

UNE INVITATION DE L'ASSOCIATION DE PROSPECTIVE RHENANE



VENEZ DÉCOUVRIR LES OUVRAGES DE L'APR

MERCREDI 4 AVRIL 2012 À 17H30

AU CLUB DE LA PRESSE 10, PLACE KLEBER A STRASBOURG

CONTACT

Michel Ph. MATTOUG
03 88 64 38 35
michel@mattoug.net

Les Cahiers de l'APR 2011, 2012

Crédits Photo : Raymond Woessner



Rhin-Rhône : le canal Freycinet est resté en l'état (au point que GEFCO a stoppé une expérience de transports métalliques faute de fiabilité pour l'infrastructure) et le TGV Rhin-Rhône trace sa route sur la voie historique elle aussi en alsace. Photo prise à Brunstatt, le 11 décembre 2011, jour inaugural du TGV.

Les ouvrages de l'APR s'inscrivent dans une commande ministérielle, celle du PUCA-PREDAT (Plan Urbanisme, Construction et Architecture, avec une déclinaison par régions (Pôles Régionaux d'Echanges sur le Développement et l'Aménagement des Territoires). Cette commande comporte deux volets, l'une sur la périurbanisation et l'autre sur l'impact territorial des universités.

L'idée générale de l'APR est de faire appel à différents contributeurs (universitaires, praticiens de l'aménagement) pour comprendre comment le territoire alsacien s'urbanise, quels sont les points de friction qui apparaissent dans ce processus, et comment on pourrait se tourner vers des formes élégantes d'appropriation de l'espace à travers des manifestations de l'intelligence collective.

2011-1 La périurbanisation en Alsace, étapes de réflexion et d'analyse

Crédits Photo : Raymond Woessner



Hoenheim : Strasbourg dispose des deux seuls points d'intermodalité TER-tramway en France, à Hoenheim et à Krimmeri. Une longueur d'avance !

Principalement produit par Henri Nonn, l'ouvrage retrace un historique de la périurbanisation en Alsace. Il montre comment une petite région densément peuplée, composée de terroirs historiquement différenciés, affronte le tourbillon de la production de l'espace périurbain, avec à la clé une standardisation du territoire. Il s'interroge sur la capacité des acteurs régionaux à maîtriser la situation. Le chaos est-il inévitable ou bien des points de centralité peuvent-ils sauver la situation ?

Il montre en outre que la périurbanisation est au cœur de la production territoriale. D'un côté, la ville en subit les conséquences dans sa composition sociale et dans ses dynamiques démographiques. De l'autre, on ne peut pas se satisfaire des délimitations de l'INSEE entre le monde rural et le monde périurbain ; en effet, même à faible dose, c'est bien la périurbanisation qui apparaît comme un facteur explicatif des dynamiques rurales.



Thann Rangen : face à l'un des vignobles les plus réputés d'Alsace, la gare de Thann où circulent les TER et les tram-trains depuis décembre 2010.

Le volume rend compte d'un colloque organisé par l'APR avec des participants venus de la France entière. L'accroche thématique est triple : en tant qu'étalement urbain, la périurbanisation est décriée par les professionnels et les spécialistes de l'aménagement, alors qu'il s'agit d'un désir et d'une pratique partagée par maints de nos contemporains autour du désir de la maison individuelle. Deuxièmement, il n'y a pas que la forme urbaine à prendre en compte. Il existe des enjeux spécifiques comme le renouveau agricole, les transports, la gouvernance, la « nature » et les risques « naturels »... Troisièmement, face à de nouveaux défis, il faut réfléchir à de nouvelles formes d'organisation.

Les thèmes sont nombreux. Les mobilités passent-elles par l'automobile ou les transports en commun ? Les deux ? La nature n'existe plus en tant que telle, mais quelles sont les différentes représentations et pratiques que l'on en a de part et d'autre d'une frontière ? Le tourisme, lui, est un phénomène débordé par des évolutions post-touristiques, avec des espaces refuges. Enfin, le risque naturel (inondations, notamment) devrait être régulé par la réglementation, aux applications pour le moins contrastées. C'est pourquoi la gouvernance nécessite une remise à plat. Autrement dit, la situation sur le terrain évolue bien plus rapidement que la connaissance que l'on en a. Les moyens d'action semblent nombreux mais peinent à s'adapter au phénomène.

2011-3 L'impact territorial des universités : le cas de l'Alsace



Thann passage à niveau : le noeud du problème tram-train. le passage à niveau se ferme 90 fois en 24 heures et aux heures de pointe il renforce les bouchons. D'où une fronde anti-tram-train et un conseiller général qui veut des travaux routiers pour 1,3 milliard d'euros dans la vallée.

Par tradition, l'université est une institution visant à la recherche scientifique, base d'une transmission de savoirs auprès des nouvelles générations. Ce modèle séculaire est aujourd'hui remis en cause à plusieurs titres.

Par sa présence propre, et en fonction de sa taille, l'université génère une richesse économique et culturelle considérable pour le territoire qui l'accueille (masse salariale, dépenses induites, besoins spécifiques). Elle est donc un moteur pour l'animation d'un territoire-réceptacle.

Au-delà, l'université est un élément stratégique dans les problématiques de l'économie de la connaissance, de la création et du transfert des technologies, de la formation tout au long de la vie. Elle est donc un élément pour le renouveau permanent d'un territoire. Elle s'intègre dans un archipel globalisé, celle des villes-monde. Enfin, en Alsace, la dimension transfrontalière, par contiguïté avec l'Allemagne et la Suisse, peut permettre d'acquérir une taille critique à travers une gouvernance multi niveaux. De fait est posée la question de la fusion ou de la coopération entre les établissements, avec les politiques d'excellence en toile de fond.

L'université arrime ainsi son territoire à l'archipel de la mondialisation (développement exogène). Et en même temps elle le stimule en interne par la diffusion de l'innovation (développement endogène).

2012-1 L'urbanisation de l'Alsace à l'aune du développement durable

Crédits Photo : Raymond Woessner



Petit Ballon d'Alsace : Érosion due à la surfréquentation.

Précédée par un bilan historique qui démontre le caractère pionnier de l'Alsace, cette dernière contribution reprend les trois piliers de la durabilité. Elle examine ce qui se passe dans les faits et elle interroge des pistes pour le futur.

Ainsi, où se niche l'innovation économique, et quel est le jeu d'acteurs qui la sous-tend ? Quels sont les secteurs d'activité et les micro-régions qui semblent vouloir émerger ? Du point de vue sociétal, on voit apparaître d'inquiétantes lignes de fracture entre la classe moyenne, les poches de la richesse et celles de la pauvreté. Enfin, la question des patrimoines est principalement abordée sous l'angle de l'espace économe, avec une vision benchmarking rhénane. Les facilités d'autrefois (foncier, énergie, climat aimable) tendent à se rétrécir ; il faut donc songer à de nouvelles solutions en matière d'aménagement et de mise en valeur de l'espace.

L'ouvrage se termine par d'abondantes annexes statistiques qui abondent des cartes originales, plus deux dossiers (canal Rhin-Rhône et GCO).