance contrôlée des villes dans l'optique d'un polycentrisme en utilisant au mieux leurs potentialités d'infrastructure et de terres urbanisables, et en réalisant les coupures vertes indispensables au cadre de vie.

- la protection des terres agricoles et des richesses naturelles.

- la création d'industries nouvelles, diversifiant les activités et renforçant le secteur économique secondaire.

- la mise en place, au niveau régional des liaisons de toute nature, d'orientation Est-Ouest afin de mieux relier l'aire du S.D.A.U. au centre de la FRANCE et aux pays d'outre-RHIN complétant le réseau Nord-Sud, lui-même renforcé par l'autoroute A 35.

La priorité doit donc être donnée aux investissements d'infrastructure, qui par leur rôle structurant et leurs effets multiplicateurs, permettront à la région de se hisser au niveau économique de ses voisins européens immédiats.