Pour en savoir +

Ces articles sur des particularités ou des exemples complètent les thématiques abordées dans l'atlas à l'échelle régionale ou des unités paysagères.

- Les voies consulaires, premier réseau routier d'Alsace
- L'exemple de Strasbourg, un camp militaire sur l'Ill
- · Abbayes et monastères, des points de puissance dans le paysage
- L'Alsace par Vidal de la Blache en 1908
- Les cités romanes, l'exemple de Rosheim
- Une ligne de châteaux en éperons
- La Décapole et les villes d'Empire
- Haguenau, à la confluence d'une rivière et de l'Histoire
- Le Val d'Argent ou la fièvre urbaine de la Mine
- Réforme et contre-réforme, les villages aux deux clochers
- La révolution française et les infrastructures de l'ère industrielle
- Vauban et le canal de la Bruche
- Colmar et les grands équipements républicains
- L'exemple de Mulhouse, ville nouvelle de l'industrie textile
- Les châteaux forts de l'industrie
- Le logement ouvrier et les cités- jardins
- Strasbourg, siège des grands équipements de la province
- Les 36 communes de l'Ordre Nouveau
- La plaine nouveau centre économique
- Le couple voiture-quartier, le zonage des villes
- Strasbourg, une politique urbaine ambitieuse
- L'étalement urbain, vers de nouveaux paysages entre ville et campagne

- L'Alsace hors les murs, des projets d'aménagement transfrontaliers
- Pierres et matériaux alsaciens
- Les canaux alsaciens
- Principaux types d'habitat alsaciens
- La forêt en quelques chiffres
- Le vignoble AOC alsacien
- Le paysage minier du bassin potassique
- L'aménagement du Rhin
- Les fortifications de Strasbourg après l'annexion de 1871
- Les sites protégés en Alsace

© Atlas des paysages d'Alsace 09/2015

Les voies consulaires, premier réseau routier d'Alsace

La table de Peutinger, appelée aussi « carte des étapes de Castorius » permet d'imaginer l'ampleur et la complexité du réseau routier de l'Empire romain. Les voies principales nous renseignent sur les flux de biens et de marchandises sur la partie Alsace, il est intéressant de constater que ces tracés ont survécu dans leur ensemble aux assauts du temps. L'œil averti pourra d'ailleurs repérer sur une carte IGN la préexistence d'une voie romaine à l'emplacement actuel d'une route, d'une autoroute ou bien d'un chemin agricole. Dans les villes alsaciennes, on peut ainsi présumer de la présence d'une voie romaine au travers des noms de rues qui contiennent l'appellation « hohe strass, voie ou rue haute ».



Carte des étapes de Castorius ou Table de Peutinger, centrée sur l'Alsace et le Rhin. La carte est ici orientée avec l'Est en haut. On peut y reconnaitre les Vosges (Silva Vosagus), Brumath (Brocomagus), Strasbourg (Argentorate, représenté par une construction), Horbourg (Argentovaria), Kembs (Cambete), Bourgfelden (Arialbinium), Kaiseraugust (Augusta Rauracorum, représenté par une construction)

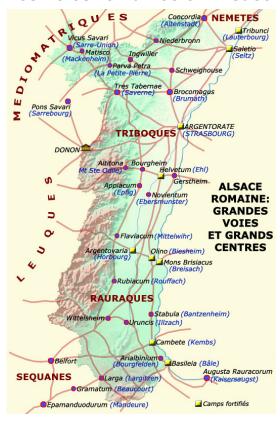
La table de Peutinger conservée à Vienne, représente la carte du monde romain à la fin du IVe siècle. D'une longueur totale de presque 7m, le document est un ensemble de 11 parchemins qui montre près de 200 000 km de routes, mais aussi l'emplacement de villes, mers, fleuves, forêts, chaînes de montagnes. Il figure les routes principales et les cités qu'elles reliaient : on y trouve, entre autres, le massif des Vosges, ce qui en fait la plus vieille représentation de cette montagne.

En fait, les voies romaines sont de trois types :

- les viae publicae, les grandes voies de l'Empire qui sont alors les artères principales du réseau routier permettent de relier les grandes cités entre elles. Ces routes consulaires (qui portent d'ailleurs le nom de la personne qui a porté le projet de sa construction) permettent aux troupes de se déplacer rapidement d'un point à l'autre de l'Empire (entre les camps fortifiés),
- les viae vicinales qui permettent de relier les villes moyennes entre elles et qui se connectent souvent aux viae publicae. Ces routes de seconde classe (les chemins de grande communication) servent davantage au transport du bétail et des marchandises courantes.
- enfin les viae privatae qui relient les grands domaines agricoles et qui ne sont pratiquées que par le propriétaire des lieux.

La plupart des voies romaines sont simplement rendues circulables par un matériau stabilisé (lit de sable), sauf dans des situations de passages difficiles (chemin escarpé, passage fréquent, entrée de ville,...) où la voie est alors recouverte de grès (dalles de pierre avec joints en terre) ou de pierres concassées.

Les voies romaines en Alsace



L'Alsace romaine. CRDP Alsace

L'inventaire des voies romaines de la région alsacienne, relève pour une bonne part d'hypothèses tant certains itinéraires posent encore question aujourd'hui, mais, deux éléments sont à noter :

- les principales cités étant situées dans la plaine du Rhin, les voies structurantes vont suivre cet axe naturel. Ainsi, une voie directe existait le long du Rhin entre Kembs et Strasbourg (Argentoratum). Une autre voie importante longeait les piémonts vosgiens entre Saverne et Belfort (la future route des Vins...).
- Le massif des Vosges est franchi par trois axes majeurs : au sud par le col de Bussang, au nord par le col de Saverne et au centre par le massif du Donon (le chemin d'Allemagne entre la Moselle et le Bas-Rhin permet encore de voir des traces de voie pavée). Si les Vosges sont délicates à franchir), leur traversée est indispensable pour le trafic des marchandises vers le restant de la Gaulle.

Les voies romaines, stratégiques, ont eu des évolutions diverses : celles qui empruntaient des passages naturels évidents (cols vosgiens, bande rhénane) ont été recouvertes successivement par les voies modernes (autoroutes, chemins de fer), et celles qui reliaient des centres dont les intérêts n'étaient pas liés à la réalité sociale et économique des régions traversées sont tombées en déshérence au travers des âges. Les voies consulaires correspondent à une intelligence de structure du territoire en parfaite connaissance des lieux. Elles ont été toutes ou presque préservées et, à quelques poteaux et revêtement près, sont restées les mêmes. Nos routes actuelles se sont très souvent substituées à des tracés anciens.

L'exemple de Strasbourg, un camp militaire sur l'Ill

L'empereur romain Auguste décide d'établir le long du Rhin des camps fortifiés afin d'assurer la défense de l'Empire romain. En l'an 12 avant JC, le général Romain Drusus est chargé de fortifier une place celte du nom d'Argentorate. Ce camp, Argentoratum est ensuite agrandi successivement sous les empereurs Tibère et Trajan. Devenu centre de ravitaillement par l'extension de l'Empire, le camp retrouvera son rôle militaire au moment des invasions des Alamans au IVe siècle. Strasbourg écrit son histoire...

Argentoratum site stratégique



Argentorium, un camp militaire en limite de la zone inondable de l'III.

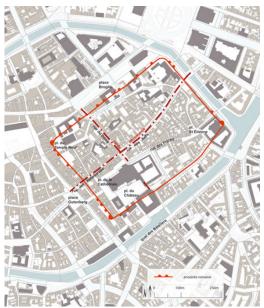
source géoportail

Le camp militaire d'Argentoratum s'implante à l'extrémité de la terrasse alluvionnaire, dominant les terrains inondables à la confluence de l'III et de la Bruche avec le Rhin. Son emplacement est bien localisé dans « l'ellipse insulaire » formé par l'aménagement des fossés au Moyen Age entre la Place de Broglie, la rue des grandes Arcades, les Quais Sains Etienne et les quais Lezay-Marnesia.

lci particulièrement la géographie commande l'implantation de la ville. Du site originel de Strasbourg, l'on doit souligner deux aspects fondateurs de son identité :

- le site est favorable car il constitue potentiellement un carrefour de circulations denses par les voies fluviales (la Bruche, l'III et le Rhin) et terrestres qui y sont nombreuses. L'eau est partout, qu'elle soit phréatique (à partir de 2m de profondeur par endroit dans la ville) ou fluviale. Elle assure une triple fonction dans l'histoire de la ville : alimentation en eau potable, communication par les moyens de la batellerie mais aussi moyen de défense naturelle.
- pourtant, le site est relativement hostile. Il s'agit d'une zone essentiellement inondable ayant pour conséquence sur la santé de l'homme avec l'action particulièrement virulente de la malaria.

Comment est constituée la ville à cette époque ?



Le plan de la cité s'organise autour du cardo et decumanus, un système viaire que Strasbourg a conservé (rue du Dôme et rue des Hallebardes). source site internet Strasbourg.eu

Le camp de légionnaires s'étend sur la partie Nord de l'île centrale actuelle : organisé selon le plan géométrique romain classique autour du cardo (rue du Dôme) et decumanus (rue des Hallebardes et rue des Juifs), il est plutôt luxueux pour une garnison militaire et comprend tous les attributs de la ville romaine. S'y alternent thermes et résidences de tribuns aux pièces chauffées rue du Dôme, temples dédiés aux dieux romains et celtiques rue de la Nuée-Bleue, amphithéâtre spécialisé dans les combats de coq place Saint-Pierre le Jeune, mais aussi forum, basilique, théâtre,... Des plates-formes de défense sont installées place Broglie, un grand fossé place Saint-Etienne et des remparts le long des quais ; les civils y entrent par la place de la Cathédrale.

Dans le quartier de Saint-Thomas (rue de l'Ail) s'installe le port antique : la navigation commerciale et militaire sur le Rhin, l'Ill, la Bruche et les canaux est alors à son apogée. Pour sortir du camp, les voyageurs empruntent l'axe rectiligne qui part vers le Nord (entre la rue du Dôme et la place de Broglie), qui s'appelle déjà à cette époque la rue du Faubourg de Pierre. Cet axe permettait de rejoindre d'autres forts romains d'importances comme Brumath et Mayence. L'autre axe rectiligne qui part vers l'Ouest s'appelait rue de Pierre, qui deviendra à partir de 1894 la Route des romains suite aux nombreuses découvertes archéologiques faites dans le faubourg à cette période.

Les civils, principalement les familles des légionnaires, s'installent à proximité des camps romains.



Si l'architecture des immeubles a changé depuis l'époque romaine, la rue du Dôme, ancien cardo romain, a gardé son tracé originel, qui permettait de traverser du Nord au Sud la cité.

lci, ils se fixent justement le long de ces deux axes principaux, parce que les terrains sont surélevés et donc non inondables. Peu à peu, l'île centrale ne suffit plus: les habitations civiles s'étendent vers l'Ouest, à Koenigshoffen, qui devient le grand faubourg de la ville, après avoir été la nécropole où les soldats installaient leurs « jardins des morts », mausolées et sarcophages, de la place de la Gare à Eckbolsheim. Le faubourg offre de plus une excellente terre à culture pour les céréales et domine vers le Sud la vallée de la Bruche, dont les nombreux méandres fertilisent les jardins et les prés. Une tradition maraîchère s'installe et perdure encore aujourd'hui.

Dans ces quartiers, les maisons sont relativement spacieuses et raffinées : construites en pans de bois et en terre, portées par des blocs de grès, elles contiennent foyers en briques, plancher, cave, puits, fosse à déchets, latrines profondes reliées au réseau local, et sont souvent maçonnées par des artistes et artisans talentueux.

Du camp militaire à la chute de l'Empire romain.

Malgré un site contraint par l'omniprésence de l'eau, la ville, au caractère cosmopolite très prononcé, prend de l'importance au fil des années et connaît une grande prospérité économique : le camp de légionnaires, régulièrement agrandi, devient une colonie militaire où les soldats installent leurs familles, et un carrefour commercial important avec plus de 10.000 habitants au début de notre ère. A partir de 166, les barbares exercent une forte pression sur le *limes*, (les frontières de l'Empire romain) les villes s'entourent de fortifications, les faubourgs limitent leur extension. Saccagée par les Alamans et les Francs en 355, reconquise et restaurée par l'empereur Julien qui les écrase lors de la bataille de Strasbourg en 357, la ville de Strasbourg est à nouveau touchée par la déferlante barbare qui s'abat sur l'Empire en 406. Burgondes, Vandales, Suèves... Ce sont finalement les Alamans qui s'y installent en 406. Si ces évènements marquent la fin de l'occupation romaine, il n'en demeure pas moins que le socle de la ville romaine (la trame viaire du centre-ville, les grands axes) fait partie du paysage urbain de Strasbourg aujourd'hui.

Abbayes et monastères, des points de puissance dans le paysage

Véritables point de puissance dans le territoire alsacien, les abbayes et monastères colonisent des terres souvent hostiles dès le VIIe siècle. Devenus d'importants propriétaires fonciers, ils établissent des aires d'influences locales pouvant regrouper des villes, des villages, des surfaces agricoles ou boisées. Ce sont des communautés indépendantes qui concentrent leur développement autour de valeurs spirituelles, sans pour autant négliger les valeurs du travail manuel et les échanges commerciaux qui, au Moyen-Age se développent largement le long de l'axe Rhénan et de part et d'autres du massif vosgien.

Le massif des Vosges est cerné du Nord au Sud par une ceinture d'abbayes, de monastères et de couvents, qui, jusqu'à la révolution française, quadrillent le territoire montagnard. Ce sont autant de points de repères lors des déplacements sur le territoire alsacien: que ce soit sur les piémonts alsaciens (Saint Jean de Saverne, Marmoutier, Andlau) ou dans les vallées vosgiennes (Murbach, Guewiller, Munster), le patrimoine abbatial est riche de sa diversité de style (du roman au gothique, du gothique au baroque), de situation (dans et hors la ville), de rapport à la géographie (en fond de vallée, sur un promontoire,...). Ainsi, la situation emblématique du couvent de Saint-Odile avec une vue imprenable sur la vallée du Rhin, le Bade-Wurtemberg et la Forêt-Noire, est unique. Voir et être vu, ces sites offrent des belvédères étonnants sur toute la région, reconnaissables depuis les grands axes de circulation de la plaine du Rhin.

Murbach, une des plus puissantes abbayes du Saint Empire Romain Germanique.



L'abbaye s'insère dans un cadre paysager remarquable qui atteste de son pouvoir et de son rayonnement sur les campagnes avoisinantes.

Près de Guebwiller, dans le Haut-Rhin, le hameau de Murbach s'inscrit dans un site naturel exceptionnel, dans un vallon, entouré des montagnes au pied du Grand Ballon. Dévastée par les Hongrois, ses terres annexées lors de la Révolution française, il ne reste de l'abbaye de Murbach que le souvenir de sa puissance et une petite partie de l'abbatiale : le chevet et le chœur de style roman sous les deux grandes tours en grès rose.

Fondée en 727 par le neveu d'Odile de Hohenbourg, fondatrice de l'abbaye du mont Sainte Odile, l'abbaye va connaître une expansion fulgurante, grâce aux dons des seigneurs, d'abord locaux, puis européens. Le grand

empereur Charlemagne sera lui-même, un temps, abbé laïc de Murbach, alors qu'il offrit à l'abbé Simbert le titre d'évêque d'Augsbourg.

La première grande crise de l'abbaye se déroule en 926, lorsque les Hongrois pillent le lieu ; sept moines alors en place sont tués, et prendront le statut de martyrs reconnus dans toute l'Alsace. Mais l'abbaye se relève et continue son expansion : elle acquière des terres en Allemagne, en Suisse, elle obtient également la gérance de mines, de châteaux et même de sites thermaux. Au point qu'en 1228, l'empereur du Saint Empire Romain Germanique, Frédéric II de Hohenstaufen, offre aux abbés de Murbach le statut de princes-abbés, les possessions de l'abbaye devenant alors principauté d'empire (ce qui lui donne une quasi-totale autonomie de gestion). Charles Quint cèdera même le droit régalien de battre monnaie à l'abbaye. L'abbaye est alors à son apogée.

A partir de la fin du XVIe siècle, la gloire de l'abbaye décline peu à peu. Les troupes du duc de Saxe viendront même saccager l'abbaye en 1625 et 1640, et le prince-abbé perd le droit de battre monnaie quand, en 1648, l'Alsace est cédée au Royaume de France.

Les moines décident de quitter définitivement l'abbaye en 1720 pour rejoindre Guebwiller. Du coup, l'abbaye, laissée vide, est sécularisée en 1764, et devient un chapitre de chanoines. Avec la Révolution française, le coup de grâce est porté à l'abbaye anciennement si glorieuse. Le chapitre est saccagé et déserté et le dernier prince-abbé meurt en 1839.

L'Alsace par Vidal de la Blache en 1908

ALSACE

Par Paul Vidal de la Blache, extrait de « La France, tableau géographique »-1908

Un large souffle de vie générale court à travers la vallée du Rhin. Les 300 kilomètres de routes le long des montagnes, qui courent de Mayence à Mulhouse ou de Francfort à Bâle, sont pour l'habitant du Nord l'initiation de contrées nouvelles. Le contraste est déjà grand entre cette nature riante et variée et les plates Néerlandes ou les monotones plaines de l'Allemagne du Nord ; mais au-delà il en laisse entrevoir, ou soupçonner de plus grands encore. Toute une vision de rapports lointains se résume dans ce fleuve chargé de villes, qui serpente entre les coteaux de vignobles et les vieux châteaux. Dans le paysage idéal, dont le peintre des vierges flamandes, Jean Van Eyck, aime à faire le fond de ses tableaux, ce qui apparaît par-delà les sinuosités infinies du fleuve, ce sont les Alpes neigeuses brillant par ciel clair à l'horizon.

Ce fut, en effet, et c'est encore pour le Nord de l'Europe une des routes des pays d'outre-mont, comme aussi la voie par excellence de la Bourgogne et de la Provence. L'Ouest y trouve, de son côté, l'accès du Danube ou, par les passages de Hesse ou de Thuringe, celui de la Basse-Allemagne. Les rapports se croisent dans ce carrefour vraiment européen. Le jour ou la France, échappant au cercle où s'était d'abord enfermée sa vue entre l'Escaut et la Loire, entra en contact avec la vallée rhénane, fut pour elle la date d'une foule de rapports nouveaux. Elle apprit à connaître une forme de germanisme très différente de celui des Flamands et des Anglo-Saxons : le germanisme continental, lié avec l'Italie, imprégné de civilisation ancienne. Elle entra plus pleinement dans la vie européenne.

Le Rhin est un hôte récent dans la vallée qui porte son nom. Lorsque, vers le commencement de la période diluviale, ses eaux, par la porte dérobée de Bâle, commencèrent à se frayer passage dans la vallée, ce fut d'abord dans la direction de l'Ouest qu'elles s'écoulèrent. Une traînée de cailloux et graviers alpins, qu'on suit au sud d'Altkirch et de Dannemarie, dénonce l'ancienne liaison qui se forma, aux débuts de la période actuelle, avec la vallée du Doubs. Ce fut la première invasion de débris alpins. La dépression formée entre la Forêt-Noire et les Vosges s'ouvrit alors pour la première fois aux eaux sauvages des Alpes. Cependant il fallut encore attendre, pour que la vallée eût son fleuve, que l'enfoncement progressif de son niveau eût détourné vers le Nord l'irruption des eaux rhénanes. Le Rhin prit alors sa direction définitive ; il sillonna dans le sens de la longueur celte fosse où il n'avait pénétré que tard, par effraction. Encore en sort-il, vers Bingen, comme il y entre, à Bâle, par un chemin de traverse, en sens contraire du prolongement de la vallée ! N'importe : par la longueur de son trajet et le travail qu'il a accompli, le Rhin s'associe inséparablement à la vallée dont il n'est pas l'auteur. Il la personnifie. Il symbolise son rôle historique. Son nom seul est comme la condensation d'un long et mémorable passé. On ne voit pas ses eaux vertes fuir à travers les peupliers et les saules sans ressentir le frisson de l'histoire.

Mais l'Alsace n'est pas simplement une portion de la vallée du Rhin : c'est, dans ce cadre, une contrée distincte. La vallée s'infléchit nettement et se prolonge vers le Sud-Ouest. Là commence l'Alsace, au vestibule qui mène vers la vallée de la Saône.

Entrée de l'Alsace

Les traits caractéristiques dont se compose l'Alsace ne se dégagent pas tout de suite, quand on y pénètre par Montbéliard ou par Belfort. Au sortir de la brillante vallée du Doubs, c'est d'abord une impression de tristesse. Les argiles lacustres d'époque tertiaire ont déposé un manteau de terres froides, parsemées d'étangs, uniforme, qui dominent les prairies et les bois. Les eaux indécises se traînent dans ce paysage effacé.

Mais bientôt, vers l'Est, commence un pays de collines, entre lesquelles l'Ill a nettement creusé sa vallée. La vigne s'y montre avec les calcaires. Le pays s'élève jusqu'aux plissements jurassiens de Ferrette. Sec et accidenté, il tranche sur ce qui l'avoisine à l'Ouest et au Nord. Mais c'est encore la physionomie de la Franche-Comté plus que de l'Alsace.

La physionomie de l'Alsace commence à se dessiner, comme en raccourci, vers Thann, au pied des Vosges. A l'entrée d'une riche vallée qui s'enfonce profondément dans la montagne, la vieille cité tortueuse inaugure la série des localités prospères qui se pressent à la lisière des Vosges. Celles-ci présentent à l'Alsace leur bord fracturé, le long duquel subsistent des lambeaux de roches calcaires, qui donnent à ce versant une ceinture de collines dites sous-vosgiennes. Là se déroule le glorieux vignoble. En longs talus adoucis, ces collines s'inclinent vers la plaine, finissant par disparaître sous le lœss ou limon qui suit à distance la bordure montagneuse. Les routes se pressent, la contrée s'anime : c'est le commencement de la zone vivante où des vallées basses débouchent entre des coteaux exposés au soleil, en face des champs où tout vient à souhait.

Ici pourtant le lœss n'est qu'une étroite frange ; et la plaine qui s'étend au-delà vers l'Est a un aspect de taillis et de landes. Les maisons sont rares sur les 13 kilomètres qui séparent Cernay et Mulhouse, car le sol de gravier, qui laisse filtrer l'eau, est quasi rebelle aux cultures. L'origine de cet ingrat cailloutis est vosgienne ; ce sont les débris que la Doller et la Thur ont entraînés au cours des démantèlements qui ont réduit au niveau actuel les montagnes voisines. Souvent balayée par des vents secs, aucune autre partie de l'Alsace ne rappelle mieux l'état de steppe par lequel, à en juger d'après la faune, a passé, aux époques interglaciaires, l'Alsace entière. On y suit, le long d'un lambeau de forêt, un tronçon de la voie romaine qui venait de Besançon. Ce fut un lieu de passage et de foires. Situé au seuil de contrées diverses, il servait aux échanges et transactions périodiques avec Bourguignons, Comtois et Lorrains. L'Alsace s'y fournissait de bétail, dont le manque s'est toujours fait un peu sentir dans ses campagnes ; et la plaine a conservé, de ce fait, son nom populaire, Ochsenfeld ou champ des bœufs.

Forêt de plaine

Partout, dans la physionomie complexe de l'Alsace, persiste le souvenir des actions torrentielles. Les puissantes masses de débris qui furent entraînées des montagnes, et, sous forme de graviers ou de cailloux, étalées dans la plaine, entrent pour beaucoup dans l'aspect actuel et l'économie générale du pays. A l'ouest de l'Ill, leur provenance est vosgienne. Souvent elles ont été recouvertes par des couches de lœss, et n'existent plus alors que dans le sous-sol, à l'état de lits de graviers et de sables. Mais parfois elles occupent la surface même et s'y étalent. Aussitôt revient, comme compagne inséparable de ces sols infertiles, la forêt; chênes et pins continuent à occuper encore en maîtres de vastes espaces que la culture a renoncé à conquérir. On voit ainsi se succéder, en correspondance avec les débouchés des vallées, d'anciens deltas torrentiels sous forme de nappes boisées, qui, sporadiquement, interrompent la campagne plantureuse et féconde. La Forêt de Brumath, et surtout la Forêt Sainte, l'antique solitude sylvestre et giboyeuse qui s'étend sur 14 000 hectares au nord de Haguenau, se maintiennent sur les sables rouges que la décomposition des grès vosgiens a livrés à l'action torrentielle. Dans la vie historique, comme dans l'évolution géologique de la contrée, ces forêts sont un trait essentiel. Jadis plus vastes, elles furent des domaines de chasse, ou même des lieux de sépulture, à en croire les tumulus nombreux dont elles sont parsemées. Elles s'associent aux souvenirs et aux légendes; elles font partie de l'image que l'Alsacien se fait de l'Alsace.

Terrasses diluviales

La Hardt, la forêt par excellence du Sud de l'Alsace, qui commence à Huningue et par une série de démembrements se prolonge jusque vers Markolsheim, est d'origine non vosgienne, mais alpine. Ses taillis de chênes et de charmes assez clairsemés croissent sur le cône de débris, de plus en plus allongé par les eaux courantes, dont s'est déchargé le Rhin au détour de Bâle. Dans cette construction gigantesque qu'il a édifiée luimême avec les matériaux arrachés aux Alpes, le Rhin n'est pas encore arrivé à creuser assez profondément son lit pour atteindre le substratum tertiaire. Il continuerait, sans le chenal où il a été artificiellement contenu, à divaguer comme autrefois en sillons parallèles, en sinueux méandres, en un lacis compliqué embrassant des marais ou des îles de verdure, Ried ou Grün. Il reviendrait visiter de temps à un autre le labyrinthe pittoresque des fourrés d'osiers, de joncs, de roseaux et de saules, ou s'ébat le gibier aquatique et qu'épient du haut des airs les oiseaux migrateurs.

Cependant, dans la masse de débris qui constitue le talus édifié à l'époque diluviale, le fleuve a entaillé de luimême des terrasses successives. A Huningue elles se dessinent au nombre de trois : elles s'abaissent ensuite et se simplifient graduellement, non sans former, entre le Rhin et la Hardt, un talus toujours sensible qu'ont suivi les routes anciennes et modernes. Mais la nappe des eaux souterraines n'est pas arrêtée par ce talus; elle s'introduit sous les graviers perméables qui forment le sol de la Hardt et des parties défrichées, bien qu'analogues, qui lui font suite. Ces graviers sont secs à la surface : les cours d'eau s'y infiltrent et disparaissent : mais dans le sous-sol une couche de cailloutis cimentés, toujours voisine de la surface, retient l'eau et la rend facile à atteindre par des puits. Si le sol de graviers manque de fertilité, la présence de l'eau fournit du moins aux établissements humains une des conditions indispensables d'existence.

Marais de plaine

Mais il suffit que cette nappe perméable de graviers soit interrompue par quelque couche moins perméable d'argile ou de limon, pour qu'une partie des eaux, dont le sous-sol est gorgé dans la bande de plaine entre l'Ill et le Rhin, soit ramenée à la surface. Alors naissent des rivières parasites, simples réapparitions de la nappe souterraine où fraternisent alternativement les crues du Rhin et de l'Ill. La plupart des Graben qui, entre Colmar et Schlestadt, accompagnent parallèlement le cours de l'Ill, n'ont pas d'autre origine. La plaine prend alors un aspect marécageux, bien sensible encore, malgré les digues, les dérivations et les travaux de drainages qui représentent l'œuvre de longues générations. Ce n'est plus la campagne, Land; mais le marais, Ried. Comme le mot Hardt règne le long de la terrasse diluviale, celui de Ried revient souvent, soit aux abords de l'Ill, soit aux abords du Rhin. On devine de loin ces prairies marécageuses entre les taillis de saules qui les bordent.

Communication

Ces particularités de l'hydrographie sont étroitement liées aux conditions d'établissement et de circulation. Les bords immédiats du fleuve ont attiré de bonne heure des stations humaines; le monde de vie animale qui s'y concentrait, surtout autrefois, était un appât qu'ont dû rechercher les plus anciens habitants. Mais le fleuve est un voisin incommode: il fallut utiliser, pour y bâtir des établissements durables, les terrasses que l'inondation ne pouvait atteindre, ou bien les endroits resserrés où le passage était momentanément affranchi des complications d'un large lacis fluvial. Ainsi commencèrent des établissements dont plusieurs ont subsisté, dont d'autres n'ont eu qu'une existence précaire. De bonne heure toutefois, la terrasse de la Hardt offrit une voie commode, permettant de suivre le fleuve parallèlement à faible distance. La voie romaine de Bâle à Strasbourg se conforma à cette direction, qu'avaient utilisée sans doute de plus anciennes relations commerciales. Les tumulus nombreux de la Hardt laissent entrevoir quelle fut l'importance des échanges qui avaient lieu dans ces parages, dès l'âge du bronze, entre le Nord et le Sud.

Mais autant les routes se déroulent naturellement dans le sens des rivières, autant la circulation transversale rencontre, ou surtout rencontrait d'obstacles. Villages et chemins de toute espèce se concentrent sur les minces langues de terre qui s'allongent entre les lignes fluviales et marécageuses. On voit, à intervalles réguliers, les villages se succéder en files sur un seul rang. Ces lignes d'établissements jalonnent les directions suivant lesquelles se meut la vie de la contrée. Plus écartées vers le Sud, elles se rapprochent graduellement, comme les rivières elles-mêmes, vers le Nord. Vers Strasbourg, le faisceau se noue. Jusque-là, c'est seulement entre Bâle et le Doubs, au seuil de la Porte de Bourgogne, que les rapports sont multiples et aisés en tous sens. On comprend ainsi le lien qui rattacha la Haute-Alsace à la Séquanie celtique, qui plus tard la retint sous la dépendance de la métropole ecclésiastique de Besançon.

Importante comme région de transit, l'Alsace est aussi et surtout une terre qui a attiré et fixé de bonne heure la population, qui a nourri un développement politique original.

Climat

Le climat est remarquable. Il frappait par quelque chose de plus clair, de plus lumineux, l'attention de Goethe. Ce Rhénan de Francfort revoyait dans ses souvenirs d'Alsace les nuages qui pendant des semaines restent attachés aux montagnes, sans troubler la pureté du ciel. La remarque est fine et vraie. C'est au Sud de Strasbourg et surtout sur le bord oriental des Vosges que la nébulosité accuse une décroissance. Au tournant des Vosges méridionales, les vents pluvieux du Sud-Ouest se sont déchargés de leur fardeau de vapeurs ; ils sont descendants, c'est-à-dire plus secs. En fait, il ne tombe à Colmar que la moitié de la hauteur moyenne de pluie

qu'on constate à Fribourg-en-Brisgau. Il arrive ainsi que, sur le bord occidental de cette plaine où les eaux regorgent, où l'on a vu dans des inondations restées fameuses l'III et le Rhin réunir leurs eaux, il y a une zone sèche où l'eau s'infiltre, parfois même fait défaut. Les rayons d'un soleil généreux activent la végétation et en prolongent la durée. L'apparition des feuilles est de quinze jours en avance sur l'Allemagne; et, en automne, de belles journées chaudes achèvent de faire mûrir les vins capiteux des coteaux sous-vosgiens. De Thann à Mutzig, au bord des Vosges, la vigne marque le paysage d'une empreinte aussi impérieuse et exclusive qu'à Epernai ou qu'à Beaune. On ne voit qu'elle entre les gros villages blancs aux maisons serrées. Un trait de nature méridionale se prolonge par la lisière orientale des Vosges. Le châtaignier y atteint son extrême limite vers le Nord. La faune alsacienne compte même plusieurs animaux d'origine franchement méridionale - genette et lézard vert entre autres, - qui retrouvent leur midi dans la zone calcaire et sèche des collines sous-vosgiennes.

L'homme a prospéré aussi, il a profité de cette clémence accueillante de la nature. La clarté du ciel et la douceur de vivre ont mis en lui de la gaieté. « Le naturel de ce peuple est la joie », écrivait le premier intendant français qui gouverna l'Alsace. Pour bien des peuples venus de contrées plus ingrates et plus sombres, ce pays a marqué le commencement d'émancipation de la vie besogneuse, l'épanouissement joyeux dans une nature qui invite à la fécondité et en donne l'exemple.

Le lœss alsacien

Le secret de cette fécondité tient à cette espèce de sol qu'on appelle en Alsace le lœss. Ce terrain privilégié occupe le long des montagnes une bande interrompue par les débouchés des rivières. A la surface, c'est un sol brun, limoneux, propre à la fabrication des briques, animé par de nombreuses tuileries ; mais dans les tranchées verticales qui l'entrouvrent, le long des carrières ou des ravins secs qui le coupent, on voit, sous cet épiderme, des couches friables d'un jaune clair où le calcaire dissous à la surface se retrouve sous forme de concrétions ou poupées. Les eaux s'infiltrent à travers ces couches. C'est comme un épais manteau qui couvre les pentes allongées des collines, où il s'élève jusqu'à 380 et 400 mètres de hauteur absolue : il a été déblayé au contraire et il manque dans la région basse des Ried et des alluvions récentes. Cette masse terreuse, à y regarder de près, est loin d'être homogène. Elle se compose de couches de transport, différentes par l'âge du dépôt et par les éléments qui la constituent. Des lits de graviers, argiles, sables fluviatiles existent à la base et reparaissent par intervalles entre des couches épaisses de particules plus fines, où rien n'indique l'action des eaux. Quelquesunes de ces couches sont décalcifiées, preuve qu'elles ont été longtemps exposées à l'action de l'air et des pluies. Ainsi la formation de ces dépôts est l'œuvre de longues périodes alternativement sèches ou marquées par des retours offensifs de régime torrentiel. Une masse énorme de débris, depuis les graviers grossiers jusqu'à la poussière impalpable, a été livrée par les grandes destructions vosgiennes, à l'action tour à tour prépondérante des eaux torrentielles et des vents.

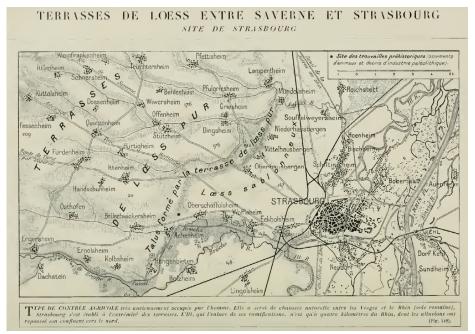
Ces terrains constituent un sol nourricier qui a attiré les animaux et les hommes. Partout où il règne, soit à Tagolsheim dans le Sundgau, soit à Egisheim et en d'autres stations près de Colmar, soit à Achenheim près de Strasbourg, des objets d'industrie primitive, des ossements humains parfois, indiquent une prise de possession très ancienne, qui s'est poursuivie sans interruption sur les mêmes lieux. C'est par cette zone que l'homme a fait la conquête de l'Alsace. Avant de dessécher ses plaines noyées, de s'aventurer près des eaux vagabondes, de défricher forêts et vallées, c'est sur ces terrains naturellement secs, faciles à travailler et fertiles, qu'il a fondé, puis multiplié ses établissements. Sans la présence de ce terroir bienfaisant, on s'expliquerait peu le caractère précoce qui distingue nettement la civilisation de la contrée.

La bande de lœss est inégalement répartie le long des Vosges : Au Sud elle est étroite, souvent interrompue ; elle abandonne encore aujourd'hui près de la moitié de la Haute-Alsace aux bois ou aux landes. Mais au Nord de Schlestadt et surtout entre Hochfelden et Strasbourg, dans le pays appelé Kochersberg, elle s'étale : c'est la région rurale et agricole par excellence. Limitée au Sud par la Bruche, à l'Est et au Nord par les forêts de Brumath et de Haguenau, elle s'élève vers l'Ouest par petits ressauts jusqu'au voisinage de Saverne. Les cultures y couvrent tout ; le type exclusif de peuplement est le village : villages atteignant rarement 500 habitants, mais très rapprochés, d'aspect riche et cossu, avec leurs larges maisons en pisé qu'égayent leurs poutres entrecroisées, leurs balcons, leurs sculptures, leur entourage de vergers.

L'Alsace est une contrée de zones géographiques bien tranchées, dont chacune a marqué son empreinte distincte sur l'homme. Le plantureux et riant village des plaines de lœss ; le village étroitement serré, bâti en calcaire blanc, sur le vignoble ; la petite ville impériale et murée à l'entrée des vallées ; puis çà et là, planant sur les hauteurs, les châteaux ruinés, les mystérieuses fortifications de temps plus anciens encore : telles sont, dans leur rapport particulier avec les différences de relief et de sol, les formes très déterminées, très individuelles et très précises que les établissements humains ont gardées en Alsace. Partout de petites autonomies, tirant des conditions locales leur vie et leur physionomie propres.

Strasbourg

Il est un point de la plaine où les terrasses de lœss se prolongent plus avant que partout ailleurs. Dentelées à la base par des échancrures concaves qu'ont entaillées d'anciens méandres de la Bruche, elles ne se terminent qu'aux bords de l'III, à l'endroit où il multiplie ses bras avant de se jeter dans le Rhin. A Schiltigheim et Koenigshofen, leurs dernières éminences dominent l'île fluviale où se forma le noyau de Strasbourg. Un camp romain y succéda à quelque établissement celtique.



Terrasses de loess entre Saverne et Strasbourg . Vidal de la Blache

Ce fut une ville rhénane, mais surtout « la ville des routes ». De bonne heure, c'est vers l'Ouest, vers Koenigshofen et les premières terrasses de lœss que s'étendent des faubourgs. Là aboutit la voie romaine qui vient de Saverne. Elle eut soin de se tenir sur ces plates-formes découvertes que l'inondation n'atteint pas, qui n'opposent pas de marais, où les rivières mêmes sont rares, et qui par-là ressemblent à un pont naturel entre le Rhin et les Vosges.

Celles-ci s'interrompent presque au Nord-Ouest de Strasbourg. Lorsque, vers Niederbronn, Woerth, Bouxwiller, Saverne, on se rapproche de leur bord, l'œil est dérouté par les traits du paysage, il n'y retrouve plus le cadre habituel de la plaine. Des collines semées sans ordre remplacent le rideau des côtes sous-vosgiennes ; il est visible qu'elles sont constituées par des pointements de roches diverses. Des sources minérales nombreuses se font jour. Ces indices font pressentir ce que l'observation géologique a constaté : l'existence d'un champ de fractures très étendu et très morcelé, tout un système de dislocations et de failles, qui, dans cette partie de la façade vosgienne, hache la structure. Entre des compartiments enfoncés se dressent des lambeaux de roches, témoins épars de rangées presque entièrement détruites. La continuité même des Vosges semble atteinte. Les grès qui, au Nord du Donon, en composent à peu près exclusivement la surface, se réduisent entre Saverne et Sarrebourg à une bande qui n'a pas plus de 20 kilomètres de large. La montée même, malgré les hardis lacets de la route dont Goethe parlait avec admiration, se réduit à 250 ou 300 mètres au-dessus de Saverne : un étage à franchir plutôt qu'un col. Dans toute l'étendue de cette région effondrée, les passages faciles se multiplient.

Bitche, non moins que Saverne, offre une voie naturelle ; elle conduit vers Metz, comme celle de Saverne vers Toul et Paris.

Cette chaîne de relations se lie, à Strasbourg, avec la navigation désormais plus facile du Rhin, avec les voies qui, par la dépression de Pforzheim, se dirigent vers le Neckar et le Danube. L'importance de la cité où se nouent ces rapports ne pouvait que s'accroître. Elle tenait les passages. On retrouvait la domination de ses évoques sur les roches qui surmontent Saverne, comme sur les coteaux d'Offenburg, qui surveillent la rive droite du Rhin.

Ce fut ainsi une nouvelle personnalité urbaine, commerçante et guerrière, qui grandit dans la famille des cités d'Alsace. Elle les domine, comme la flèche de sa cathédrale domine au loin les arbres parmi lesquels elle s'élance; mais elle est des leurs. C'est une république urbaine plutôt qu'une capitale de province. L'Alsace resta toujours le pays fortement municipal, dont la vie ne s'est jamais concentrée dans un seul foyer. De cette vie urbaine sont sorties les fécondes initiatives, aux temps de l'humanisme comme aux débuts de l'industrie moderne.

Chose remarquable cependant, l'autonomie de ces robustes individualités, urbaines, villageoises ou régionales, n'a pas nui au sentiment de l'unité de la contrée. Celle-ci a été aimée et étudiée comme peu d'autres. Une harmonie toujours présente s'exhale de cet ensemble que le regard peut presque partout embrasser : la montagne, la plaine, le fleuve. Le monde de souvenirs et de légendes qui s'y rattache s'associe aux premières imaginations de l'enfance. Enfin même cette nature d'Alsace, tout empreinte encore de l'action puissante des phénomènes géologiques, garde certains traits de nature primitive, pour lesquels est ordinairement mortel le contact d'une civilisation avancée : là peut-être est son charme le plus exquis, le principe de son action profonde sur l'homme.

Les cités romanes, l'exemple de Rosheim

Il est difficile d'avoir une idée du nombre de villes durant les premiers siècles du Moyen Age, mais il faut surtout avoir à l'esprit que le statut de ville s'obtient (décision de l'évêque ou de l'Empire), chaque cité se trouvant de fait entourée d'une muraille en pierre qui assure sa défense, avec quelques portes dans la ville qui permettent les échanges avec l'extérieur. Les cités ne dépassent alors pas, pour la grande majorité d'entre elles, 1000 habitants à l'intérieur des fortifications. Autre élément fondateur des villes romanes, il s'agit bien sûr de l'édifice religieux qui borde la place principale ou bien qui s'installe le long de la rue principale commerçante. L'église est un lieu à part entière de la vie urbaine : s'y passe des alliances, s'y échafaude des stratégies commerciales, s'y noue des intrigues. S'il est un lieu que chacun doit fréquenter dans la ville, c'est véritablement l'église, lieu du pouvoir local. De la campagne, l'église est également un point de repère dans le paysage et un élément symbolique de la silhouette urbaine, que l'on retrouve encore de nos jours.

La période romane en Alsace

En fait, l'Alsace ne développe pas un art roman spécifique, mais reste toujours ouverte aux influences extérieures. Elle s'inscrit tout naturellement dans l'espace rhénan mais, située au carrefour des mondes latins et germaniques, l'Alsace s'est aussi enrichie de multiples courants historiques et culturels qui tous ont laissé leur empreinte.

Aucun édifice religieux ne subsiste qui soit antérieur à l'an 1000. Le premier art roman d'Alsace, celui du 11ème siècle, correspond à la fin de la renaissance ottonienne. Il témoigne d'une architecture de tradition carolingienne à plan centré (Ottmarsheim, Epfig) ou à plan basilical à 3 nefs (Dompeter, Altenstadt, Hohatzenheim). Souvent le transept est bas, parfois il dépasse la largeur des bas-côtés (Eschau), parfois il ne les déborde pas (Hattstatt). Le XIIème siècle et le premier quart du XIIIème siècle correspondent à l'Âge d'Or de l'Art Roman en Alsace. Le plan le plus fréquent est celui de la basilique cruciforme avec tour de croisée. La façade est soit le reflet de la structure intérieure des trois nefs (Rosheim, Altorf, Sigolsheim, Haguenau...) soit elle est traitée comme un « massif occidental » incluant un porche et deux tours de façade (Marmoutier, Sélestat, Guebwiller, Lautenbach...). L'utilisation généralisée de la voûte sur croisée d'ogive et l'emploi de la pierre de taille pour les façades extérieures distinguent les édifices de cet Âge d'Or de leurs ainés mais l'évolution la plus sensible est celle du répertoire décoratif sculpté. Les portails gagnent en richesse, le travail de l'ivoire et de l'orfèvrerie côtoient un bestiaire fabuleux (Murbach, Sélestat, Sigolsheim...) les figures en ronde bosse apparaissent (Rosheim). C'est ainsi que les traditions romanes se perpétuent tardivement en Alsace, jusqu'aux années 1225-1230, dates de l'arrivée depuis l'Île de France du premier atelier gothique sur le chantier de la Cathédrale Notre-Dame de Strasbourg (qui a débuté dès 1190).

Rosheim, un site convoité dès le Moyen-Age



Vue satellite de la ville de Rosheim. La forme circulaire de la Mittelstadt est facilement reconnaissable au centre, de même que les deux bandes de part et d'autre que forment les villes dites basse et haute. Le tout s'articule autour d'une rue principale (aujourd'hui Rue du Général-de-Gaulle), épine dorsale de laquelle partent multitude d'impasses devenues aujourd'hui rues par l'ouverture des remparts. source géoportail

Au XIe siècle, Rosheim comprend deux paroisses, et pratiquement deux bourgs groupés autour des églises Saint-Étienne pour ce qui deviendra la ville haute à l'ouest, Saint-Pierre pour la ville moyenne et basse à l'est. La ville est divisée entre des établissements religieux (Hesse, Haute-Seille, Hohenbourg), l'évêque (église Saint-Étienne) et les familles nobles dont plusieurs ont alors mis en place de véritables centres économiques et administratifs. Le plus important des seigneurs au XIe siècle est le couvent de Hohenbourg (plus connu sous le nom du Mont Sainte-Odile). Chacune de ces corporations laïques ou religieuses possèdent une partie des terres de la ville. Cette complexité foncière témoigne alors de l'importance accordée au site et à la ville de Rosheim durant tout le Moyen-Age.



L'église Saint-Pierre, dont la tour gothique (à la croisée du transept) est reconnaissable en ville, est pourtant un des premiers témoignages de l'architecture romane alsacienne du XIIe siècle. La paroisse est également fondatrice du quartier Est de Rosheim.

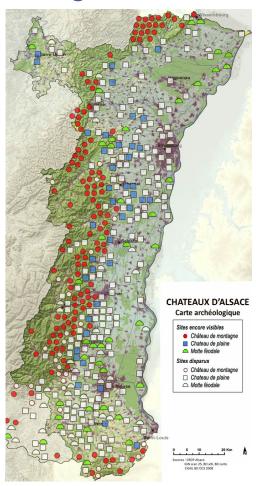
Traversée par la rue principale (rue du général de Gaulle), la ville ancienne, est historiquement divisée en trois secteurs : un noyau central circulaire, fortifié et percé de deux portes toujours existantes (*Zittgloeckel* et porte de l'école), qualifié de *Mittelstadt* (le centre administratif de la ville) ; la ville basse à l'est de ce noyau, appelée *Niderstadt* ; la ville haute à l'ouest, *Oberstadt*, secteur le plus important en surfaces viaire et bâtie, qui était subdivisé au Moyen Age en deux quartiers, l'un au nord, l'autre au sud de la rue principale. L'enceinte extérieure, englobant ces trois secteurs et épousant leurs limites, avait une forme rectangulaire, percée de trois portes dont deux existent toujours (porte basse dite « de la Vierge » ou « de Strasbourg », porte du Lion vers le vignoble et Rosenwiller) ; il subsiste les côtés est et sud de ce rempart.



L'école Hohenbourg entoure une ancienne porte voutée de la ville, l'ancien Mitteltor, ou porte du Milieu. Le bâtiment est adossé au mur de la première enceinte de la ville et coupe la rue principale de la ville. Crédit photo : internet « Vincent Nicolas »

La Mittelstadt est ceinte par les rues du Lion et de la Marne, correspondant à l'emprise des anciens fossés. L'enceinte est d'ailleurs toujours visible en de nombreux endroits, notamment rue de la Marne. Les rues nous parlent encore des traces des enceintes du Moyen-Age et plus tardivement des fortifications du XVIIIe siècle.

Une ligne de châteaux en éperons



Carte des châteaux en Alsace, avec répartition des châteaux de montagne (sur les sommets des Vosges), de plaine et motte féodale (souvent disparus dans les affrontements-reconstructions des villes). source CRDP

Dès le XIe siècle, dans les campagnes alsaciennes, la population augmente de manière constante. Le défrichement et l'amélioration des cultures permettent de nourrir de plus en plus de bouches. Passée dans l'orbite des Habsbourg en 1324 (le Saint Empire Romain germanique n'aura de cesse de veiller à la paix publique par son soutien envers les pouvoirs locaux), l'Alsace se trouve morcelée. Cette mosaïque territoriale est établie en fiefs répartis entre comtés et évêchés ayant pour vassaux une multitude de nobles et de chevaliers garants de la sureté du territoire. Chaque grand col, chaque abbaye, chaque bourg d'importance possède sa forteresse, son fortin, de la simple tour comme le Plixbourg à l'entrée de la vallée de Munster jusqu'au trois châteaux surplombant Eguisheim. Notons d'ailleurs que la rivalité qui va s'opérer entre abbayes et châteaux sera source de conflits entre grands féodaux et religieux jusqu'à la Réforme protestante qui s'exprimera en Alsace de façon assez virulente au début du XVIe siècle

Nous avons beaucoup de mal à évaluer le nombre précis de châteaux qui sont édifiés dans toute la campagne alsacienne entre l'an 1000 et 1500. Si l'imaginaire collectif nous renvoie les images des châteaux en haut des collines, en fait, il y a deux types de château forts à cette époque : les châteaux de la plaine, souvent intégrés dans les remparts des villes ; peu ont survécu, pour cause de destruction, incendie, pillage et reconstruction sur emprise. Par contre, les châteaux qui dominent les sommets des Vosges, sur un promontoire ou un éperon rocheux ont mieux résisté aux assauts du temps. Il y en a de fameux, comme le Hohlandsbourg, château des Habsbourg dominant la vallée de Munster et les sommets vosgiens, le Saint-Ulrich des comtes de Ribeaupierre à Ribeauvillé ou bien encore le célèbre Haut-Koenigsbourg. La plupart de ces châteaux seront abandonnés lorsque le pouvoir royal sera affirmé, peu de châteaux seront saccagés lors du passage des troupes de Louis XIV, mais ils subiront tous le passage des siècles, serviront pour certains de carrières de pierres.



Depuis les grands axes de la plaine alsacienne, les ruines des châteaux au sommet des monts forment le fond de scène vosgien. Leur rôle défensif permettait de garder l'accès aux vallées des Vosges.

Il nous reste aujourd'hui des ruines au sommet des Vosges, point de repère dans le paysage, stimulant notre imaginaire. Qui n'a jamais essayé de compter ces châteaux lors d'un passage sur l'autoroute A35. Lieux symboliques, chargés d'histoire, ils sont marqueurs de l'identité des paysages alsaciens. De loin (encore faut-il regarder vers l'Ouest le matin) comme de près, les châteaux forts sont aussi des lieux vécus au travers des chemins de randonnées.

D'ailleurs, la « route des Vins d'Alsace » sur le piémont alsacien garde trace dans les paysages viticoles et villageois de la présence du château médiéval, comme à Kaysersberg. Entrés dans le bien collectif, ces châteaux sont porteurs d'une certaine image de l'Alsace, côté campagne avec les piémonts vosgiens et le vignoble.

Le Haut-Koenigsbourg, si reconnu.



Vue sur le donjon du château et sur la plaine d'Alsace en contre-bas. Crédit photo : www.haut-koenigsbourg.fr

En fait, le célèbre château du Haut-Koenigsbourg a été construit en toute illégalité sur des terres confiées aux moines de l'abbaye de Lièpvre. C'est lorsque Fréderic de Hohenstafen est nommé duc de Souabe en 1079 et afin de renforcer son pouvoir dans la région qu'il fait édifier de nombreux châteaux sur les crêtes des Vosges. Celui du Haut-Koenigsbourg occupe une position stratégique dans la région : il contrôle en effet l'axe Nord-Sud de circulation du blé et du vin, et par la vallée de Sainte-Marie-aux-Mines, l'axe Est-Ouest du sel et de l'argent. Démoli par les troupes suédoises en 1633, il doit sa reconstruction et son embellissement à l'empereur prussien, Guillaume II. Soucieux d'en faire revivre la grandeur, dans le style du XIXe siècle (retour au Moyen-Age), l'empereur souhaite par ce projet montrer la grandeur prussienne. Les travaux engagés s'écartent largement de la composition initiale du château (proportions, éléments de modénature, ajout de structures,...). Musée vivant des traditions et techniques du Moyen-Age, le château du Haut-Koenigsbourg offre aujourd'hui une image (quelque peu déformée) de la puissance vécue et ressentie d'une situation géographique singulière au travers d'un monument d'architecture.

La Décapole et les villes d'Empire

Si Aujourd'hui la trame urbaine de la région alsacienne met en avant une hiérarchie de plus en plus affirmée entre des pôles d'attractivités à l'échelle nationale (Strasbourg, Bâle-Mulhouse) et des villes d'importances régionales (Colmar, Obernai,...), la situation au XIVe siècle en est tout autre.

L'Alsace sort d'importants conflits entre puissances locales et si le territoire est découpé en une multitude de territoires indépendants. Il nait en 1354 une grande union entre 10 villes alsaciennes : c'est la création de la Décapole entre « les villes immédiates ». Imaginée comme une importante ligne de défense, la Décapole marque le début d'une grande période de prospérité économique et culturelle. Nous pouvons alors parler d'une première trame urbaine, un réseau de villes qui s'affirme et qui laisse des traces dans le paysage.

L'union militaire et économique

Il s'agit avant tout d'une ligue urbaine défensive regroupant 10 villes alsaciennes afin de se protéger contre d'éventuels seigneurs belligérants. Dans un contexte où une grande partie de l'Europe est sous domination du Saint Empire romain germanique, ces 10 villes scellent leurs alliances en 1354 sous l'égide de l'Empereur Charles IV, conscient du pouvoir que représente cette alliance face aux grands pouvoirs féodaux de la région.

Les villes de la Décapole : Haguenau, Strasbourg, Colmar, Kaysersberg, Munster, Tûrckeim, Schlestadt (Sélestat), Wissembourg, Obernay et Rosheim. Strasbourg, Haguenau et Colmar étant alors considéré comme des villes libres.

Ces villes se prêtent assistance en cas d'attaque par un autre seigneur, et « aucune ville en particulier n'aura le droit de contracter des engagements privés sans l'agrément des autres villes ». Cette alliance restera en vigueur jusqu'à l'arrivée de Louis XIV à la fin du XVIIIe siècle qui les rattache au royaume de France.

Chacune de ces villes obtient le droit d'édifier des fortifications et le siège de l'alliance s'installe à Haguenau (existait déjà un palais impérial qui devint lieu de résidence du préfet provincial), petite ville commerçante installée au milieu d'une immense clairière sablonneuse. Dès cette époque, ces villes s'affirment par le développement de relations économiques entre elles, marqué par l'expansion des corporations d'artisans (tanneurs, potiers, bateliers, charpentiers,...).

Les cités « République »

Le cas de la ville de Strasbourg est tout à fait singulier, puisque après avoir quitté la Décapole (ayant la capacité de se défendre elle-même), elle décida, dès 1420, de se doter de sa propre constitution municipale, qui institue une gouvernance spécifique de la ville, et lui permet également de battre monnaie. La république strasbourgeoise deviendra le berceau d'un développement économique à la Renaissance, qui aura des répercussions au niveau de la forme de la ville et de son architecture.

La ville de Mulhouse reste, quant à elle, en marge de cette alliance. En 1357 est fondée la République de Mulhouse, et la ville cherchera toujours une alliance avec les cantons helvétiques de Berne et Soleure. Il faudra attendre le milieu du XVIIIe siècle pour que la cité connaisse un réel développement urbain.

Et les villes seigneuriales

C'est aux sorties du Moyen-Age qu'émergent d'autres villes, qui dépendent directement de pouvoirs locaux, qu'ils soient religieux ou non. C'est le cas d'Altkirch, Saverne, Soulz ou encore Guebwiller, cette dernière étant, comme nous l'avons évoqué au chapitre traitant des monastères, sous la domination de l'abbaye de Murbach. Ces cités revendiquent également le droit de fortifier, droit alors réservé à l'Empereur, et les travaux donneront lieu à des querelles entre bourgeois et seigneurs sur l'image et le financement de ces ouvrages défensifs.

Haguenau, à la confluence d'une rivière et de l'Histoire

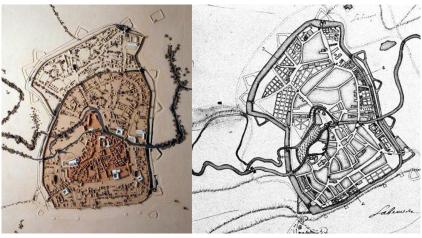


Vue sur la tour des Chevaliers, au Nord de la ville, en limite de la seconde enceinte médiévale, édifiée vers 1230 (à l'intersection des actuelles rue des Chevaliers – rue des Roses). Source CRDP

Le dessein de la ville d'Haguenau est étroitement lié à celui du Saint Empire Romain Germanique. Au cœur de la forêt, existait un château de chasse pour l'Empereur. Ce château donna l'occasion de bâtir, au début du XIIe siècle, une ville d'abord ducale puis ville impériale sous Fréderic Ier. Haguenau devient en 1354 le siège du grand bailliage impérial chargé d'administrer les biens de l'Empire en Alsace. À cette date, la ville occupe une aire de près de 81 ha et constitue, après Strasbourg, la seconde plus grande ville d'Alsace. Et une des cités les plus peuplées (6000 habitants entre le XVe siècle et le XIIe siècle) avec Colmar et Wissembourg.

La ville s'agrandit alors à l'intérieur de plusieurs enceintes défensives dont il ne subsiste aujourd'hui que quelques éléments dont trois portes (porte de Wissembourg, des Chevaliers, des Pêcheurs).

La Moder était anciennement navigable sur son territoire jusqu'à son embouchure sur le Rhin, et a ainsi permis le commerce de la garance et du tabac. Le milieu argileux de la forêt de Haguenau permit également la fabrication de poteries et le développement de faïenceries. Mais, la ville attira essentiellement à cette époque les nobles qui se rapprochaient du pouvoir de l'Empire.



Maquette de la ville de Haguenau et plan de la ville réalisé vers 1677, à l'aube de sa destruction par les forces de Louis XIV. C'est également sur le plan de Duportal que l'on peut voir les premières indications des ouvrages de Vauban (les demi-lunes qui vont renforcer le système défensif existant). source CRDP

Détruite et pillée en 1677 par Louis XIV, la ville a eu beaucoup de difficulté à se reconstruire. L'ancien palais impérial, l'hôtel de ville ainsi que de nombreuses habitations furent brûlées.

Aujourd'hui, Haguenau est la 4ème ville la plus peuplée d'Alsace, et compte sur son territoire communal la plus grande forêt de la région. Cette situation urbaine singulière fait de la ville un modèle en marge du développement urbain du reste de la plaine d'Alsace.

Le Val d'Argent ou la fièvre urbaine de la Mine

C'est durant le XVIe siècle que certaines vallées vosgiennes connaissent un formidable développement économique. Les spécificités paysagères vont, là encore, déclencher un phénomène urbain particulier autour de l'exploitation des mines.

La vallée de Sainte-Marie-aux-Mines au temps de l'âge d'or de l'argent. Dès le Xe siècle, la vallée exploite ses filons argentifères (encore une ressource exploitée par les pouvoirs religieux locaux), mais grâce à de nouvelles techniques de creusement et le recours massif à l'immigration de Bourguignons, de Souabes, de Lorrains et de Bavarois, c'est l'ensemble de la vallée de Lièpvre qui connaît la prospérité économique. Quelques 80 mines de plomb, de cuivre et d'argent sont alors exploitées et dans les années 1550, c'est environ 3,5 tonnes de métaux qui sont extraits chaque année.

Un choc urbain



Sainte-Marie-aux-Mines. La pharmacie de la tour, ancien siège de l'administration minière au milieu du XVIe siècle Elle se situait alors dans la partie alsacienne de Sainte-Marie-aux-Mines, sur les terres du sire de Ribeaupierre.

La vallée de Sainte-Marie-aux-Mines n'est jusqu'à alors qu'une vallée isolée des Vosges, coupée en deux dès le XIIIe siècle par les pouvoirs locaux le long du cours d'eau de la Liepvrette. L'arrivée massive d'immigrés, de nombreux marchands et commerçants dans ces vallées vosgiennes est déclencheur d'un développement urbain considérable qui a profondément marqué le paysage.

Les villages de la vallée se structurent à proximité des lieux d'exploitation : près de 1200 maisons sont bâties à Sainte-Marie-aux-Mines, l'eau est canalisée et acheminée jusque dans ces nouveaux centres urbains, des quartiers de mineurs côtoient le centre administratif qui connaitront tous au XIXe siècle une seconde jeunesse par l'arrivée en masse de l'industrie textile. Du passé minier, il reste aujourd'hui quelques traces d'une architecture civile telle que la tour des Mineurs à Echery ou les maisons à tourelles de Sainte-Marie-aux-Mines. Typique du XVIe siècle, ces maisons servaient de demeures aux cadres de l'administration minière.

Un déclin temporaire

Les mines sont progressivement abandonnées au début du XVIIe siècle à cause des troubles engendrés par les conflits territoriaux ainsi que l'épuisement des gisements. Mais, il en résulte une trame urbaine de villages, entre Sainte-Marie-aux-Mines, Sainte-Croix-aux-Mines, Liepvre,... qui survivra à l'usure du temps, ainsi que des ouvrages (galeries, canaux), qui seront autant d'éléments favorisant l'installation au XIXe siècle des industries textiles.



Le temple réformé (rue du Temple à Sainte-Marie-aux-Mines) datant de 1634 (le clocher ne date que du début du XIXe siècle) constitue l'un des plus vieux temples français qui nous soit parvenus. Cet édifice est témoin de la partition de la commune en deux (côté lorrain et côté alsacien), une étant catholique (partie septentrionale du ruisseau de Liepvrette- côté lorrain), l'autre partie étant multiconfessionnelle.

La situation géographique singulière des vallées vosgiennes (présence importante du bois et de l'eau) est, au long de l'histoire de l'Alsace, porteur de dynamiques économiques, culturelles liées à l'exploitation des ressources locales au service de logiques industrielles. Les paysages se trouvent, à chaque époque industrielle, bouleversés par ces chocs techniques et démographiques qui remettent en cause les logiques de gestion des espaces naturels (agriculture, défrichement, gestion de la forêt) jusque dans leur propre existence.

Réforme et contre-réforme, les villages aux deux clochers



Deux clochers dominant la silhouette villageoise : une carcatéristique de nombreux villages alsaciens. Soultz-sous-Forêts

Le traité de Westphalie conclu après d'importantes tensions religieuses entre catholiques et protestants, apporte une ouverture religieuse à la région tout à fait spécifique. En effet, Louis XIV s'engage à respecter la liberté religieuse des protestants alsaciens. De cette décision découle un phénomène urbain remarquable dans toute la région : les villages au deux clochers.

Les villages à deux clochers



Soultz-sous-Forêts. Les deux lieux de culte s'installent de part et d'autre de la rue principale du village ; l'église catholique prend place en bordure de rue sur l'emplacement de l'ancienne cour d'honneur du château de Geiger, tandis que le temple protestant s'établit en retrait sur rue secondaire. Source géoportail

Ainsi, dans beaucoup de villages d'Alsace, on peut observer la présence de deux églises (environ 500 églises luthériennes et temples réformés dans la région) correspondant aux deux communautés catholiques et protestantes. Une village double, ou un double village. Deux clochers, deux cimetières, deux écoles, autant d'éléments qui nous indiquent qu'il s'agit davantage de deux villages dans le territoire villageois. Si l'église catholique, de par son histoire, est installée à proximité directe de la rue principale du village, quelquefois enserrée dans un ensemble de bâtiment religieux (dans le cas d'un ancien monastère par exemple), le temple protestant est, quant à lui, davantage en recul de la structure urbaine principale.



Soultz-sous-Forêts. Le village aborde une silhouette urbaine caractéristique avec ses deux clochers qui dépassent des toitures des maisons.

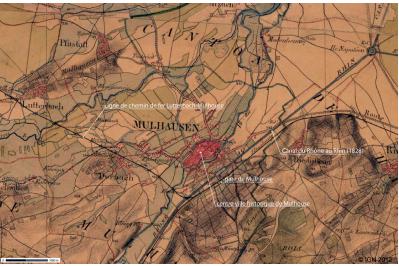
Cette situation religieuse en Alsace, que le Concordat de 1801 conforte dans l'organisation des deux religions vis à vis de l'Etat français, marque profondément la silhouette urbaine des villages. Non plus un clocher, mais deux. Depuis les routes de la région, cette particularité peut sembler étonnante, mais elle fonde une partie de l'identité des villages alsaciens. Dans certains villages, il arrive d'ailleurs que communauté catholique et protestante doivent partager le même lieu de culte. Cette règle du partage (le simultaneum) dans les « églises mixtes », au nombre de 50 aujourd'hui, a généré nombre de conflits « de clochers ». La chapelle de Saint-Pierre-sur-l' Hâte dans la vallée de Sainte-Marie-aux-Mines est ainsi réservées au trois cultes : le chœur au culte catholique, et la nef au cultes réformés et luthérien.

Les universités protestantes

La réforme protestante en Alsace est à l'origine de la création de l'université de Strasbourg. Sous l'impulsion de Luther, une Haute Ecole voit le jour à Strasbourg : à la fois établissement secondaire et faculté des Arts dans laquelle l'on étudie les sciences et les humanités gréco-latines. L'université s'installe au Gymnase Jean Strum, du nom du père fondateur de l'Ecole, dans les locaux de l'ancien couvent des Dominicains. Par de-là la création de cette université, c'est le rayonnement de la ville qui est en jeu, creuset de la Réforme protestante, et sa place parmi les villes reconnues pour la qualité de ses savants. L'Académie protestante qui deviendra quelques siècles plus tard l'Université de Strasbourg marque le lourd ancrage intellectuel de la ville. Cet héritage sous-tend l'important développement de l'université au XXe siècle.

La révolution française et les infrastructures de l'ère industrielle

La révolution française de 1789 remet en cause le système politique, économique et social de l'Ancien Régime. Les nouvelles règles ont des répercussions immédiates sur la physionomie des villes et villages alsaciens. Ainsi, la suppression des corporations qui correspond à l'abolition des privilèges en 1791 met fin à l'ancienne organisation du travail en liquidant toutes les communautés de métiers. Leur savoir-faire et leurs modèles sont déposés dans le domaine public et la loi institue la propriété des brevets. De même, la suppression des douanes intérieures et des péages (comme cela pouvait exister entre provinces ou à l'entrée des villes) participe dès le début du XIXe siècle à l'éclosion de nouvelles formes de commerces et d'industries. La ville tend à s'agrandir, à diversifier ses fonctions et les formes bâties qui lui correspondent. La poussée démographique est telle au début du XIXe siècle que la région dispose d'une main d'œuvre bon marché, non qualifié, qui fuit généralement la campagne (grande pauvreté) pour venir s'installer en ville.



Mulhouse, extrait de la Minute d'Etat-major réalisée durant la première moitié du XIXe siècle. La ville de Mulhouse, dont l'aire urbaine est encore concise dans le périmètre de ses anciennes fortifications, se trouve ceinturée par le premier réseau moderne d'infrastructures. Source géoportail

C'est dans ce contexte postrévolutionnaire que la ville de Mulhouse intègre politiquement la France en 1798. Restée à l'écart des conflits, Mulhouse possède de grands industriels (déjà révélés avant la révolution) qui cherchent à développer leur moyen de production. Or, le transfert des barrières douanières sur le Rhin rend le transport fluvial plus contraint. Il devient alors urgent de développer d'autres moyens de transport sur l'axe rhénan (notamment entre Strasbourg et Bâle). C'est donc un industriel mulhousien qui fait construire, avec ses fonds propres, en 1839, la première ligne de chemin de fer entre Lutterbach et Mulhouse. C'est le début d'une nouvelle vision de l'aménagement du territoire : les infrastructures au service de l'industrie, qui bouleversent la structure urbaine existante.



Le Canal de la Marne au Rhin, depuis la halte fluviale de Eschau (67). Le canal crée de nouveaux paysages linéaires qui côtoient aujourd'hui les zones urbaines. Souvent doublés d'alignements d'arbres, les canaux sont, en ville, les supports d'une nature urbaine ordonnancée.

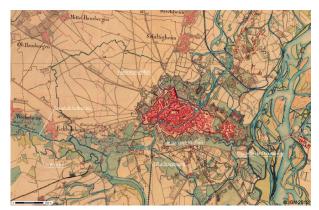
Les canaux, les lignes de bateaux à vapeur, les lignes de chemin de fer, autant d'infrastructures pour l'industrie qui demande de l'espace. Les fortifications et autres ouvrages de défense maintenues lors du passage des troupes de Louis XIV, sont remises en cause par les infrastructures linéaires qui scindent la ville. En vertu de l'ordonnance royale du 18 septembre 1816, une commission mixte Génie militaire et Ponts et Chaussées doit être consultée pour les travaux publics dans les zones frontières ou autour des places fortifiées.

En 1846 s'achève donc la construction de la totalité des 141 km de la ligne Strasbourg-Bâle concédée en 1838. Conçue comme ligne de transit reliant deux centres commerciaux d'importance et bénéficiant de bonnes correspondances fluviales sur le Rhin, le chemin de fer Strasbourg-Bâle participe tant aux échanges nord-sud qu'au développement économique de toute l'Alsace. Toutefois, l'absence de continuité vers Paris ou vers le sillon rhodanien, et donc les ruptures de charge entre la voie ferrée et la voie fluviale, ne permettent pas à la compagnie de récolter les fruits de ses investissements. Il faudra attendre 1852 pour voir Strasbourg relié à Paris par une ligne de chemin de fer en 1852 et par le canal de la Marne au Rhin mis en service un an plus tard. Des gares sont édifiées dans chacune des villes traversées, même s'il faut attendre l'annexion allemande de 1870 pour que les édifices actuels soient construits, plus grands, plus majestueux, qui s'accompagnent d'une vision urbaine d'ensemble.

D'importants travaux de régulation des cours d'eau sont également entrepris notamment sur le Rhin. Avant que le Rhin ne soit canalisé, les crues noyaient régulièrement la plaine voisine. De nombreux travaux de canalisation ont été entrepris depuis l'Antiquité, car les Romains l'utilisaient déjà comme voie fluviale. C'est ainsi que entre 1842 et 1876, de grands travaux pour canaliser le Rhin débutent. L'objectif principal était de contenir les crues dans un lit unique. Cela permet également de tracer un chemin de halage et de récupérer des terrains, d'habitude inondés, pour l'agriculture. Pour cela, les différentes îles et méandres sont supprimés, et le fleuve prend un trajet plus rectiligne.

Vauban et le canal de la Bruche

Le rattachement de l'Alsace au royaume de France engage le pouvoir royal dans des travaux de constructions ou de modifications d'ouvrages de défense. Vauban prend le chemin de l'Alsace très tôt afin de planifier les places fortes et les fortifications le long de la nouvelle frontière qu'est devenu le Rhin.



Strasbourg, extrait de la Minute d'Etat-major (milieu du XIXe siècle). Le canal de la Bruche a permis l'acheminement de l'ensemble des pierres pour l'édification des fortifications de Vauban. Source géoportail

C'est à Strasbourg qu'il va faire réaliser une des plus importante citadelle de France dès la capitulation de la ville en 1681. Dans cette ville, jusqu'alors peu affectée par les guerres du XVIIe siècle, ce chantier stimule l'activité économique de la région par l'attrait de très nombreux artisans et ouvriers participant à l'édification des fortifications de la ville durant plusieurs décennies.

La citadelle devra surveiller à la fois Strasbourg, ville protestante et plutôt hostile, et le passage du Rhin par le pont, qui aboutit à Kehl. Les travaux commencent alors très rapidement et quelques 2000 à 3000 hommes sont affectés au chantier de la citadelle. Afin d'alimenter la construction en pierres, une carrière est ouverte à Soultz et Wolxheim en amont de la Bruche qui coule vers Strasbourg.



Strasbourg. En quittant Strasbourg à l'Ouest, les ouvrages défensifs de la ville construits par Vauban sont encore perceptibles. Le barrage Vauban se trouve à l'extrémité Sud du quartier de la Petite France. Enjambant l'Ill, le barrage reliait les fortifications de la ville et devait pouvoir inonder les terrains au Sud de la ville afin de ralentir d'éventuels ennemis.

Vauban décide alors de creuser un canal destiné à doubler la Bruche en direction du chantier de la citadelle, canal qui sera alimenté par les eaux de la Bruche et de la Mossig. Long de 20 km, il est ponctué de 11 écluses destinées à gérer un dénivelé de presque 30m entre les carrières et la citadelle de Strasbourg. Mais le canal a permis également la circulation d'autres matériaux et denrées. En 1831, on y voit passer 950 bateaux transportant des moellons, des pierres à chaux, des pierres à plâtre, des pierres de taille et du bois. S'y ajouteront le flottage du bois, le transport du vin, de betteraves, de briques et de tuiles. Ce trafic a duré jusqu'en 1939. Certains ponts bombardés au cours de la Seconde Guerre Mondiale ont été reconstruits trop bas, empêchant la navigation.



Strasbourg. Passage du canal de la Bruche en dessous de la route de Schirmeck. Ancienne infrastructure de déplacement pour les matériaux de construction des fortifications, le canal de la Bruche est aujourd'hui vecteur de déplacements alternatifs à la voiture et lieu de nature dans la ville.

Aujourd'hui, le chemin de halage jadis emprunté par le Roi-Soleil et ses courtisans est devenu une piste cyclable pour les promeneurs du dimanche ; la citadelle est devenue un parc ; les carrières de Soultz se sont rendormies ; les fours à chaux sont enfouis sous la végétation. La ville de Strasbourg garde des traces du passage de Vauban et le canal de la Bruche est aujourd'hui un composant d'un vaste projet de parc naturel actif.

Colmar et les grands équipements républicains

Le projet républicain, lancé par le slogan « Liberté, Egalité, Fraternité » scelle l'unité territoriale autour d'une politique commune égalitaire. Egalité des droits, égalité des de l'accès à l'eau, aux bains, aux services communautaires. En même temps, si la révolution a réalisé l'égalité des droits, elle a aussi inventé le propriétaire. Si la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen annonce que la propriété est un droit « naturel et imprescriptible », le Code Civil napoléonien de 1804 consacre le triomphe de la propriété et en constitue le thème central. Le caractère inviolable et sacré de la propriété ne sera jamais remis en cause, même si cette réalité est à nuancer à cause de l'émergence du droit de l'urbanisme.

Dès l'origine, les révolutionnaires ont réservé la possibilité à la puissance publique (état, région, départements, communes) de réduire le droit de propriété dans l'intérêt général. Sont alors reconnues les nécessités de l'aménagement urbain, pour le bien collectif. C'est ainsi que des textes de plus en plus nombreux sont venus limiter l'une des composantes du droit de propriété : le droit de construire. Le futur constructeur est enserré dans des règles de plus en plus complexes et détaillées (P.L.U, S.C.O.T,...) la puissance publique s'étant également aménagé des procédures (ZA.C, lotissements,... lui permettant de jouer un rôle moteur dans l'aménagement global de l'espace.



Hunawihr (68). Au bas du village, se trouve, à côté de la célèbre fontaine Sainte-Hune datant du XIVe siècle (une légende indique qu'une année de mauvaise récolte, Sainte-Hune y aurait transformée l'eau en vin), un lavoir de la deuxième moitié du XIXe siècle. Sur plan carré et couvert d'une toiture à 4 pans, le lavoir permettait aux lavandières de travailler dans des conditions d'hygiène et de confort optimisées. Il constituait un lieu central de la vie du village.

C'est au cours du XIXe siècle que l'Etat français se convint de la nécessité d'être moteur dans l'aménagement de lieux publics répondant aux questions de santé publique. La création des fontaines et lavoirs résulte ainsi d'une prise de conscience des ravages causés par les grandes maladies telles que le choléra, la variole ou la typhoïde qui sévissent au XIXe siècle. Une loi de 1861 vote un subventionnement de l'ensemble des constructions de lavoirs. C'est après 1850 que ces lavoirs font réellement leur apparition dans les villes et les villages, tels que nous les connaissons aujourd'hui : aménagés, courts, transformés en bâtiments fonctionnels, ils constituent des édifices remarquables, surtout en campagne. On compte au moins un lavoir par village ou hameau, et l'on pouvait estimer l'importance du village au nombre de lavoirs qu'il possède.



Le théâtre municipal de Colmar, avec sa façade ordonnancée, borde l'ancien couvent d'Unterlinden.

Les villes ne sont pas en reste. Outre des ouvrages spécifiques liés à la gestion de l'eau, les villes alsaciennes voient naître nombre d'équipements publics sous le Second Empire. La ville de Colmar en est un parfait exemple. Ainsi, l'hôtel de la préfecture est érigé dans la ville aux confins Sud de la ville en 1866. De style Louis XIII (sur le modèle de la préfecture de la Haute-Marne), le nouvel hôtel de la préfecture se veut être un « palais » de l'Empire, avec son grand bâtiment central flanqué d'une double rangée d'ailes latérales.



Le marché couvert de Colmar, reconnaissable par sa structure métallique visible de l'intérieur du bâtiment, s'inscrit dans cette volonté de créer des équipements modernes pour l'époque afin de faciliter la vie quotidienne des habitants.

Le marché couvert de Colmar, achevé en 1865, est édifié au bord de la Lauch, ce qui permet aux maraîchers d'accoster directement au pied du bâtiment et d'y décharger leurs produits. Construit en briques et surmonté d'une charpente métallique reposant sur des piliers en fonte, le bâtiment est révélateur des premières logiques industrielles françaises.

Le théâtre municipal est construit, quant à lui dans les années 1850 sur une ancienne dépendance du couvent d'Unterlinden. De style « à la française » en façade, la salle circulaire est conçue dans la tradition des théâtres « à l'italienne ».

Des écoles, hôpitaux, et autres équipements publics sont bâtis au cours du XIXe siècle dans les villes. Ils sont des témoins d'une part des difficultés des villes à faire face à l'afflux massif de nouvelle population issue de la campagne, et d'autre part des idées héritées de la révolution quant au devoir des pouvoirs publics d'assumer des avancées sur des thèmes aussi fondamentaux que la santé, l'éducation, la vie sociale et culturelle.

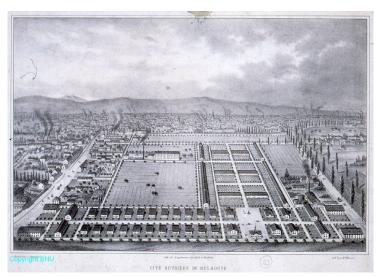
L'exemple de Mulhouse, ville nouvelle de l'industrie textile

C'est par le textile que l'Alsace franchit le pas vers l'industrialisation. Les patrons du textile comprennent que le développement de cette industrie d'avenir passe par l'utilisation de machines. Mulhouse va s'afficher en tête du développement industriel (première production d'indiennes en 1746), et ces premières industries textiles entraînent la naissance d'usines de machines textiles et d'une industrie chimique qui ne se dément pas aujourd'hui. La ville de Mulhouse qui comptait 4000 habitants en 1800, approche les 70 000 à la veille de la guerre de 1870. Cet extraordinaire développement de la ville, qui s'accompagne d'une forte croissance urbaine, les usines et industries s'implantant sur de grandes emprises foncières autour de la ville historique, lui vaudra la dénomination de « Manchester français ».

C'est en 1798 que la ville de Mulhouse décide de son rattachement à la République française. Cette décision accélère alors le processus d'industrialisation en supprimant les barrières douanières. En 1804, le creusement du canal du Rhône au Rhin débute, il traverse Mulhouse en 1812 et permet d'alimenter facilement la ville en charbon. En 1846, Mulhouse compte 45 filatures. L'industrie textile se diversifie et encourage l'innovation (on compte nombre de nouvelles machines inventées dans les usines de Mulhouse). Le modèle mulhousien repose sur trois piliers, à savoir un patronat protestant paternaliste, la prédominance du couple innovation-formation dans les développements techniques et la recherche toujours présente d'un équilibre social.

Un important patrimoine industriel

Marqueur de l'identité urbaine, ces éléments du patrimoine ont souvent été précurseurs, notamment en ce qui concerne le logement ouvrier avec l'émergence d'un nouveau type d'habitat : la cité ouvrière.



Vue générale de la cité jardin de Mulhouse par l'industriel Jean Dolfus vers 1860. Source bibliothèque nationale et universitaire de Strasbourg

Au XIXe siècle, il s'agissait de loger les ouvriers qui arrivent en ville. On se rend compte qu'une main d'œuvre bien logée est une main d'œuvre plus rentable et efficace (moins de maladie,...). Le patronat mulhousien a voulu répondre de son mieux à la misère ouvrière en créant la cité ouvrière. C'est Jean Dolfus, patron de DMC, économiste et philanthrope, qui a l'idée de restaurer la dignité de l'ouvrier et de moraliser la famille ouvrière par l'accession à la propriété. La cité ouvrière de Mulhouse a été réalisée en plusieurs étapes de 1853 à 1897 et compte 1 243 logements unifamiliaux. C'est une cité-jardin en ce sens que chaque logement a aussi son jardin particulier.



Une ville dans la ville. La photo aérienne de la cité-jardin de Mulhouse montre la proximité entre l'industrie, l'habitat et les équipements au sein d'un même quartier. Source géoportail

Il s'agit d'un modèle d'habitat social, souvent imité ailleurs. Le premier projet de 320 logements à construire sur huit hectares n'est réalisé que partiellement (200 logements sur cinq hectares), car les ouvriers jugent trop chères les maisons entre cour et jardin. Ce premier projet est suivi rapidement d'un deuxième et 660 logements sont encore réalisés jusqu'à la guerre de 1870. Après un temps d'arrêt, la cité s'agrandit encore de 383 logements, pendant la période allemande, de 1876 à 1897.

La cité est construite sur des terrains agricoles inondables au nord-ouest de la ville. Cet espace est asséché grâce au percement d'un canal de décharge de l'Ill, achevé en 1846. Tout autour sont installées plusieurs usines importantes, surtout textiles (filatures, tissages, usines d'impression sur étoffes). L'emplacement présente deux inconvénients pour les futurs habitants : les fumées des usines et la remontée des eaux dans les caves, en cas de fortes pluies. Au centre de la cité doit se trouver une place avec les services collectifs (boulangeries, bains, lavoirs,...). Elle a cependant été réduite et c'est actuellement un espace vert avec jeux pour enfants. Deux types de parcelles sont délimitées pour les maisons, l'une allongée, l'autre carrée, en fonction des types de maisons.

Le projet financier est un modèle du genre. Pour la première fois est mise sur pied, pour les ouvriers, une politique d'accession à la propriété. Un système de location-vente doit permettre à des familles ouvrières d'accéder, après une période de treize à quinze ans, à la propriété de leur maison. À une époque où la nourriture absorbe les deux-tiers des salaires, il est néanmoins difficile de consacrer 17% de son budget au logement. Primée à l'Exposition universelle de 1867, elle servit de modèle à de nombreuses autres cités.



Le Nouveau quartier de Mulhouse, aujourd'hui aux alentours de la place de la République, une architecture ordonnancée au service de la grandeur de l'industrie et du commerce. Crédit Christan Hoffmann

Les industriels construisent également le Nouveau Quartier à proximité de la gare (place de la République), avec des immeubles d'habitation sur 3 niveaux dont le RDC était réservé à des activités marchandes en lien avec les industriels textiles et chimiques (galeries à arcades).

Outre les quartiers commerçants et le logement ouvrier, les industriels construisent des maisons bourgeoises pour leurs familles. Situé au sud de la ville, le Rebberg (la colline du vignoble littéralement traduit) longe la voie ferrée et s'étend sur une partie des villes voisines de Riedisheim et Brunstatt. Ce quartier trouve ses origines dans la période la plus faste de l'histoire de Mulhouse, du temps de l'essor de l'industrie textile On y trouve de nombreuses maisons de maître rivalisant par leur style empreint d'influences et d'époques architecturales différentes. Le jardin botanique et zoologique de Mulhouse, constituant un ensemble paysager remarquable, se situe par ailleurs, au cœur de cet écrin de verdure.

Les châteaux forts de l'industrie



De l'ancienne mine Joseph Else à Wittelsheim (1911), il ne reste que quelques traces dont d'anciens bâtiments d'exploitations (les bains-douches) et les chevalements du puits d'extraction.

L'expansion industrielle du début du XXe siècle crée dans le Sud de l'Alsace d'aujourd'hui de nouveaux paysages urbains empreints de métal et de brique. Il s'agit principalement de la découverte des gisements de ressources souterraines comme les mines de Potasse dans la région de Mulhouse ou le développement de l'exploitation pétrolière à Merkwiller-Pechelbronn. Les diverses exploitations forment des lieux d'extraction caractéristiques par leurs chevalements, haute structure en métal servant à descendre et remonter les mineurs, ainsi que le minerai, via une cage d'ascenseur. Symbole de la révolution industrielle de cette époque, ces installations sont encore repérables sur certains sites industriels et dessinent le fond de scène de la campagne alsacienne.



Vue sur la vallée de Thann. Au début du XXe siècle, les lieux de productions industriels s'installent en ville, sur d'importantes emprises foncières. L'activité manufacturière textile privilégie de longue date les vallées vosgiennes : Toitures en sheds, cheminées en briques sont autant de repères dans et hors la ville.

Avec la mécanisation progressive des ateliers de tissages, les « usines-blocs » des vallées vosgiennes sont remplacées par un nouveau type d'architecture. Les usines se déplacent dans les villages de vallée. Ce nouveau style d'architecture venu d'Angleterre se caractérise par de larges surfaces (uniquement en rez-de-chaussée) surmontées d'une toiture en dents de scie, les « sheds » (le versant le plus court et le plus incliné du toit est généralement vitré afin d'assurer l'éclairage optimal de l'atelier). Une cheminée, souvent en briques, domine l'ensemble industriel. Ces nouveaux lieux de production dans la ville sont les châteaux-forts de l'industrie du XXe siècle, marquant profondément le territoire. On recense ainsi plus de 150 fabriques dans les vallées vosgiennes, occupant des emprises foncières considérables et identifiables par leurs flèches en briques et leurs toits en sheds.

Le logement ouvrier et les cités-jardins

La montée en puissance de l'industrie en Alsace, conjuguée avec d'importants travaux en ville (restructuration du tissu urbain ancien, nouvelles percées, destruction d'anciennes habitations), déclenche une pénurie de logements que les villes tentent de juguler. Dans la poursuite d'un nouvel ordre social, avec l'émergence toujours plus forte d'une classe moyenne ouvrière, les villes industrielles alsaciennes (en l'occurrence Strasbourg et Colmar font office d'avant garde) en optant pour la forme urbaine de la cité-jardin.

Le mouvement des cités jardins (théorisé outre Atlantique) s'est alors rapidement répandu à l'Europe et l'Allemagne du Ile Reich, au travers de ses architectes, engage les premières expériences de ces cités ouvrières d'un nouveau type dès les années 1900. Vision de ville nouvelle, ville à la campagne, les cités-jardins amorcent à l'échelle de la ville une requalification globale des faubourgs, et se veulent être moteur du développement moderne des banlieues pour remédier à la crise du logement. Ainsi, la construction urbaine de la banlieue par la formule de la cité-jardin ouvre la voie à un urbanisme social créatif.

La Cité du Stockfeld au Neuhof, une cité à la campagne



La cité-jardin du Stockfeld à proximité du centre-ville de Strasbourg est bâtie sur une surface de 12 hectares entre 1910 et 1912. Son plan rationnel et orthogonal permet de créer une trame d'espaces publics qui relie les grands équipements du quartier (école, maison de quartier,...). Fond géoportail

Pour cette opération, la ville cède un terrain de plus de 24 hectares pour une somme dérisoire, à plus de 6km du centre ville de Strasbourg. Le terrain est situé au Neuhof, en bordure de la forêt du Rhin. La production du cadre bâti est laissée à des structures coopératives fondées spécialement pour ce type d'opération. Ainsi, la maîtrise d'ouvrage de la construction de la cité-jardin du Stockfeld est confiée à la Société coopérative de logements populaires, fondée en 1899 pour créer des « logements ouvriers salubres et à bon marché ». C'est le début du logement de masse pour des familles à petits revenus désireuses de devenir propriétaire.

Hiérarchie viaire et transport en commun

Située à l'écart des grands axes de circulation, la cité-jardin du Stockfeld développe sa trame verte dans un plan rationnel et géométrique dont les variations créent une atmosphère pittoresque de village alsacien. Jusqu'en 1960, la cité-jardin était desservie par une ligne de tramway, qui permettait de la relier au centre ville de Strasbourg. Le plan est organisé en un système d'îlots carrés de quelques 100m de côté délimités par des rues hiérarchisées qui créent un ensemble paysager d'unités de voisinage variées.

Maisons-types et architecture identitaire



L'architecte de la cité-jardin imagine différents types de maisons (unifamiliales, jumelées, en bande,...) toutes inspirées de l'architecture traditionnelle alsacienne (toiture à longs pans, poutres apparentes, volets en bois,...). Source CRDP Alsace

L'architecture reste empreinte de références rhénanes et alsaciennes, par l'utilisation du colombage des constructions notamment mais plus globalement par les volumétries des habitations (volumes compactes, toitures en pentes fortes, auvents, tourelles, tuiles plates,...). Ce qui frappe dans ce type d'opération (on retrouve ces mêmes spécificités dans la cité des Vosges à Colmar par exemple), c'est la répétition des types de maisons. Ici, la cité-jardin est constituée de six types de maisons, normalisées. La diversité des maisons-types (pour des types de familles) permet d'introduire un système de loyers à bon marché variés : des maisons unifamiliales jumelées, des maisons plurifamiliales regroupant quatre logements,...

Jardins et espaces verts



A l'arrière des maisons se trouvent des jardins potagers pour les locataires des maisons. Outre leur rôle de production, ces jardins avait également une vocation hygiéniste et moralisatrice. Source CRDP Alsace

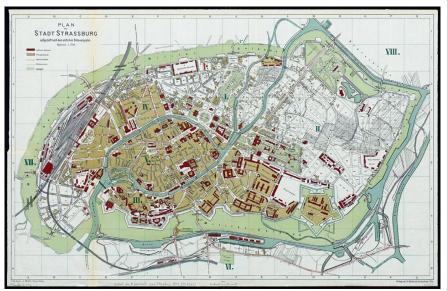
Les jardins et les alignements d'arbres constituent la trame verte de la cité-jardin : c'est l'élément identitaire de la morphologie urbaine. Les habitations sont séparées de la rue par une clôture délimitant un petit jardin d'agrément. Alignées en bordure d'îlots, elles dessinent un vaste espace central au cœur découpé en jardins potagers. Des chemins de terre orthogonaux permettent de circule à travers les jardins potagers, au cœur des îlots, et relient les voies secondaires de la cité. Chaque logement se voyait attribuer un jardin potager qui devait apporter aux habitants un complément alimentaire, jugé indispensable pour participer au fonctionnement de la famille.

Des équipements collectifs

De plus, le modèle de la cité-jardin comprenait des équipements collectifs et des commerces qui se distinguent par leur architecture soignée et par leur mise en scène dans l'organisation globale du quartier (souvent bordant un espace public central). Ainsi, la maison de l'administration de la cité, sur la place des Colombes, adopte une architecture entre modernité et tradition alsacienne (oriel sur jardin, encadrement de porte en grès des Vosges et lignes simples,...). Vécue comme une expérimentation de nouvelles formes urbaines, inspirée de la tradition associative allemande, la cité-jardin est aujourd'hui perçue comme un modèle urbain qui a été transposé dans la plupart des villes de l'Alsace. Symptomatique des territoires hors la ville, la cité-jardin est une constituante des paysages urbains, intégrée à la ville par l'extension urbaine du XXe siècle.

Strasbourg, siège des grands équipements de la province

Lors du rattachement de l'Alsace Lorraine à l'Allemagne, Strasbourg devient capitale du Reichsland d'Alsace-Lorraine. A l'image de nombreuses villes alsaciennes, un plan d'urbanisation est lancé pour l'extension et la restructuration de la ville. Strasbourg a la particularité d'avoir connu l'un des plus vastes plans d'urbanisation en Alsace et de n'avoir pas été détruit par les bombardements lors de la deuxième guerre mondiale. Il subsiste alors aujourd'hui un parfait ensemble urbain et architectural allemand qui a traversé le temps. On estime que la surface de la ville se développa de 230 à 620 hectares durant la période de l'Annexion. Ce n'est pas un quartier, mais des quartiers allemands qui voient le jour à Strasbourg. Enrichis par les équipements nécessaires au fonctionnement d'une capitale de région, ces quartiers témoignent aujourd'hui de la démarche urbaine commune aux villes alsaciennes de cette période.



Ce plan de la ville de Strasbourg, édité en 1896, montre les extensions urbaines réalisées autour de l'ellipse historique de la ville : audelà de l'Ill, le quartier gare avec ses rues concentriques, le quartier des équipements institutionnels au Nord-Est avec son grand axe (l'Avenue de la liberté) et les quartiers Nord intégrés dans le plan de composition global de la ville. Source CRDP Alsace

Historiquement implanté entre les bras de l'III, la ville de Strasbourg déborde de ces frontières naturelles à l'Ouest par l'arrivée de la ligne de chemin de fer Paris-Strasbourg, et à l'Est en direction du Rhin au bord duquel s'installe le port autonome. Ces nouveaux quartiers sont reliés entre eux par un réseau de tramway électrifié en 1894. Les fortifications de la ville (surtout en partie Sud et Sud-Est) subsistent jusque dans les années 1910 où une campagne de démantèlement est lancée afin de pouvoir plus largement urbaniser la ville. Les premiers plans d'urbanisation allemands font état d'une enceinte rénovée après 1870 sur un plan polygonal simplifié dont la citadelle occupe l'extrémité Est. L'enceinte de Strasbourg était alors, avec celle de Cologne, la plus importante des enceintes urbaines édifiées en Allemagne (des vestiges de ces fortifications sont d'ailleurs visibles dans la ville, dans le parc de la citadelle au Sud de la ville).

On peut citer nombre de quartiers dits "quartiers allemands" à Strasbourg :

- le quartier de la gare organisé par une ceinture de boulevards (boulevard du président Wilson jusqu'au boulevard de Lyon). La gare de Strasbourg est reconstruire en 1883 sur les anciennes fortifications face à la place de l'Hemicycle. Le bâtiment long de quelques 130 mètres est bâti sur un style néo-renaissance avec sa façade ornée d'imposantes arcades contenant des baies jumelées.
- le quartier des institutions impériales organisé selon deux axes perpendiculaires à savoir l'avenue des Vosges (qui intègre la ceinture de boulevard de la ville) et l'avenue de la Paix qui permet de sortir de la ville.



L'ensemble constitué depuis la place de la République jusqu'au jardin botanique rassemble nombre de bâtiments institutionnels. La monumentalité s'exprime à travers la composition des espaces publics de ce quartier. Source geoportail

L'architecte de la ville imagine alors un ensemble monumental de la place de la République à la place de l'Université, devenant le symbole de la « Neustadt » de Strasbourg. Autour de la place de la République, espace public circulaire, cinq édifices majeurs se succèdent.



Le palais du Rhin, ancien palais impérial forme la fin de la perspective à l'ouest depuis la place de la République. Cet ensemble urbain et architectural marque le renouveau du secteur Nord de la ville qui double ainsi sa superficie à l'articulation avec la ville historique et les bords de l'Ill. Source Internet « carte postale ancienne »

Le palais du Rhin, ancien palais impérial, construit entre 1883 et 1888 pour accueillir l'empereur lors de ses visites à Strasbourg, marque le rattachement de la ville à l'Allemagne, et s'inscrit dans un programme de rénovation urbaine de grande ampleur. Le théâtre national de Strasbourg, construit entre 1888 et 1899, qui accueille dans un premier temps les sessions de la Délégation régionale. En 1911, il devient le Parlement d'Alsace-Lorraine jusqu'à la fin de la première guerre mondiale. La bibliothèque nationale et universitaire, la Préfecture du Bas-Rhin et la Trésorerie générale, sont autant de bâtiments à vocation publique qui cadrent la place sur trois de ses côtés, la place de la République jouxtant un bras de l'Ill sur son quatrième côté. Dans le plus pur style néo-renaissance germanique, les bâtiments s'organisent en fonction de l'espace public. L'espace public n'est plus pensé comme une résultante de la structure bâtie, mais s'impose au projet. Les rues, les places, la végétation (arbres d'alignement, en bosquets), les parcs sont autant d'éléments de composition pour « fabriquer la ville », et sont démonstratifs du pouvoir en place. Le recours à la statuaire (sur socle, isolé) est aussi un élément qui s'insère dans cette nouvelle trame d'espaces publics, généreuse et monumentale.

Depuis le Palais du Rhin, la perspective de l'Avenue de la Liberté s'ouvre sur la place de l'Université fermée par le Palais de l'Université. Bâtiment de style néo-renaissance (d'inspiration italienne), construit entre 1879 et 1884, il constitue l'édifice majeur de la nouvelle université de Strasbourg en 1871. L'ensemble formé par le Palais de l'Université, le jardin botanique et l'Institut de Botanique marque à nouveau la symbolique de la composition urbaine, à la fois parc urbain, lieu de culture et de science, poumon vert pour la ville.

L'urbanisme allemand du début du XXe siècle est porteur d'une symbolique et d'une monumentalité remarquable. A l'échelle de la ville alsacienne, ce sont des quartiers entiers qui ont été bâtis, et l'espace public résultant de ces quartiers est une composante indiscutable des paysages urbains.

Les 36 communes de l'Ordre Nouveau

Chaque guerre apporte son lot de bombardements, de destructions, la région passant dans les mains de pouvoirs successifs, revenant dans le giron français en 1918, puis ré-incorporée de force en août 1942. L'Alsace, ancien Reichsland redevient allemande sans qu'il soit nécessaire d'en discuter. Le territoire se trouve marqué par la volonté d'intégrer de manière définitive l'Alsace au IIIe Reich. C'est ainsi que les autorités lancent une campagne de « germanisation » des villes et villages alsaciens. Colmar change de dénomination et devient « Kolmar ».

Cités paysannes et fermes modèles

Les autorités allemandes décident aussi de lancer un projet de réaménagement de quelques 36 communes touchées par la guerre, les 36 « communes de l'Ordre nouveau ». Ce plan comporte des travaux de restructuration architecturale et sociale destinés à créer de nouveaux quartiers, modernes, ou la vie s'organise autour des espaces publics.



1940_Marckolsheim. De part et d'autre du Stadtgraben (ruisseau en lieu et place des anciennes fortifications), la cité paysanne de Marckolsheim incarne une nouvelle vision de l'aménagement rural qui fait suite à un remembrement afin d'accroître la productivité agricole. Source DRAC et ville de Marckolsheim

L'implantation de la cité paysanne de Marckolsheim (Bas-Rhin) procède, en fait, du regroupement d'un ensemble d'exploitations agricoles détruites, dans laquelle l'implantation du bâti doit permettre un meilleur rendement de l'exploitation et donc de l'économie agricole. Le quartier s'organise de part et d'autre du Stadtgraben, ancien fossé des remparts médiévaux. Le positionnement de l'ensemble des parcelles devait permettre un accès plus rapide aux terres cultivables.



Les imposantes constructions en briques sont à la fois des sièges d'exploitations et assurent le logis d'une famille d'exploitants. Aménagées pour la plupart sur cour ouverte, les constructions organisent la vie quotidienne en lien avec les espaces publics.

Ainsi trois modèles de fermes sont développés sur ce site, les plus remarquables étant les « Erbhôfe », les fermes héréditaires présentant un plan en L, dont l'entrée du logis se fait directement sur la rue. On trouve peu d'exemple de réappropriation du territoire lors de l'occupation allemande de la secondaire guerre mondiale. Et pourtant, surtout en campagne, le monde agricole est en mutation par l'arrivée de nouvelles techniques et de nouveaux outils plus rapides et permettant d'augmentant les rendement. Les autorités allemandes se saisissent de cette question et apportent au travers de « l'Ordre Nouveau » un vision innovante de l'urbanisme agricole qui permet l'application de théories nazies : modernisation, fonctionnalité, réorganisation de la société. Il s'agit également d'une opération de propagande.

La plaine nouveau centre économique

Sur fond de crise de l'industrie traditionnelle, l'Alsace entre de plain-pied dans les fameuses Trente Glorieuses. Bien plus rapidement que d'autres régions excentrées, l'Alsace peut enfin se targuer d'occuper une position centrale en Europe, au cœur de la « banane bleue » (espace fortement urbanisé entre Londres et Turin et qui concentre les flux économiques de l'Europe; le nom évoque la forme de cet espace géographique), véritable poumon économique et social de l'Europe en marche vers son unification. D'abord économique, cette construction européenne touche les paysages alsaciens en premier lieu. Entre les années 1950 et 1980, les villes et les campagnes d'Alsace connaissent de profondes mutations qui expliquent la complexité des paysages urbains contemporains tels qu'ils nous apparaissent aujourd'hui.

Tout d'abord, de nouvelles industries viennent se substituer aux activités en déclin et modifient profondément les structures industrielles. Les industries textiles, du pétrole ou de la mine connaissent un profond et irréversible déclin, entrainant des régions entières dans des crises sociales (les vallées vosgiennes se trouvent sinistrées par l'abandon des usines de tissages, de filatures,...,) marquant un coup d'arrêt au développement urbain de ces vallées alors mises en sommeil jusque dans les années 1990). Ainsi, d'un point de vue géographique, les zones d'implantation et de développement des nouvelles usines se déplacent des vallées (centres historiques de l'industrie textile) vers la plaine et les abords du Rhin (de l'Ouest vers l'Est), se rapprochant du Rhin (et donc de l'Allemagne) et des principales voies de communication. Après 1955, un emploi sur trois créé en Alsace l'est par une entreprise étrangère, dont la moitié par des entreprises allemandes (l'Alsace est alors et pour quelques décennies la région qui reçoit le plus d'investissements étrangers et qui exporte le plus gros pourcentage de sa production industrielle)

La plaine d'Alsace, nouvel eldorado économique



A la sortie de Grussenhiem (Haut-Rhin), un nouveau repère visuel émerge des étendus agricoles. Les silos sont les nouveaux « châteaux » de l'agriculture céréalière.

Durant cette période, de profondes mutations agricoles orientent de manière durable les villages alsaciens de la plaine d'Alsace vers la culture intensive des céréales. Avec le soutien d'une Europe en construction, l'avenir de l'agriculture en Alsace est en cause. Le constat est posé du nombre élevé d'agriculteur au regard des surfaces cultivées, du morcellement des terres, et de la rentabilité trop faible eu égard aux moyennes nationales.



Témoins de la tradition agricole des villages de la plaine, à Elsenheim (Bas-Rhin), l'organisation des constructions (anciennes exploitations agricoles) ménage des cours ouvertes sur rues. Les porches sont révélateurs de l'importance de l'exploitant.

Là, comme partout en France, on a donc remembré (c'est à dire regroupé plusieurs parcelles afin de constituer une exploitation agricole d'un seul tenant), mécanisé, s'orientant vers une agriculture intensive, dépendante des industriels de la chimie pour améliorer les rendements. Le nombre d'exploitants a considérablement diminué, passant de plus de 30% de la population active au sortir de la seconde guerre mondiale à seulement 5% en 1975. Les chevaux et autres animaux indispensables à l'exploitation agricole sont remplacés par les tracteurs et les machines agricoles toujours plus puissante.



Comme nombre de villages de la plaine d'Alsace, les rues de Grussenheim sont marquées par la succession de pignons (avec toiture à deux pans) des constructions qui s'implantent en limite de l'espace public.

La plaine d'Alsace devient en quelques décennies le grenier à grains (blé, mais) de la grande région. Les villages de la plaine sont marqués par cette tradition agricole, et ont su conserver une silhouette singulière. Le village d'Artolsheim, par exemple, s'organise le long d'une rue principale (il peut également s'agir d'un village en croix), et, les bâtiments forment une cour ouverte sur la rue et donnant accès aux terres cultivables à l'arrière. Le pignon du bâtiment d'habitation s'installe en limite de parcelle côté rue, et le paysage de la rue est rythmé par cette succession de pignons aux toits pentus de part et d'autre. Souvent, l'espace de la cour est délimité côté rue par un porche haut permettant le passage des engins agricoles. Chacun des bâtiments donnant sur la cour ayant une fonction spécifique (habitation, écuries, hangar pour le matériel, stockage des récoltes,...), la taille de la cour est fonction de l'importance de l'exploitation. Si aujourd'hui, nombre de bâtiments sur cours ont été transformés en habitation, il n'en reste pas moins que ce patrimoine bâti est révélateur du système agraire dans la plaine et du morcellement des exploitations avant le remembrement.

De nouvelles infrastructures au cœur du couloir rhénan



La raffinerie de pétrole au Nord de l'agglomération de Strasbourg s'inscrit un maillage complexe de voies de communication qui constituent la nouvelle armature de transport de la région. Source géoportail

Si les principaux centres industriels (électricité, chimie, raffineries, automobile, à Bieshei, Ottmarscheim, Saint louis...) se déplacent hors des centres urbains et s'installent sur les bords du Rhin, c'est bien du fait d'une réelle politique d'infrastructures à l'échelle nationale voir européenne. A partir des années 1950, les pouvoirs publics aménagent à grande échelle (on voit grand et loin...).



Ancienne raffinerie Pétroplus de Reichstett. De près comme de loin, les centres industriels de la plaine constituent de nouveaux paysages construits « hors la ville » et identifiables par l'utilisation de métal dans la construction.

Ainsi, l'oléoduc sud européen permet la création des raffineries d'Herrlisheim et de Reichstett. Le projet du grand canal d'Alsace est porté afin de soutenir les échanges en vallée du Rhin. La voiture, rendue accessible à un large public, et la construction des autoroutes A36 et A4 permet de relier toujours plus vite les centres urbains entre eux. Paris n'est plus qu'à 4h30 de Strasbourg et Mulhouse à 1h30 de Strasbourg. Enfin, l'aéroport de Bâle-Mulhouse accueille ses premiers passagers en 1970 après déjà une longue histoire débutée avant même la fin du conflit mondial.



Agglomération de Colmar, rocade Ouest. Les infrastructures routières lourdes (autoroutes, routes express,...) qui jalonnent le territoire alsacien en périphérie des villes historiques, participent à l'éclatement urbain et à la fragmentation des lieux de vie.

Toutes ces infrastructures (qui n'auront de cesse d'être améliorée, étendues,...) créent un véritable maillage (rue, routes, autoroutes, échangeurs, carrefours, rond, point,...) dans lequel les villes et villages d'Alsace se trouvent dépendants du transport automobile. L'attraction des entreprises, de la population a lieu en fonction de la présence ou non des voies de communication modernes. Une nouvelle hiérarchie urbaine se crée, conditionnée par le réseau de transport. Fini le temps ou l'on cultive, produit, consomme et recycle au même endroit, à partir des années 1950, l'agriculture est gourmande en terres, l'industrie a besoin d'importantes emprises foncières, et la ville (où l'on vit, travaille, habite) au sens traditionnel du terme tente de trouver de nouvelles formes répondant aux enjeux de la modernité en marche. C'est à partir de cette période que l'on considère que les rapports villes-campagnes sont bouleversés, car les lieux de production et de consommation sont maintenant séparés, segmentés, reliés par les infrastructures de transports.

Le couple voiture-quartier, le zonage des villes

Quel visage urbain? Le developpement du « zonage urbain »



Implanté en 1962 au Nord-Est de Mulhouse, l'usine Peugeot s'inscrit aujourd'hui dans un site de 320 hectares, équivalent à plus de trois fois la superficie du centre-ville. Source géoportail

Durant cette période, on construit. On construit partout, beaucoup et vite, mais pas sans une vision définie du modèle urbain que l'on tend à appliquer à tout le territoire. Durant plus de XXe siècle, les villes et villages alsaciens se sont édifiés en prenant en compte les spécificités du territoire. C'est pour cela que l'on peut parler de particularisme territorial, d'identité et de spécificité territoriale. Mais, à partir des années 1950, la plupart des opérations urbaines d'extension sont réalisées à partir de modèles plaqués sur le territoire (bien sur le discours est à nuancer, mais...), sachant que, dès lors, ce n'est plus le projet d'urbanisation qui s'adapte au site, mais le site qui doit s'adapter au projet d'urbanisation. Alors, la société s'est inventée des types d'urbanisation qui correspondent à une nécessité de la vie quotidienne :

- les zones industrielles (ZI), sont les lieux dévolus à la production en série de produits à haute valeur ajoutée. En 1962, Peugeot lance son usine de Mulhouse pour la production de voiture, sur un site d'environ 1km2. Le regroupement au même endroit de toute la production d'un produit nécessite pour l'industrie de grandes emprises foncières, que l'on ne peut trouver qu'en périphérie de ville.
- les zones artisanales (ZA), qui procèdent également du regroupement de plusieurs entreprises au même endroit
- un peu plus tardivement apparaissent également les zones d'activités, les nouveaux lieux du commerce qui entrent directement en concurrence avec le commerce traditionnel des centres urbains, mais permet de plus grandes surfaces commerciales à moindre coût.

Chaque entrée de ville, échangeur routier ou autoroutier se voit doter d'un de ces modèles. Ces zones doivent être facilement accessibles par la voiture et facilement connectée au réseau routier principal afin d'acheminer le plus rapidement les marchandises. Les centres villes sont jugés peu fonctionnels, voir insalubres, ne permettant pas une circulation automobile aisée.

La pénurie de logement et la création des grands ensembles

La problématique du logement devient également essentielle dans ces années de forte croissance économique. La natalité est en forte hausse, et l'Alsace, comme la plupart des autres régions françaises doit faire face à une pénurie croissance de logements (qu'elle n'a d'ailleurs pas su résorber au sortir de la seconde guerre mondiale).



En centre-ville, l'opération de démolition-reconstruction, engagée à la fin des années 1970, a permis la construction d'un ensemble de logements, services et commerces de grande hauteur sur une importante emprise foncière. Issu d'un urbanisme fonctionnel tournant le dos au tissu urbain existant, l'ensemble des constructions marque une rupture avec la ville héritée (fonctionnement, rapport à l'espace public, gabarits et hauteurs,...) Source géoportail

L'affut de population étrangère venue travailler en Alsace, le besoin des nouvelles familles pour se loger dans des logements répondants aux exigences de vie moderne, rend urgent la nécessité de construire un grand nombre de logements. Les collectivités vont d'abord intervenir par de petites opérations (quelques centaines de logements tout de même) en centre ville, ou tout du moins en bordure de ville historique, dans des tissus déjà constitués mais sur des emprises qui nécessitent une intervention sur le bâti existant.



Strasbourg, quai Kleber. Ce centre commercial a remplacé un ancien marché couvert, à l'emplacement même de la première gare de Strasbourg. Ouvert en 1979, cet ensemble bâti organise des espaces privés à usage public, que certains dénoncent comme la ville franchisée. Source CRDP

Il s'agit d'opérations de démolition-reconstruction facilement identifiables par des constructions de grandes hauteurs avec un système sur dalles permettant la création de stationnements souterrains et un ou plusieurs niveaux de commerces en partie basse, décollés du niveau du sol de la rue. A Strasbourg, entre le quai Kleber et le boulevard du président Wilson, un vaste ensemble immobilier constitué de logements, de services et de commerces vient en lieu et place de l'ancienne gare de Strasbourg, longtemps resté occupé par des entrepôts entre un quartier de faubourg et le quartier allemand qui enserre la nouvelle gare.

Mais les besoins en logements sont tels que ce type d'opérations ne suffit pas à résoudre de manière durable la crise du logement en Alsace. Pour construire plus de logements, il faut davantage de terrains. La décision est prise alors de construire ex-nihilo de nouveaux quartiers, comme d'autres expériences avaient pu être menées pour le logement ouvrier au début du siècle dernier. Mais ici, il s'agit de loger beaucoup plus de famille, en utilisant des systèmes constructifs standardisés qui permettent de réduire au maximum les temps de construction. L'emploi du béton armé se fait dans la plupart des constructions d'immeubles collectifs au moyen d'imposants coffrages et de grues installées sur des rails au sol. Les terrains rendus constructibles sont considérables en surface et la production du cadre bâti entre véritablement dans une logique industrielle. Les ZUP, zones à urbaniser en priorité, sont nées.



Les immeubles collectifs d'habitation de la ZUP de l'Europe à Colmar forment un véritable front urbain à l'Ouest de la ville. Source CRDP

A Colmar, les quartiers de l'Europe au Nord et à l'Ouest de la ville sont destinés à accueillir des milliers de familles désireuses de trouver un toit (environ 12000 logements au travers des décennies). Il s'agit alors de la première ZUP d'Alsace.



Nécessitant d'importantes emprises foncières, le nouveau quartier Ouest de Colmar s'installe en limite de ville. Formant une pièce urbaine à part entière, le quartier s'inscrit dans un environnement composite, constituant la frange urbaine de Colmar. Source CRDP

Ont suivi peu après les Coteaux à Mulhouse (3200 logements), Volgelsheim et Hautepierre à Strasbourg (5000 logements). Dans l'esprit de ses créateurs, il s'agit là d'une ville utopique, dont la maîtrise d'œuvre est confiée à Gustave Stoskopf (architecte de renom et grand prix de Rome). Tous les équipements sont installés : on y trouve un stade, une piscine, un centre culturel... rien ne doit manquer. Ces nouveaux quartiers voient le jour en quelques années seulement est l'ambition est de rompre avec la construction de la ville traditionnelle : de généreux espaces verts courent entre les immeubles de grande hauteur, les rues sont dimensionnées de telle sorte de la voiture circule facilement. On aménage d'ailleurs d'importantes surfaces de stationnement au pied des immeubles. Les projets ne réalisent pas de distinction entre les parcelles privées et l'espace public, tout le quartier étant géré par un seul organisme d'habitat. On utilise un langage jamais entendu pour évoquer les types de constructions : Des barres, des plots, des pilotis, des toits terrasses,... Tous les logements disposent d'une salle de bains privative, d'une cave. Sur le palier, il se trouve quelque fois des locaux communs comme des séchoirs.

Ces quartiers d'habitat connaîtront par la suite des difficultés d'intégration et d'insertion dans le tissu urbain de la ville du fait de la conjoncture économique défavorable des années 1990 jumelée à la trop grande différence de gestion foncière. De nombreux plans d'actions à l'échelle nationale seront engagés à partir des années 2000 pour tendre vers une réappropriation de ces quartiers, notamment en transcrivant les règles de la ville traditionnelle (parcelle privée, espace public délimités,...) à ce tissu urbain.

* * * *

Strasbourg, une politique urbaine ambitieuse

Par son histoire, la ville de Strasbourg se distingue comme précurseur de la vision paysagère dans l'aménagement urbain. L'ensemble des projets urbains sur l'agglomération tend à intégrer « la ceinture verte » dans la trame des espaces publics de la ville.

L'agglomération de Strasbourg s'engage pour un territoire qui se développe avec ses atouts naturels. Le projet commun d'agglomération tient en trois axes de développement majeurs : d'abord militer pour le renforcement de la nature en ville (plus de 20% du territoire de la communauté urbaine et couvert par la trame verte), intensifier le cœur métropolitain ouvert sur le Rhin (construire la ville sur ses espaces délaissés en préservant les qualités paysagères de ses franges), et dynamiser des pôles urbains mixtes en périphérie de ville connectés au réseau de lignes de tramway (en tenant compte des spécificités territoriales).



Les projets urbains entre le Heyritz et Kehl, un axe de revalorisation urbain pour l'agglomération de Strasbourg. Source strasbourg.eu

Au Sud du cœur de ville, c'est l'ensemble des terrains qui forment les abords du bras de l'Ill qui font l'objet d'un vaste projet de régénération urbaine et paysagère. Les aménagements des secteurs du Heyritz, de l'Etoile, de la RN4, des Fronts de Neudorf, du bassin portuaire, de la Porte de France et du jardin des Deux Rives constituent la colonne vertébrale du grand projet urbain d'agglomération. Ce nouvel axe urbain se veut être un des pôles majeurs d'attraction pour la ville de Strasbourg et son agglomération. Son fort potentiel foncier et son environnement privilégié (espaces verts le long du bras de l'Ill, canaux) confèrent au quartier remodelé des nombreuses opportunités pour construire la ville d'aujourd'hui.



L'éco-quartier du Danube, de nouveaux enjeux de développement pour un site en cœur de ville : mobilité-déplacements, économie d'énergie, valorisation des ressources, densité et cadre bâti... Source strasbourg.eu, extrait des planches de concours de l'équipe Devillers Paysagistes

Le projet Danube, par exemple, se situe dans la zone de friches portuaires qui constituaient le front défensif sud de l'enceinte allemande, achevée en 1885. A partir de 1922 et jusque dans les années 1980, l'emprise des fortifications a été une zone peu ou non constructible, qualifiée de « ceinture verte », qui se trouve aujourd'hui au cœur des opérations de renouvellement urbain. De par sa dimension et son emplacement central, le quartier Danube représente un levier majeur d'une qualification urbaine du secteur de Neuhof. Il s'agit là de valoriser un quartier au bord de l'eau par la construction de plus de 600 logements ainsi que l'accueil d'activités commerciales ou de services. Les plus-values en terme de biodiversité sont apportées par la création d'un jardin en cœur de quartier ainsi que par le traitement spécifique des espaces publics (moins de sols imperméabilisé, valorisation des eaux de ruissellement, espaces partagés pour jardins en commun, hôtels à insectes...). Les constructions adoptent également un cahier des charges ambitieux (traitement spécifique des toitures pour la gestion de l'eau notamment).



Strasbourg, piste cyclable au bord de l'III. La nature en ville : un projet de Parc Naturel actif pour garantir une cohérence urbaine et paysagère de la Bruche à l'III.

Aujourd'hui, les visions de projet global de l'agglomération militent pour la création d'un Parc Naturel Urbain à Strasbourg, afin de révéler l'écrin de nature qui relie la campagne à la ville, de la vallée de la Bruche à la ceinture verte de la ville. Ce premier Parc naturel urbain relie à l'Ouest la plaine inondable de la Bruche, ouvrant le paysage vers les Vosges, à la ceinture verte de Strasbourg marquée par plusieurs vestiges des dernières fortifications : la Porte de guerre "Kriegstor", le Parc des Glacis, le Parc du Heyritz, le secteur de la Kaltau. Son périmètre d'étude se situe entre la route des Romains, la route de Schirmeck et la rue de l'Unterelsau près desquels vivent 35 000 habitants, et s'étend sur plus de 300 hectares. Il est marqué par de nombreux cours d'eau (la Bruche, le canal de la Bruche et son Mulbach, l'Ill et le canal du Rhône au Rhin) et un riche patrimoine historique remontant à l'époque romaine. Il révèle la structure paysagère de l'agglomération en archipel, tels de multiples centralités séparées par des rivières et des zones inondables. Cette vision de ville qui renforce les interactions entre morceaux de ville et espaces paysagers témoigne d'un réel besoin de cadre vie plus proche de la nature pour les habitants et se veut être une réelle alternative au déplacement des ménages hors la ville, en milieu péri-urbain.

L'étalement urbain, vers de nouveaux paysages entre ville et campagne

Refus de la ville et retour à la campagne

La voiture a rendu les déplacements quotidiens beaucoup plus faciles, les gens pouvant alors faire plusieurs dizaines de kilomètres pour se rendre sur leurs lieux de travail, ou bien pour emmener les enfants à leurs diverses activités récréatives. Dans les années 1980, la ville attire moins, les multiples chantiers destinés à revitaliser les centres urbains ne suffisent pas à inverser la tendance. Nombre de familles désirent s'installer à la campagne pour des raisons de cadre de vie. En France, et plus qu'ailleurs chez nos voisins européens, le rêve de la maison individuelle s'impose. Il faut dire que le mouvement n'est pas nouveau puisque dès les années 1950 les premiers lotissements sortent de terre, mais au tournant des années 1980, le phénomène s'intensifie. Ainsi, d'abord en périphérie des villes, puis dans les villages aux alentours, puis progressivement dans tous les villages de la région, de nouveaux secteurs d'habitat voient le jour, dont la caractéristique principale est d'être uniquement constitué de maisons individuelles.



Niederhausbergen, périphérie Nord de Strasbourg. Les terres agricoles sont cernées par la poussée urbaine, matérialisée par le tissu résidentiel pavillonnaire. L'extrémité de la commune montre un lotissement de maisons individuelles, juxtaposées, avec des formes, des volumes et des implantations disparâtes. Source CRDP

Il s'agit dans les années 1990 de petites opérations d'une dizaines de parcelles chacune rendues aménageables par des procédures spécifiques de lotissements, l'idée étant de maîtriser par un lotisseur privé (qui peut être également la commune) les nouvelles voiries et les coûts de viabilisation et de proposer à des particuliers d'acquérir un terrain vierge sur lequel ils viennent construire une maison. La dynamique économique et la demande sociale étant de plus en plus forte, les communes ont permis la construction de très nombreuses maisons individuelles autour du village historique. Répétées les unes à côté des autres, ces opérations représentent une part considérable de la production de logements depuis les années 1980.

Les villages alsaciens, désertés depuis la révolution industrielle du début du XIXe siècle connaissent alors un mouvement contraire de retour à la campagne. Non pas pour des raisons de culture de la terre, mais pour consommer du paysage que la ville n'est pas en mesure d'offrir. D'abord réservé à une élite sociale pouvant se permettre des déplacements quotidiens en voiture, le rêve français de la maison individuelle s'est rapidement étendu à toutes les classes sociales.

Tous les villages alsaciens?

Ces propos sont à nuancer géographiquement. Le rêve de la maison individuelle à une conséquence visible dans le paysage : il s'agit de l'étalement péri-urbain, autour de la ville. Les zones d'activités, les zones industrielles participent à l'étalement urbain, les quartiers d'habitat pavillonnaires génèrent eux du péri-urbain. Il s'agit d'une forme urbaine jusqu'alors inédite (bien que les cités jardins annoncent le mouvement), inédite surtout par ses proportions.



Kingersheim, banlieue Nord de Mulhouse. Les extensions pavillonnaires sont largement responsables de l'étalement urbain, à l'origine de la dégradation de la consommation foncière. Les opérations se réalisent au coup par coup sans vision globale de l'aménagement de la commune. Source geoportail

Cette juxtaposition de maisons (de style, de formes, de volumétries, d'implantations variées), sur des parcelles privées de quelques centaines de mètres carrées à quelques milliers de mètres carrée, se réalise sur des terrains vierges, pour la plupart agricoles. Ce phénomène d'urbanisation se révèle très consommateur en espaces agricoles, et la pression foncière est d'autant plus forte que les terrains se situent là où il y a de la demande (et donc de l'emploi, des services, des commerces à proximité). Autour des agglomérations et des villes s'installent nombre de quartiers pavillonnaires. La périphérie de l'agglomération mulhousienne est fortement marquée par ces étendues de maisons individuelles, dont la multiplication des accès, des réseaux pose question aujourd'hui (gestion et coût des infrastructures).

Et pourtant, la pression foncière n'a pas les mêmes effets partout dans la région. Il se trouve que là où les terrains agricoles ont la plus forte valeur ajoutée, c'est à dire dans le vignoble essentiellement, le morcellement des terres, l'artificialisation des sols et l'urbanisation est moins marquée. Non pas que la culture sociale soit différente dans ces régions, mais bien que la valeur du sol, en tant que ressource agricole, à presque autant de valeur que des terrains à bâtir. Le vin s'exporte et se vend bien, les exploitants préfèrent donc conserver au maximum les terres fertiles.

La maison individuelle est une composante récente des paysages urbains, sans commune mesure avec d'autres composantes de la ville en terme de surfaces urbanisées. Ces nouveaux quartiers s'implantent à l'extérieur du village, repoussant toujours les limites de l'urbanisation en direction des paysages agricoles, et interrogent aujourd'hui sur leurs relations avec les tissus urbains constitués et leur interface avec les espaces agricoles.

L'Alsace hors les murs, des projets d'aménagement transfrontaliers

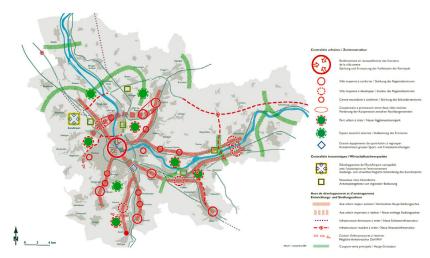
L'Alsace bénéficie d'une situation au cœur de l'Europe unifiée, et aujourd'hui nombre d'habitants traversent le Rhin pour travailler, consommer,...côté Allemand ou côté Suisse. L'organisation économique de la zone euro, les accords de Schengen garantissent depuis les années 1990 une liberté de circulation entre les différents états. Ils sont aujourd'hui plus de 64000 travailleurs frontaliers résidants en Alsace, la moitié d'entre eux se rendant en Allemagne et l'autre moitié en Suisse.



Strasbourg, la passerelle des deux rives. Entre Kehl (Allemagne) et Strasbourg, la passerelle piétonne est le symbole de l'élaboration d'aménagements transfrontaliers entre les deux pays. Source CRDP

Les transports urbains ont été les premiers à initier des liens transfrontaliers : une ligne de tramway permet de relier l'agglomération de Strasbourg à Kehl en Allemagne, une ligne de cars relie Fribourg à Colmar.

Au delà d'une coopération économique entre Etats, des structures bi ou tri-nationales ont vu le jour afin d'être porteur de nouvelles échelles de projets au-delà des frontières : la Conférence du Rhin Supérieur ou les eurodistricts en sont les parfaits exemples.



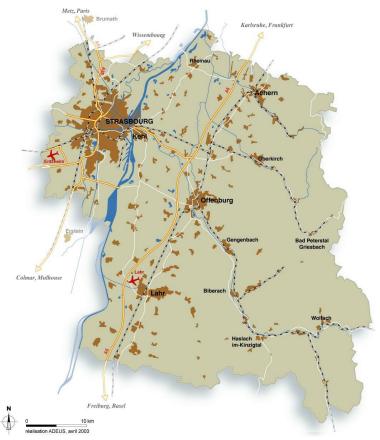
L'enjeu de fabrication d'une métropole européenne : Schéma de développement de l'agglomération tri-nationale Bâle-Mulhouse-Fribourg portant sur les axes de développement à privilégier et les centralités urbaines à renforcer. Source ETB Eurodistrict Trinational de Bâle

Les eurodisctricts sont des entités administratives regroupant des agglomérations de part et d'autre d'une frontière afin de favoriser la coopération transfrontalière (ils sont au nombre de trois en Alsace, l'espace Pamina, l'espace Fribourg-centre et Sud Alsace, et enfin l'espace Strasbourg Ortenau). L'eurodistrict Strasbourg-Ortenau

est peut-être celui qui aujourd'hui a donné naissance aux plus grandes réalisations urbaines et architecturales de part et d'autre du Rhin.

Les projets de développement urbain de Strasbourg dans la zone portuaire ainsi que l'extension de la ville de Kehl s'inscrit dans une démarche partagée entre les autorités des deux nations. Le projet des deux Rives s'étendra à terme sur plus de 250 hectares et prévoit la construction de 9000 logements de part et d'autre du Rhin.

L'Eurodistrict



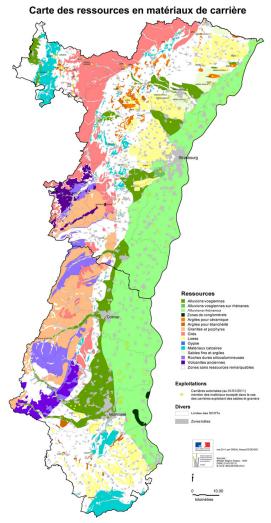
L'eurodistrict Strasbourg-Ortenau est créateur d'innovation transfrontalière en termes d'aménagement, de mobilité,... Source ADEUS

Le prolongement d'une ligne de tramway de Strasbourg à la gare de Kehl a permis de lancer véritablement le projet d'aménagement. L'ambition étant de faire de la bande rhénane un lieu de matière à projet entre les deux pays, terrain de jeu de l'aménagement urbain. Le jardin des deux Rives, parc urbain transfrontalier marque aujourd'hui l'entrée Est de l'agglomération strasbourgeoise et fait le trait d'union entre les deux rives du Rhin. Sur une surface de 55 hectares, le parc est l'élément central du projet de valorisation des espaces naturels des bords du Rhin et engage l'avenir du projet de réaménagement urbain des franges portuaires.

Si l'on ne peut parler que de tendances aujourd'hui en terme de coopérations transfrontalières, les enjeux de requalification des friches portuaires, de valorisation des milieux naturels de la bande rhénane, de développement urbain maîtrisé et coordonné fait consensus dans les différentes autorités des pays concernés. Les paysages des villes alsaciennes se construisent aujourd'hui dans une logique multi-polaires, dans laquelle les échelles territoriales s'emboîtent pour créer des projets urbains de qualité.

* * * *

Pierres et matériaux alsaciens



Carte des ressources en matériaux de carrière de l'Alsace

Du fait de sa configuration géologique contrastée, la région Alsace possède une grande variété de matériaux : granites, schistes, calcaires, grès, argiles et alluvions rhénanes et vosgiennes...

Tous ces matériaux sont utilisés depuis longtemps dans la construction, mais cette grande variété est souvent masquée par l'usage généralisé des enduits qui ne laisse apparaître que les pierres d'encadrement souvent taillées dans le grès, et cela même en pays de granite. Il faut alors regarder des murs moins prestigieux (murs de soubassement, de soutènement de terrasse ou de bord de route) ou moins bien entretenus pour déceler toute la palette des roches alsaciennes._

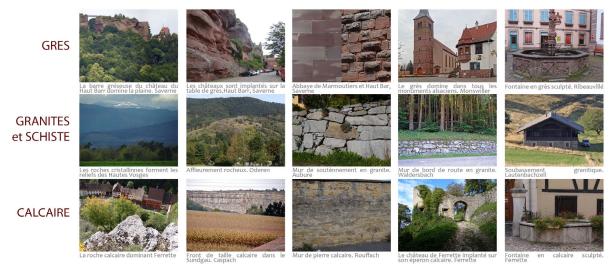
Matériaux X 1000 tonnes	Bas Rhin		Haut Rhin		Alsace	
	Exploitations	Production	Exploitations	Production	Exploitations	Production
Sables et graviers dont gisement rhénan	44 38	11 360 11 300	40 40	6 970 6 970	84 78	18 330 18 270
Grès	18	201	0	0	18	201
Argiles, læss et marnes	9	750	2	270	11	1 020
Calcaires	5	70	2	823	7	893
Porphyre et granite	2	254	2	52	4	306
Sables industriels	5	360	0	0	5	360
TOTAL	83	12 995	46	8 115	129	21 110

Production des matériaux naturels de l'Alsace en 2006

Les carrières en Alsace

La production alsacienne par matériaux pour l'année 2006, montre que la majorité de cette production (87 %) est constituée de sables et graviers provenant du gisement rhénan. Les sables et graviers complétés par une partie des calcaires, par les porphyres et granites constituent des matériaux ayant des usages voisins, essentiellement sous forme de granulats. Ils représentent 90 % des matériaux produits en Alsace.

Les autres matériaux, soit environ 10 % de la production, ont des usages spécifiques comme les argiles dans la fabrication des tuiles et des briques, le calcaire dans la fabrication de la chaux ou du ciment ou les grès pour les pierres d'ornementation.



Les roches dans les paysages alsaciens

Granites, schistes et gneiss

Les Vosges cristallines montrent une grande diversité de granites, caractérisés aussi bien par leur structure que par leur couleur. La teinte sombre du granite gris des crêtes vient de l'abondance et de la répartition des micas noirs, riches en fer ; qu'il contient. Le granite des ballons est plus clair car riche en grands cristaux de feldspath blancs. Sur la commune de Sénones, à quinze kilomètres au nord de Saint-Dié, on exploite deux types de granite de coloration rouge : l'un d'aspect homogène et rouge corail, l'autre d'aspect tacheté et de coloration rose, commercialisé sous le terme de « granite feuille morte ». Tous ces granites se sont mis en place en profondeur, par fusion des roches préexistantes, à l'époque du Carbonifère, lors de l'orogenèse hercynienne. Ils sont pour la plupart datés de -340 à -330 Ma.

Dans la région de Sainte-Marie-aux-Mines affleure une grande diversité de gneiss. Ils se sont formés à partir de différentes roches sédimentaires et volcaniques lors d'une première phase de collision qui a rapproché et soudé les Vosges du Sud et les Vosges du Nord, au Dévonien, il y a 380 Ma. Le site de Sainte-Marie-aux-Mines est connu dans le monde entier pour ses filons riches en plomb et en argent, qui firent sa réputation et furent exploités jusqu'au début du XXe siècle.

Grès

La fin de l'histoire hercynienne, au Permien, se traduit par une érosion très intense de la région, ce qui libère de grandes quantités de sables. Le climat est alors chaud et sec, ce qui favorise l'action du vent et la formation d'ergs couverts de dunes de sable, par la suite transformées en grès. Les grès de Champenay sont toujours exploités, et les fronts de taille, en carrière, permettent d'observer les anciennes figures des dépôts et les couches entrecroisées des anciens sables apportés et déposés par le vent.

Formations géologiques caractéristiques des Vosges et de l'Alsace, les grès bigarrés, connus sous la dénomination germanique de « buntsandstein », affleurent sur de grandes surfaces où ils participent à la structuration des paysages. Leur présence témoigne d'une période importante de l'histoire européenne, au début du Trias.

La coloration rose est due à la présence d'oxydes de fer provenant de l'altération des minéraux riches en fer comme le mica noir et la magnétite. Les couches de grès des Vosges se divisent en plusieurs unités différentes. Le grès vosgien constitue la masse principale, qui atteint 300 m d'épaisseur. Il est surmonté par le conglomérat principal, également appelé poudingue de Sainte-Odile. Il s'agit d'un grès grossier, riche en galets, ce qui correspond à une forte accélération des courants et de leur puissance de transport. Puis vient une couche de grès d'une vingtaine de mètres d'épaisseur : le grès à Voltzia, particulièrement célèbre par la faune et la flore fossiles qu'il renferme.

Le célèbre mur païen du mont Sainte-Odile a été édifié avec des blocs taillés dans le conglomérat principal, alors que la cathédrale de Strasbourg, toute rose et brune des pierres qui la constituent, a été construite à la fois avec des éléments en grès à Voltzia et d'autres en grès vosgien.

Les grès des Vosges renferment de nombreux indices qui témoignent des conditions dans lesquelles les sables qui les constituent se sont déposés: chenaux fluviatiles, stratifications horizontales et obliques, gradients granulométriques, rides de courant, lentilles argileuses, fente de dessiccation et fossiles.

De par leur dureté, les grès des Vosges constituent de nombreuses crêtes, rochers isolés et promontoires disséqués par l'érosion et dont certains sont couronnés de châteaux ou d'édifices religieux, comme le rocher de Dabo, le mont Sainte-Odile ou les châteaux de Ribeauvillé ou du haut Barr. Ils sont depuis plus de 2000 ans utilisés comme roche ornementale et de construction. Leur présence dans le patrimoine bâti, maisons, châteaux, églises et murs caractérise les paysages alsaciens et témoigne partout de l'importance de la roche dans le sous-sol local. Pierre de construction, le grès rose donne aux maisons, châteaux et cathédrales une coloration et un style particulier à la région.

Les grès des Vosges sont aujourd'hui toujours activement exploités, en particulier dans la région au nord de Saverne. En 2012, l'Alsace compte dix-huit carrières de grès, toutes situées dans le Bas-Rhin, dont une est menée en exploitation souterraine à Rothbach avec une technique d'extraction très particulière : par découpe de la roche à l'aide d'un jet d'eau à très haute pression.

Calcaires

Les calcaires sont abondants sur les franges de l'Alsace, dans l'Alsace Bossue, qui géologiquement appartient au plateau lorrain où le calcaire domine, et au sud dans le Sundgau et le Jura alsacien. Pour autant le calcaire affleure également en plusieurs points des collines sous-vosgiennes où il est utilisé dans la construction.

Dans la haute vallée de la Bruche, on a jadis exploité un marbre gris à taches blanches. Il s'agit en réalité, d'un ancien récif corallien daté du Dévonien, il y a environ 380 Ma. Il livre de nombreux fossiles d'animaux, en particulier des brachiopodes, des coraux et des lis de mer ou crinoïdes. Les entroques produits par ces derniers pullulent dans la roche, petits cylindres blancs percés d'un trou.

Graviers et grauwackes

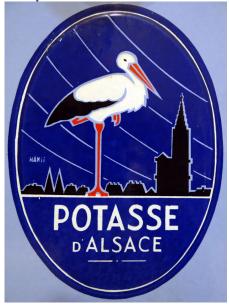
Il faut attendre le Quaternaire ancien, il y a environ 2 Ma, pour que de nouveaux mouvements tectoniques abaissent le sud de l'Alsace et le seuil du Kaiserstuhl, et que le Rhin emprunte le fossé rhénan et coule alors vers la mer du Nord. Ce n'est qu'à partir de cette époque que la plaine d'Alsace devient la vallée du Rhin, dans laquelle se déposent de grandes quantités d'alluvions fluviatiles, en particulier lors des débâcles glaciaires. La diversité des galets transportés par le Rhin témoigne de la diversité des secteurs des Alpes traversés par son cours et celui de ses affluents. De nombreuses gravières exploitent aujourd'hui les alluvions du Rhin.

L'érosion contemporaine de la surrection de la chaîne hercynienne a produit de grandes quantités de matériaux alluvionnaires qui se sont déposés et soudés pour former des grauwackes. Ces derniers contiennent de nombreux fragments anguleux de roches volcaniques et des intercalations de couches de cendres volcaniques indurées, signe de la proximité de leur origine, et qui témoignent de l'activité volcanique à l'époque du Carbonifère. Les grauwackes sont utilisés pour leurs caractéristiques de dureté, comme ballast de voies ferrées ou pour l'empierrement des routes.

Le pétrole de Pechelbronn

Les premiers utilisateurs du pétrole de Pechelbronn furent vraisemblablement les sangliers qui, pour se débarrasser de la vermine, se vautraient dans les affleurements huileux des forêts d'Alsace du Nord! Connu depuis des siècles, le corps gras naturel flottant au-dessus des eaux de la source de Baechel-Brunn était utilisé pour soigner les maladies de peau et graisser les outils et les roues de charrette. Sa véritable exploitation débuta en 1735, ce qui fait de la société Pechelbronn la première société pétrolière au monde. L'extraction se pratiquait en galeries de mine, sous forme de sables bitumineux qui étaient ensuite lavés pour obtenir l'huile. À partir de 1880, on commença d'extraire le pétrole par forages de plus en plus profonds. En 1917,3000 ouvriers travaillaient dans cette société. Les dernières installations ont fermé en 1970.





Potasse d'Alsace plaque commerciale émaillée par Hansi

Longtemps richesse minérale et économique de l'Alsace, les mines de potasse ont été découvertes en 1904, dans la région de Mulhouse, par Joseph Vogt et Jean-Baptiste Grisez, à l'occasion de sondages effectués en vue de rechercher du pétrole et du charbon dans le bassin rhénan. La production débuta en 1910, pour s'arrêter définitivement en 2002 après l'extraction de 567 millions de tonnes de sylvinite. La potasse était utilisée principalement comme engrais pour l'agriculture.

Le gisement de potasse se présentait sous forme de deux couches dont la profondeur variait de 450 à 1100 m. La température qui régnait dans les mines était très élevée : 36°C à 600 m, profondeur moyenne des mines alsaciennes exploitées. Ceci est dû au fait qu'en Alsace, l'élévation de température en fonction de la profondeur (gradient géothermique) est de loin supérieure à la moyenne : 5,5 °C tous les 100 m contre 3 °C pour la moyenne terrestre. La potasse est un sel, le chlorure de potassium, de formule chimique KCI.

Sources : François Michel , « Le tour de France d'un géologue, Nos paysages ont une histoire », Schémas départementaux des carrières du Haut-Rhin et du Bas-Rhin

Les canaux alsaciens



Carte des voies navigables à petit et grand gabarit. VNF- 2010

L'Alsace est une région riche en canaux de navigation. Certains ont été mis en place pour un besoin militaire et temporaire (comme les canaux Vauban, créés pour apporter les pierres pour la construction des places fortes de Neuf-Brisach, de Fort-Louis et de la citadelle de Strasbourg).

D'autres, cependant, ont été construits pour permettre les échanges commerciaux (bois, charbon, sable puis produits pétroliers) entre le bassin du Rhin et celui du Rhône (canal du Rhône au Rhin) ou entre le bassin du Rhin et celui de la Seine (canal de la Marne au Rhin).

Actuellement, en Alsace, 175 kilomètres de canaux sont ouverts à la navigation. Ils sont, bien sûr, toujours utilisés pour le transport des marchandises, mais ont également un rôle de plus en plus important dans le tourisme fluvial.

D'autres canaux, désaffectés mais conservés, jouent un rôle pour l'irrigation mais aussi pour diverses activités de loisir (pêche, pistes cyclables), suite à la reconversion de l'ancien chemin de halage. C'est le cas par exemple du canal du Rhône au Rhin, dont une grande partie du parcours entre Strasbourg et Mulhouse n'est plus ouvert à la navigation.

La construction des canaux

Quel fut d'ailleurs l'intérêt, dans la première partie du XIXe siècle, de construire un canal, parallèle au Rhin, entre Strasbourg et Mulhouse ?

Avant les travaux de correction du Rhin proposé par Tulla et réalisés entre 1840 et 1900, la remontée du Rhin était difficile : le cours du fleuve fluctuait avec les crues et le courant, les nombreux bras morts et îles rendaient le halage délicat.

Après ces travaux, la situation ne s'améliora pas, au contraire : en réduisant de 14% (environ 30 kilomètres) la longueur du fleuve entre Bâle et Lauterbourg, ces travaux rompirent l'équilibre du fleuve en provoquant un accroissement de sa pente qui eut pour conséquences une augmentation de la vitesse des eaux (les chalands le remontaient de plus en plus difficilement) et un transport de matériaux vers l'aval. Le creusement du lit du fleuve en amont (avec notamment l'apparition de la barre rocheuse d'Istein) et la constitution de bancs de graviers en aval rendirent la navigation du Rhin pratiquement impossible, une vingtaine d'années après le début des travaux. En 1868, la navigation sur le Rhin s'arrêtait à Lauterbourg!

Il fallut ainsi attendre les travaux de régularisation, réalisés entre 1906 et 1924 entre Lauterbourg et Strasbourg, et ceux de canalisation du Rhin, réalisés entre 1930 à 1960 entre Strasbourg et Bâle, pour que la navigation sur le fleuve puisse reprendre jusqu'à Bâle.

Dans les années 1950, une étude démontre que le raccordement au grand canal d'Alsace du canal du Rhône au Rhin au niveau de la commune de Niffer permettait de réaliser un gain de temps considérable pour les péniches et répondait à un impératif économique. La mise en service en 1961 du raccordement entre Mulhouse et Niffer provoqua donc le déclassement partiel de la branche nord du canal du Rhône au Rhin.

Les principaux canaux alsaciens



Le grand canal d'Alsace. Village-Neuf

Grand canal d'Alsace

Villes reliées : Kembs (68) à Vogelgrun (68) .

Longueur totale : 52 kilomètres.

Gabarit : grand (bateaux de 1 000 à 3 000 tonnes ; convois de 1 250 à 18 000 tonnes).

Inauguration: 1959.

Quatre centrales hydroélectriques ponctuent la longueur du grand canal d'Alsace : Kembs (1932), Ottmarsheim (1952), Fessenheim (1956) et Vogelgrun (1959). Le grand canal permet également l'alimentation en eau pour le refroidissement de la centrale nucléaire de Fessenheim (1977).



Canal du Rhone au Rhin. Eschau

Canal du Rhône au Rhin

Longueur totale : à l'origine, 323 kilomètres dont 136 kilomètres en Alsace ; actuellement, 236 kilomètres dont 74 en Alsace. Différentes sections du canal en plaine d'Alsace ont été déclassées et servent actuellement à l'irrigation ou à la pêche.

Villes reliées : à l'origine, Saint-Symphorien-sur-Saône (21) à Strasbourg (67) ; actuellement, Saint-Symphorien-sur-Saône (21) à Niffer (68).

Gabarit : grand du Rhin (Niffer) jusqu'à Mulhouse puis petit, type Freycinet.

Inauguration: 1833.



Canal de la Marne au Rhin. Franchissement des Vosges par le passage de Saverne

Canal de la Marne au Rhin

Villes reliées : Vitry-le-François (51) à Strasbourg (67).

Longueur totale : 312 kilomètres.

Gabarit : petit, type Freycinet (250 à 300 T).

Inauguration: 1853.

Canal de Huningue

Ce canal est actuellement en service de Kembs à Niffer et sert à alimenter en eau le canal du Rhône au Rhin.

Villes reliées: Huningue (68) à Niffer (68).

Longueur totale : 28 kilomètres.

Gabarit : petit, type Freycinet (250 à 300 T).

Inauguration: 1828.

Canal de Colmar

Villes reliées : Vogelgrun (68) à Colmar (68).

Longueur totale : 23 kilomètres.

Gabarit: petit, type Freycinet (250 à 300 T).

Inauguration: 1864.

Canal de la Sarre

Le canal a joué un rôle important dans l'approvisionnement de l'Alsace en charbon, notamment de Mulhouse.

Villes reliées: canal de la Marne au Rhin (étang de Grondrexange (57)) et Sarreguemines (57).

Longueur totale : 63,5 kilomètres, dont 15,9 en Alsace.

Gabarit : petit, type Freycinet (250 à 300 T).

Inauguration: 1866.

Les canaux Vauban



Canal de la Bruche. Ergersheim

Canal de la Bruche

L'intérêt militaire du canal a été de fournir les pierres pour l'édification de la citadelle de Strasbourg (grès provenant de la carrière de Soultz-les-Bains). Inauguré en 1882, le canal est utilisé jusqu'en 1939 pour transporter du vin, des briques, du bois et des tuiles. Ce trafic a duré jusqu'en 1939. Certains ponts bombardés au cours de la Seconde Guerre Mondiale ont été reconstruits trop bas, empêchant la navigation. Aujourd'hui, le chemin de halage est devenu une piste cyclable pour les promeneurs.

Villes reliées: Wolxheim-le-Canal (67) à Strasbourg (67).

Longueur totale : 19,78 kilomètres. 11 écluses, 29 mètres de dénivelé.

Canal des Français ou canal des Pandours

Ce canal visait à fournir des vivres, munitions et matériaux de construction pour l'entretien de Fort-Louis. Il était également destiné au transport d'hommes et de matériel de guerre vers le nord, hors de la vue et du feu de l'ennemi. Il servit notamment lors du siège de Landau (1713). Inauguré en 1707, ce canal est abandonné très rapidement, dès 1714. Par endroit il ne reste plus, à l'heure actuelle, qu'un fossé.

Villes reliées : La Wantzenau (67) à Seltz (67).

Longueur totale : 42,3 kilomètres. 7 écluses, 17 mètres de dénivelé.

Canal de Neuf-Brisach

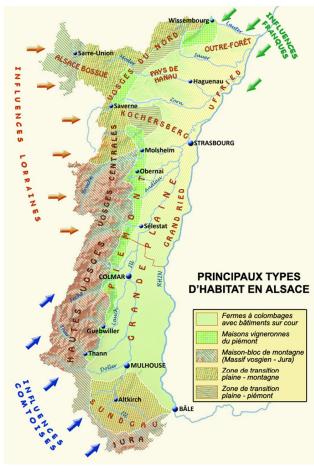
L'enjeu de ce canal était de fournir les pierres pour l'édification de la fortification de Neuf-Brisach (grès provenant de la carrière de Schauenberg). Inauguré en 1699, le canal est comblé en partie en 1703. Certaines parties restent toutefois actives jusqu'en 1760.

Villes reliées: Pfaffenheim (68) à Neuf-Brisach (68). S'y ajoutèrent une rigole d'alimentation du canal entre Ensisheim et Oberhergheim, ainsi que le canal de Bergholtz entre Bergholtz et la section ouest de celui de Neuf-Brisach (embranchement flottable pour le transport des bois de charpente et des bois à brûler).

Longueur totale : 36,8 kilomètres. 15 écluses, 3 mètres de dénivelé._

Sources : CRDP d'Alsace Base numérique du patrimoine d'Alsace , VNF

Principaux types d'habitat alsaciens



Carte des grands types bâtis alsaciens. CRDP d'Alsace

Il n'existe pas de maison-type dans l'habitat alsacien. Il y a certes de très nombreux éléments communs à l'habitat traditionnel alsacien (plan du logis, utilisation du bois-torchis en plaine et de la pierre en montagne, habitat groupé en plaine et dispersé en montagne...), mais la maison alsacienne est extrêmement diverse à l'intérieur de cette unité.

L'habitat varie en fonction des régions (grande plaine ou vallées vosgiennes), des types d'économie (ferme céréalière du Kochersberg, maison vigneronne à grande cave, ferme de polyculture du Sundgau), du climat (ferme de haute montagne), de la géologie (maisons sans caves du Ried...) ou de l'histoire (influence des charpentiers suisses en pays de Hanau...).

En fait, la maison alsacienne se décline entre deux types relativement bien définis : la maison de plaine à ossature de bois de type franc-souabe (grande plaine courant du nord au sud de Brumath à Ensisheim) et la maison-bloc de montagne, de type lorrain ou franc-comtois (habitat dispersé des Crêtes Vosgiennes). Entre ces deux types, on trouve toute une variété de déclinaisons possibles. Ainsi, le Sundgau allie le plan de type maison-bloc jurassienne à l'utilisation du colombage et de la disposition intérieure. La maison vigneronne utilise la pierre pour son rez-de-chaussée (impératif d'une cave à température constante), le colombage pour les étages (importance du décor sculpté, signe d'opulence), et adapte son plan aux impératifs d'un terrain souvent pentu. Quant à la maison d'Alsace-Bossue, elle conserve le type maison-bloc lorraine, mais introduit le plan alsacien et souvent le colombage. Source : CRDP d'Alsace. 2010



corps de bâtiments entourent la cour, chacun ayant sa fonction propre : à gauche de l'entrée, l'écurie et l'étable, à droite, la partie habitation et au fond de la cour, la grange et remise.



Jebsheim, ferme à colombages avec bâtiments sur cour. Plusieurs Pfaffenheim, maisons vigneronnes de piémont. Un portail donne accès, de la rue, à l'intérieur de la construction (remise et cellier), la partie habitation étant à l'étage. Le bâtiment se compose en trois partie : l'une, la plus importante, est située en bordure de la rue, les deux autres la prolongeant perpendiculairement.

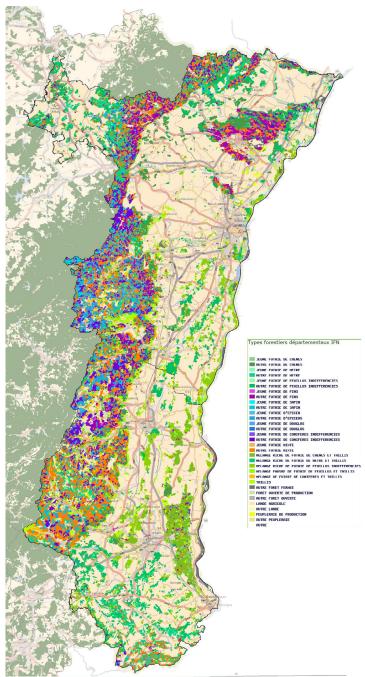


Orbey, maison-bloc de montagne. La construction principale de plan rectangulaire s'installe le long de la route. Elle se compose de trois travées (découpage vertical de la construction) : une première travée d'habitation sur deux niveaux (cuisine et salle commune), une travée centrale contenant la grange, et une dernière travée réservée à l'étable. Photographie google street view



Henflingen, zone de transition. Les typologies bâties entre plaine et piémont (Sundgau,...) reprennent une logique d'organisation de cour ouverte sur la rue. Souvent deux bâtiments composent l'ensemble, formant approximativement un angle droit, séparés par un étroit passage. Le bâtiment d'exploitation se trouve au fond de la cour, tandis que l'habitation affiche son pignon la rue.

La forêt en quelques chiffres



Carte des typologies forestières, source IFN

L'Alsace, 5ème région forestière de France

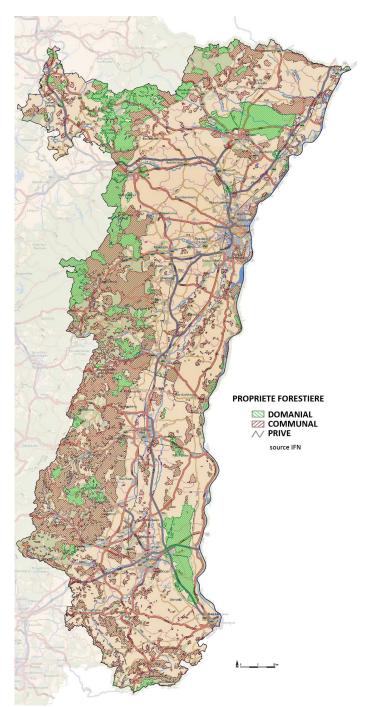
Avec une forêt qui couvre 38% de la surface régionale, soit près de 317 000 ha, l'Alsace est la 5e région forestière de France et représente 2% de la surface forestière nationale.

Son volume sur pied est d'environ 80 millions de m3, ce qui correspond à 4% du volume total de la forêt française.

La forêt alsacienne est productive : son volume à l'hectare est de 251 m3/ha (contre 156 m3/ha au niveau national) et sa production brute est de près de 10 m3/ha/an (pour une moyenne nationale de 6,8 m3/ha/an).

Avec 2% de la forêt française l'Alsace fournit 4% des volumes récoltés à l'échelle nationale et produit 10% des sciages français.

Le secteur forêt bois papier alsacien compte, tous domaines d'activité confondus, près de 2 500 entreprises et 20 000 emplois directs en Alsace. Son importance pour l'économie régionale est d'autant plus grande qu'une partie de ces activités sont localisées dans le massif vosgien où elles contribuent au maintien de l'emploi en milieu rural. Elles y sont même parfois la dernière activité économique viable. C'est dire l'importance de la bonne santé de ce secteur pour la cohésion sociale et le développement économique de la montagne.



La forêt publique domine très largement en Alsace. Carte de la propriété forestière, source IFN

Feuillus en plaine, conifères en montagne

Elle est composée à 60% de feuillus localisés à 60% en plaine, essentiellement chênes et hêtre et à 40% de résineux sur la montagne vosgienne : sapin pectiné, épicéa, pin sylvestre et douglas.

75% des forêts sont publiques

La structure de la propriété forestière alsacienne est atypique comparée à la situation nationale où les propriétés privées sont majoritaires. En effet, en Alsace 75% des forêts sont publiques (24 % de forêts domaniales et 51 % de forêts communales) appartenant à 658 communes forestières, soit plus des deux tiers des communes alsaciennes. Le quart restant appartient à 85 000 propriétaires privés.

Une forêt à haute valeur environnementale

Avec près des trois quarts de ses surfaces forestières certifiées par un label de gestion durable, l'Alsace est la première région forestière française dans ce domaine. Les écosystèmes et des paysages à haute valeur naturelle sont largement présents dans les surfaces forestières. L'Alsace comprend le plus important grand nombre de forêts classées comme forêt de protection (art- L. 411 et suivants du code forestier) en raison de leur valeur écologique ou pour le bien-être des populations. Les forêts alluviales riveraines du Rhin sont classées sur près de 7 500 ha comme forêt de protection ou réserve naturelle.

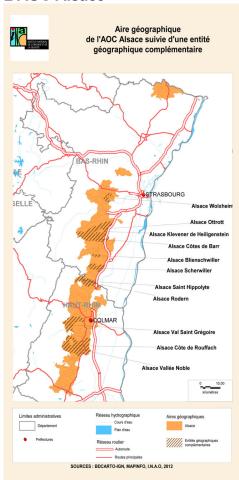
Les périmètres Natura 2000, considérés comme d'intérêt communautaire, font l'objet de gestion concertée.

(Source DDRAF fev 2012)

* * * *

Le vignoble AOC alsacien

L'AOC Alsace



Carte de l'AOC Alsace

L'appellation AOC Alsace a été créée en 1962 et concerne les vins issus de parcelles ayant fait l'objet d'une délimitation rigoureuse et précise inspirée des noyaux historiques de production.

Les vins de l'Appellation d'Origine Contrôlée Alsace, peuvent être issus d'un seul cépage. Dans ce cas le nom du cépage peut être indiqué sur l'étiquette.

Ils peuvent aussi être issus d'un assemblage de plusieurs cépages parfois dénommé "Edelzwicker", quelquefois également "Gentil".

Pour les vins présentant une typicité particulière et répondant à un niveau d'exigence supérieur, le nom de l'AOC peut être complété par :

- une dénomination géographique communale

cette dénomination répond à des règles de production spécifiques. Il y a 11 appellations communales : Blienschwiller, Côtes de Barr, Côte de Rouffach, Klevener de Heiligenstein, Ottrott, Rodern, Saint-Hippolyte, Scherwiller, Vallée Noble, Val Saint Grégoire, Wolxheim.

- un nom de lieu-dit

Les lieux-dits répondent également à des règles de production spécifiques : encépagement, densité de plantation, règles de taille, palissage, maturité des raisins et rendements, qui sont plus strictes que pour les communales.

Les vins d'Alsace (hormis le Crémant) sont toujours vendus dans la bouteille type « vin du Rhin », appelée « flûte d'Alsace », qui leur est réservée par la réglementation. Depuis 1972, ils sont obligatoirement mis en bouteilles dans leur région de production.

L'AOC Alsace représente actuellement 74 % de la production totale dont 92 % de blancs. (Il existe des vignes plantées en dehors de l'AOC, quasi exclusivement dans la plaine, qui produisent des vins de table ou pour la consommation personnelle)

Alice Géographique AOC ALSACE GRAND CRU STASSOURG AND CRUSTON AND C

Carte de l'AOC Alsace Grand Cru

L'AOC Alsace Grand Cru est créée en 1975 et distingue progressivement 51 lieux-dits délimités. Elle couronne des terroirs exceptionnels, qui apportent aux vins une force expressive et une authenticité particulière.

Ces lieux-dits ont été reconnus en 2011 comme autant d'Appellations, chaque lieu-dit bénéficiant désormais de la protection en qualité AOP. Ces AOC sont soumises aux règles de production les plus strictes du vignoble, certains lieux-dits pouvant par ailleurs choisir de renforcer encore ces règles (Zotzenberg, Altenberg de Bergheim, Kaefferkopf), s'orientant ainsi vers une viticulture ambitieuse et qualitative.

La superficie de ces vignobles d'exception varie entre 3 et 80 hectares.

L'étiquette mentionne obligatoirement le millésime, l'un des cinquante et un lieux-dits pouvant bénéficier de l'appellation, et indique généralement le cépage.

Parmi les cépages alsaciens, sont admis sauf exceptions le Riesling, le Gewurztraminer, le Pinot Gris et le Muscat.

Les Grands Crus d'Alsace représentent une production annuelle moyenne de près de 45 000 hl, soit 4% seulement de l'ensemble des vins d'Alsace.

Sources: INAO et Conseil Interprofessionnel des Vins d'Alsace (CIVA)

Le paysage minier du bassin potassique

Extrait de « Le paysage au service du territoire : l'exemple du Bassin potassique alsacien » Annales de géographie 1/2008 (n° 659) article de François Besancenot, Docteur en Géographie

Naissance d'un paysage minier

L'exploitation pendant près d'un siècle du gisement de potasse a mis en place un paysage lié à un système économique et social, judicieusement pensé par les MDPA (fig. 1). Un développement économique prodigieux (la production de potasse quintupla entre 1940 et 1975) permit au Bassin mais aussi à l'Alsace de bénéficier d'une manne financière considérable. Les Mines réalisent dans les années 1950 13 % du chiffre d'affaires du Haut-Rhin, sans compter les 15 milliards de francs de devises qu'elles rapportent chaque année à la France. La production annuelle passe de 3 millions de tonnes en 1940 à 6 millions en 1950 pour culminer à 12 millions dans les années 1970 (Rietsch, 2002). Les bénéfices permettent, dès les années 1930, de satisfaire les ambitions paternalistes des Mines, initiées par leur directeur général Pierre de Retz. La socialisation des travailleurs, essentielle pour les maintenir à la mine, donne naissance à un « paysage territorialisé ».



Des ambiances de cité-jardin au cœur de la cité minière. Wittelsheim

Socialiser sous-entend promouvoir la sécurité au travail, le confort des cités-jardins, les clubs et les associations, l'école, les services médico-sociaux et la religion (en construisant des églises de confession essentiellement catholique et fréquentées par une importante communauté polonaise). La mise en place de ces structures mais aussi l'aménagement de routes, de voies ferrées et autres installations minières, permettent l'appropriation progressive du paysage par les habitants

Le système carreau-cité, unité paysagère du bassin

La présence conjointe de carreaux miniers et de puits d'extraction à proximité des cités a érigé, jusqu'à la fermeture du dernier puits (Amélie I) en 2002, un système industriel impliquant l'existence de logements destinés au personnel MDPA (ouvriers, employés et ingénieurs). Le système carreau-cité concerne toutes les communes du Bassin potassique. Cette unité paysagère devint, au fil du temps, l'objet essentiel des perceptions et des représentations des mineurs et de leurs familles. Cette exception minière fut l'objet de descriptions ironiques : « l'enfant qui naît dans la potasse, va fréquenter l'école de la potasse, respirant l'air de la potasse ; les habitants se rendent à l'église de la potasse consacrée à Notre-Dame de la Potasse ; après le travail, les mineurs vont au bistrot de la potasse ; ils participent aux sociétés culturelles et aux cliques de musique de la potasse ; et tout le monde finit par être enterré au cimetière de la potasse » (Wackermann, 1989).

Les comportements au travail (solidarité, hiérarchie, aisance à communiquer, etc.) se reproduisent dans les cités dont la conception s'inscrit dans une tradition inaugurée dès 1853 par la bourgeoisie industrielle de Mulhouse (fig. 3), elle-même inspirée du philanthropisme protestant de la seconde moitié du XIXe siècle. Ces cités de type pavillonnaire apportent « un peu de milieu rural en pleine ville dans une atmosphère de quartier populaire » (Wackermann, 1989).



Les cités sont implantées sur le site industriel, en retrait de la ville.

Située aux marges du territoire communal et à l'écart de l'agglomération principale, au milieu des champs et des bois, la cité a dû rapidement s'équiper de structures lui garantissant une certaine indépendance économique et sociale. Elle était le plus souvent composée d'une église ou d'une chapelle, d'écoles, d'une salle de fêtes, de commerces, d'une cantine, d'une maison de jeunes, d'un terrain de sport, d'un établissement de bains-douches et d'une résidence sociale conduite par une assistante sociale, une infirmière et une monitrice d'enseignement ménager. En échange du travail fourni, la Mine se met au service du mineur jusque dans ses loisirs et ses besoins essentiels.



Cité minière à Wittelsheim

Sur le plan résidentiel, le pavillon familial l'emporte. Coiffé d'un toit alsacien typique, entouré d'un jardin de 4 à 5 ares, il borde la rue. Il associe des éléments de la maison rurale alsacienne et du cottage anglais. L'espace disponible assure l'aisance des relations de voisinages. Le pavillon combine à la fois le bon vivre de la maison rurale et la propreté de la ville. Pour ne pas renouveler l'expérience des corons du Nord ou de Lorraine, où le parc de logements miniers est souvent inconfortable (habitations souvent étroites et uniformes à un étage) et nettement plus ancien que le parc régional, le maître d'ouvrage insiste sur la variété des styles, en particulier des toitures et des façades. L'organisation paysagère est conçue afin d'éviter rigidité et austérité. Les rues sont incurvées et les alignements droits sont coupés. Les maisons possèdent un recul suffisant, les rues sont bordées d'arbres et les espaces verts évitent la monotonie.

De l'économique au symbolique

La fin progressive de l'activité minière, amorcée dès les années 1960, favorisa la « dilution identitaire » des cités qui s'explique en partie par le départ d'anciens et l'arrivée de nouveaux résidents. Si, en 2001, deux tiers des habitants des cités appartenaient à des familles de mineurs, depuis plus de trente ans l'identité minière perd du terrain et ne se retrouve plus que chez les anciens. Avec l'effacement des MDPA, certains mineurs vont jusqu'à évoquer la perte d'une raison d'être. Les Mines se sont presque totalement désengagées de leurs œuvres sociales (associations culturelles et récréatives, clubs sportifs...) et continuent d'abandonner leurs infrastructures (routes, bâtiments publics, réseaux d'assainissement...). Ce désengagement induit de fait des activités de mise en valeur ou de « table rase ». L'espace de socialisation, c'est-à-dire un paysage et un territoire de culture et d'administrations communes, change de nature.

De manière directe ou indirecte, les anciens mineurs et leur famille s'efforcent de préserver l'identité du bassin. L'enquête menée en 2001, auprès d'un échantillon de 1 000 personnes sur les quelque 63 000 que compte le bassin, montre que la plupart des habitants se disent appartenir au Bassin potassique plus qu'à leur commune (Besancenot, 2006). Les faits de sociabilité comme les pratiques paysagères propres au Bassin y sont pour beaucoup. Ces pratiques tirent leurs caractéristiques et leur originalité de la qualité architecturale et de la conception urbanistique des cités. Il existe une réelle identité patrimoniale. L'esprit de clocher, qui s'est toujours manifesté d'un puits à l'autre, se retrouve dans la cité.

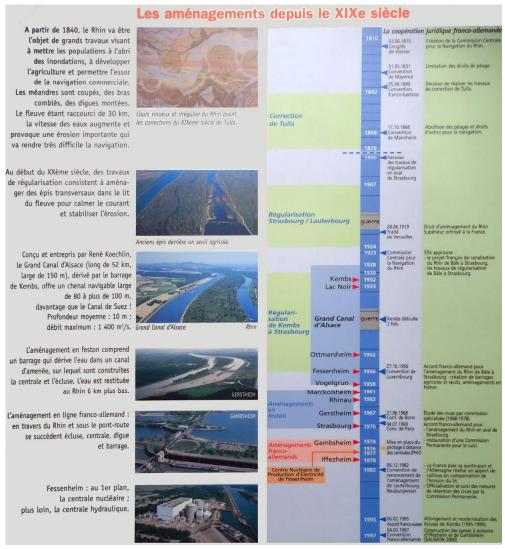


La réhabilitation par les MDPA du carreau Joseph-Else en parc éco-industriel : SECOIA (Sphère éco-industrie d'Alsace) se veut être un site industriel exemplaire en matière de développement durable. Créée en 1999, cette Zone d'aménagement concerté s'étend sur 42 ha. Les entreprises qui s'y implantent doivent être respectueuses de l'environnement ou intervenir sur le marché de l'environnement.

Le précieux héritage paysager des MDPA est aussi marqué par l'inféodation du bâti industriel à l'extraction minière. La gestion de ce patrimoine relève désormais de la compétence des douze communes du bassin. Pour les anciens mineurs, le paysage minier revêt une importance capitale. Certains redoutent, par la destruction inéluctable des carreaux et de certains terrils, la disparition de la « marque de fabrique » Bassin potassique. Par des réalisations et des projets muséologiques, les associations pour le souvenir comme « Kalivie » ou le « Groupe Rodolphe » tentent de faire vivre le souvenir de la mine. Elles se composent d'anciens mineurs agissant bénévolement pour la survivance du patrimoine, de la mémoire de leur métier et de tout ce qui a trait à l'activité minière. La récente intégration du carreau Rodolphe à l'Écomusée d'Alsace d'Ungersheim, diligentée par l'ex-Communauté de communes du Bassin potassique (CCBP), relève d'une réelle volonté politique : le travail de mémoire étant avant tout une déclinaison publique d'identité. Reste à savoir si la mémoire collective, accompagnée de la conservation paysagère, contribuera à préserver l'identité du bassin. D'autant plus qu'au phénomène de dilution identitaire s'ajoutent des logiques territoriales souvent contradictoires

L'aménagement du Rhin

(Source: http://alsace.lpo.fr/index.php/au-c...)



Historique de l'aménagement du Rhin. source EDF centale de Rhinau

Jusqu'au XIXème siècle, le Rhin était un fleuve tumultueux et sauvage, dont les nombreux bras divaguaient dans un site d'écoulement de plusieurs kilomètres de large, presque entièrement dévolu à la luxuriante ripisylve rhénane. En hiver (donc en période de basses eaux), il faut s'imaginer le Rhin d'alors comme un lacis de bras d'eau très anastomosés, au courant rapide, roulant sur un lit de galets entre des bancs de gravier et des îles, tantôt boisées, tantôt déblayées par les dernières crues. Celles-ci se produisaient parfois en hiver, à l'occasion d'un radoucissement subit sur le versant Nord des Alpes, mais le plus souvent elles avaient lieu en été, pendant la période normale des hautes eaux. Lorsqu'elles étaient plus fortes que la moyenne et dépassaient les limites habituelles du lit majeur décennal, elles faisaient d'importants dégâts dans les villages les plus exposés et surtout dans les cultures qui étaient à la veille d'être récoltées. C'est pour remédier à cet état de fait que des projets de plus en plus nombreux de rectification et d'endiguement virent le jour à partir de la fin du XVIIIe siècle.

La domestication du fleuve se déroula, non sans difficultés, en trois grandes étapes :

1. La correction

Exécutés pour l'essentiel entre 1842 et 1876 sur la partie franco-allemande, les travaux de correction furent réalisés d'après les plans de l'ingénieur badois Johann Gottfried Tulla (1770-1828). Ils consistaient à réunir

l'ensemble du débit dans un lit mineur unique, aussi rectiligne que possible et s'élargissant progressivement depuis Bâle, soit de 220 à 250 m pour le tronçon franco-allemand. Deux digues parallèles, dites de correction, furent construites sur les rives du fleuve rectifié et devaient contenir son débit moyen. Seules les crues importantes submergeaient ces digues, pour se répandre alors dans le site rhénan naturel où elles étaient contenues par les digues des hautes eaux, en retrait d'environ un kilomètre par rapport aux premières. L'espace inondable entre les deux réseaux de digues resta dévolu à la forêt, tandis que les terres externes aux digues des hautes eaux furent converties en prairies et en cultures (SIMON, 1980b et ROBINEAU. 1984).

Ainsi, les principaux objectifs du projet étaient atteints dès la fin des travaux : protection des agglomérations et des cultures, gain de nouvelles terres, assèchement de nombreux marais. Accessoirement, les conditions d'exercice de la batellerie devaient s'en trouver améliorées, par la réalisation d'un chemin de halage continu.

En dépit de ces aménagements, de nombreux îlots subsistèrent dans le cours du fleuve et le lit conserva une largeur importante, jusqu'à 2 ou 3 km.

Mais le Rhin allait réagir violemment à la rectification de son cours, obligeant bientôt à entreprendre de nouveaux travaux.

2. La régularisation

Les travaux de correction, en raccourcissant de 32 km (14%) la longueur du Rhin entre Bâle et Karlsruhe et en rétrécissant son débouché superficiel, ont augmenté la pente du fleuve et la vitesse d'écoulement des eaux. Il s'ensuivit une violente reprise d'érosion à l'amont et un important transport de matériaux (bancs de graviers) vers l'aval, rendant la navigation presque impossible.

La solution proposée, inspirée des réalisations de Henri Girardon sur le Rhône, visait à recréer un chenal navigable sinusoïdal d'une largeur de 75 à 90 m et d'une profondeur minimale de 1,70 m, en utilisant les capacités d'auto-curage du fleuve. Par la création d'épis transversaux et de seuils de fond concentrant le débit, on contraignait le fleuve à draguer lui-même les hauts-fonds et à entretenir un chenal régulier.

Les travaux furent réalisés entre 1906 et 1924 au nord de Strasbourg et leurs conséquences bénéfiques ne se firent pas attendre, le trafic rhénan du port de Strasbourg passant de 700 000 t en 1905 à 2 Mt en 1913 et 5,7 Mt en 1930 (DESCOMBES, 1985). Mais ces travaux eurent pour conséquence la disparition de nombreux îlots, en particulier en aval de Strasbourg.

Devant le succès économique de ces travaux, la Suisse demanda la poursuite des travaux entre Strasbourg et Bâle, où le surcreusement du lit du fleuve était de plus en plus important, faisant apparaître dès 1900 la barre rocheuse d'Istein. Le Traité de Versailles (1919) ayant parallèlement reconnu à la France le droit d'utiliser les eaux du Rhin pour la production d'énergie, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin fut amenée en 1925 à approuver à la fois la poursuite de la régularisation en amont de Strasbourg et le projet de "Grand Canal d'Alsace" latéral au Rhin. Les deux projets n'étaient pas antagonistes mais complémentaires : la régularisation devait apporter une amélioration à court terme de la navigabilité du fleuve, tandis que le canal latéral était une œuvre de longue baleine (DESCOMBES, ibid.). Les travaux de régularisation furent réalisés pour l'essentiel entre 1930 et 1936 et achevés en 1960.

3. La canalisation



Amenagement du Rhin. source EDF- centrale de Rhinau

Ultime étape de la domestication du fleuve, la canalisation s'est déroulée en trois étapes, correspondant à des types d'aménagements différents :

- le Grand Canal d'Alsace parallèle au fleuve, dans le Haut-Rhin
- les canaux de dérivation en festons
- les usines-barrages sur le fleuve, en aval de Strasbourg.

Le Grand Canal d'Alsace

Dès 1902, l'ingénieur mulhousien René Koechlin (1866-1951) avait proposé un projet de contournement de la barre rocheuse d'Istein par un canal de dérivation à Kembs, qui devait servir en même temps à la production d'électricité. En 1919 il présente un projet complet de canal latéral de Bâle à Strasbourg: sur 120 km étaient prévues 8 chutes, comprenant chacune une usine hydroélectrique et deux écluses de navigation. Adopté en 1925 et confié pour sa réalisation et son exploitation à la société "Energie Electrique du Rhin" créée par Koechlin, le projet démarre en 1928 par les travaux de la chute de Kembs, qui seront achevés en 1932.



Centrale de Vogelgrun

Après la Seconde Guerre Mondiale, Electricité de France se substitue à Energie Electrique du Rhin, nationalisée en 1946, pour assurer la réalisation des trois chutes suivantes, toutes bâties sur le même principe, de Ottmarsheim (1952), Fessenheim (1956) et Vogelgrun (1959). Jusqu'à cette dernière chute, le Grand Canal d'Alsace totalise 52 km de long.

Court-circuité sur une longueur équivalente, le Vieux-Rhin y est resté à peu près dans l'état où il était après les travaux de régularisation ; faiblement alimenté par l'eau du Rhin et placé la plupart du temps en situation de drainage de la nappe, il charrie un débit réduit mais d'une eau de bonne qualité.

Les festons ou dérivations

Drainant l'essentiel du débit du fleuve dans un canal bétonné et imperméable, ne laissant dans le Vieux-Rhin qu'un minimum de 20m³/s, le Grand Canal d'Alsace a privé la nappe phréatique d'une partie de son alimentation. Il s'ensuivit, dans le Haut-Rhin et surtout dans le Pays de Bade, un abaissement supplémentaire de la nappe phréatique, asséchant les terres agricoles.



Centrale de Rhinau

Aussi les accords franco-allemands du 27 octobre 1956 définirent-ils un nouveau type d'aménagement, dit "en feston", pour le secteur Vogelgrun - Strasbourg ; c'est le Rhin lui-même qui est canalisé, et chaque ensemble "usine-écluse" est construit sur une dérivation, dont l'eau est restituée au fleuve après franchissement de la chute. Des seuils fixes (dits "agricoles") sont aménagés dans les parties du Rhin court-circuitées, pour maintenir sensiblement le niveau antérieur du fleuve et, par voie de conséquence, celui de la nappe phréatique (un seuil de ce type a également été aménagé dans la partie terminale du Vieux-Rhin haut-rhinois, à hauteur de Vieux-Brisach). Au pied des digues de canalisation coule un contre-canal de drainage qui collecte les eaux des affluents (et notamment des anciens bras du Rhin, transformés en rivières phréatiques aux eaux pures, les Brunnenwasser, depuis qu'ils sont entièrement isolés du fleuve) et qui les restitue au Rhin à l'aval de chaque ouvrage hydroélectrique. Quatre chutes ont été réalisées selon ce principe : Marckolsheim (1961), Rhinau (1963), Gerstheim (1967) et Strasbourg (1970).



Plan d'eau de Plobsheim

Ce secteur a également vu la création de deux grands plans d'eau :

Le plan d'eau de Rhinau-Kappel, sur la rive allemande, est né de la montée des eaux dans un bras du Rhin, suite à la mise en service de la chute située en aval (Gerstheim, 1967).

Le plan d'eau de Plobsheim est un bassin de compensation de 680hectares et d'une capacité de 12 millions de m³, qui permet de réguler à la fois le niveau du Rhin et de l'Ill à l'entrée de l'agglomération strasbourgeoise ; il a été mis en eau en même temps que la chute de Strasbourg (1970).

Les usines-barrages en aval de Strasbourg



Usine barrage de Gambsheim en aval de Strasbourg

L'érosion, constatée dès 1860 à la suite des premiers travaux de correction, est désormais reportée au-delà de chaque nouvelle chute, obligeant à poursuivre l'aménagement vers l'aval sous peine de voir s'enfoncer le lit du fleuve. La convention franco-allemande du 4 juillet 1969 a prévu par conséquent l'aménagement de deux nouvelles chutes en aval de Strasbourg ; Gambsheim, mise en service en 1974, et lffezheim, mise en service en 1977. Elles sont à courant libre, implantées directement sur le fleuve qu'elles barrent sur toute sa largeur : barrage de retenue, usine électrique et écluses sont sur une même ligne, permettant de réaliser un franchissement routier rectiligne du fleuve.

A l'aval d'Iffezheim le Rhin est à nouveau à courant libre, dans son lit régularisé du début du siècle, l'Allemagne ayant pour le moment préféré surseoir à la construction de la chute suivante (Au-Neuburg). Les seuls aménagements récents ont consisté en un relèvement des digues de hautes eaux.

4. Aménagements récents du Rhin

Les divers aménagements passés du Rhin - rectification, canalisation, suppression du champ d'inondation – ont ainsi entraîné de sérieux problèmes hydrologiques. On a enregistré une érosion accrue du lit du fleuve en aval du dernier ouvrage hydroélectrique (Iffezheim), une amplification des ondes de crue et une accélération de leur

vitesse de propagation. Face à la prise de conscience de ces différents problèmes liés aux aménagements antérieurs du fleuve, de récents programmes sur le Rhin ont été programmés ces dernières années.

Deux polders ont ainsi été créés à Fort-Louis et Erstein. Il s'agit en fait de bassins de rétention délimités par des digues et régulés par des vannes d'entrée et de sortie. Ils sont destinés à la rétention des eaux du fleuve en cas de crue afin d'atténuer les crues les plus importantes et de protéger ainsi les populations riveraines situées en aval et à la restauration de la faune et de la flore typiques de ce milieu.

En outre, le programme "Rhin Vivant" dans le cadre du projet LIFE Nature « conservation et restauration des habitats naturels de la bande rhénane »a été lancé avec l'objectif de restaurer les écosystèmes rhénans. Démarré en 2002, les actions consistent à conserver et restaurer le réseau d'habitats naturels que parcourt le Rhin et ses bras secondaires.

La restauration d'anciens bras du Rhin est en cours ou déjà achevée sur certaines zones. Ils se traduisent par la mise en place de prises d'eau sur le Rhin, le désenvasement de certains bras, la gestion des peuplements d'arbres... Sont concernés le Fahrgiessen à Seltz, le massif alluvial d'Offendorf, le massif alluvial de La Wantzenau, l'Altenheimerkopf à Strasbourg, le massif alluvial de Rhinau Daubensand et le massif alluvial de l'île de Rhinau.

Les fortifications de Strasbourg après l'annexion de 1871

Depuis son origine, le statut de place forte de Strasbourg est inscrit dans ses murs et ses fortifications. Le siège de Strasbourg, en 1870, avait mis à mal les anciennes fortifications de la ville. Après l'annexion, les autorités allemandes entreprennent de les reconstruire et de transformer Strasbourg et ses alentours en une place forte moderne, dont les accès et les voies de communication sont également protégés. Destinées à remplacer les fortifications de Specklin et de Vauban jugées obsolètes, deux lignes défensives sont construites après 1870 : une enceinte urbaine longue de 11 km et une ceinture de forts avancés constituée de 19 forts (16 en France, 3 en Allemagne).

BERAUUNGSPLAN STACT STRASSBURG Water laws and the state of the state

Les fortifications urbaines

Projet d'urbanisme de l'architecte Conrath en 1880 Pour la ville de Strasbourg. Source Wikipedia

Dès l'annexion de 1871, les autorités allemandes entreprennent la construction de nouvelles fortifications ; cellesci ne reprendront pas le tracé ancien, mais seront d'emblée élargies afin d'intégrer de nouveaux quartiers. La superficie de Strasbourg est triplée, passant de 232 à 618 hectares. Le projet d'extension est établi par Geoffroy Conrath (1824-1892), architecte en chef de la ville de 1854 à 1886. Au nord-est, la ville englobe désormais le parc de l'Orangerie et s'étend désormais jusqu'au canal de la Marne au Rhin mais en laissant l'île du Wacken à l'extérieur. Au nord-ouest, l'enceinte intègre le parc des Contades et se rapproche ainsi de Schiltigheim. À l'ouest, une nouvelle gare ferroviaire, plus spacieuse et mieux adaptée au transport des troupes est érigée à l'emplacement des anciens bastions du Faubourg National. Au sud-ouest, la ville nouvelle annexe le lieu-dit Deutsche Aue, l'actuel quartier du boulevard de Lyon.

Cette campagne de construction se déroule entre 1875 et 1884 : les militaires allemands donnent à la cité élargie une nouvelle enceinte urbaine longue de onze kilomètres et ponctuée par une quinzaine de portes civiles et militaires. La nouvelle enceinte, précédée d'un fossé en eau, suit un tracé polygonal : courtines et bastions alternent, ces derniers fréquemment doublés d'une plate-forme appelée "cavalier". Le mur n'est pas partout revêtu de maçonnerie ; il présente le plus souvent l'aspect d'un haut talus, sur lequel les artilleurs peuvent prendre place en cas d'attaque. Les portes qui le jalonnent ouvrent sur des poudrières, des entrepôts et même des casernes.

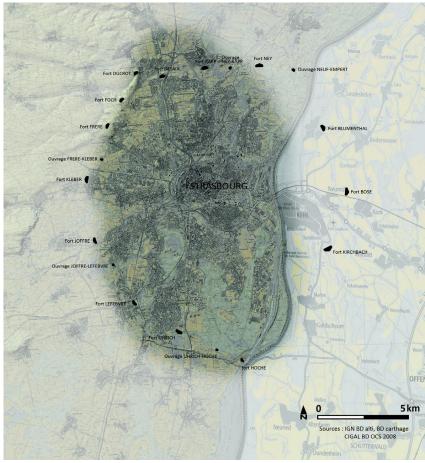
Sur tous les fronts, l'enceinte se trouve ceinturée par des canaux dont la vocation n'est pas uniquement militaire. À l'ouest, sont creusés le Fossé des Remparts et le Canal de Dérivation qui se branchent au nord sur une ellipse

constituée par les sillonnements naturels de l'Aar et de l'Îll. Les cours ces deux rivières sont augmentées par le Canal de la Marne au Rhin qui rejoint le fleuve plus à l'est. Les fronts oriental et méridional de la ville sont quant à eux sous la protection du Bassin des Remparts et du Canal de Jonction dont la fonction économique et portuaire est de relier le Canal du Rhône au Rhin au Canal de la Marne au Rhin.

Pistes cyclables et jardins familiaux sur l'ancien glacis

Au-delà des fortifications s'étendait un vaste terrain à découvert, appelé "glacis". Sur le front ouest, celui-ci est encore bien visible ; mais il est aujourd'hui planté d'arbres : une ceinture verte sépare ainsi le quartier de la gare de Strasbourg de ses faubourgs (Cronenbourg, Koenigshoffen et la Montagne verte). Aménagé en promenade, l'ancien glacis est traversé par des pistes cyclables et accueille aussi des jardins familiaux et des équipements scolaires. Rue du Rempart, derrière la gare de Strasbourg, une piste cyclable permet de longer plusieurs de ces ouvrages, et d'emprunter l'imposante Kriegstor, la seule des portes monumentales qui subsiste encore de nos jours. Les ouvrages de fortification sont aujourd'hui pour partie réhabilités, le bastion 14 accueille notamment des ateliers d'artistes.

La ceinture fortifiée au-delà du rempart urbain strasbourgeois



Une ceinture de 19 forts avancés (16 en France, 3 en Allemagne).

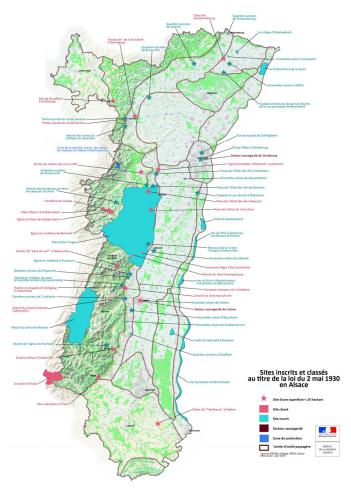
La ceinture fortifiée est construite entre 1872 et 1890 par les autorités allemandes pour faire de Strasbourg une place forte moderne. Douze forts sont construits entre 1872 et 1876, puis deux autres entre 1876 et 1882. Cinq ouvrages intermédiaires, édifiés entre 1885 et 1890, complètent l'ensemble. Seulement trois de ces dix-neuf bâtiments sont implantés sur la rive droite du Rhin, en pays de Bade. Tous les autres entourent l'agglomération strasbourgeoise : ils se situent aujourd'hui sur le territoire de la communauté urbaine de Strasbourg. Initialement baptisés du nom de généraux allemands, ils prendront le nom de généraux français après 1918. Ces forts, de construction très semblable, se composent d'une place d'armes, de poudrières, de casernes, d'espaces de services (cuisines, infirmeries...), de casemates et de dispositifs techniques de défense. Les différents forts, ouvrages, abris et casemates sont camouflés par un couvert d'arbres : robiniers, marronniers ou noyers.

Avec le temps, la végétation a recouvert la plupart de ces édifices et seuls quatre ouvrages sont aujourd'hui ouverts au public : les Forts Rapp, Frère, Kléber et l'ouvrage Ducrot. Tous sont visibles de l'extérieur grâce à la piste des forts, un itinéraire cyclable franco-allemand d'une longueur totale de 85km.

(Sources : Wikipédia et www.strasbourg.eu)

Les sites protégés en Alsace

Les sites protégés en Alsace sont relativement peu étendus. La reconnaissance de la valeur patrimoniale des paysages nationaux par le classement s'est tout d'abord attachée à des éléments remarquables mais ponctuels – rochers, cascades, fontaines, arbres isolés - puis à des écrins ou des points de vue, à des châteaux et leurs parcs elle s'est peu à peu étendue à des espaces beaucoup plus vastes constituant des ensembles géologiques, géographiques ou paysagers couvrant plusieurs milliers d'hectares.



Carte des sites protégés en Alsace par unité paysagère

Dans le massif vosgien, de vastes sites protégés recouvrent les crêtes du massif

Le massif vosgien possède à ce jour les plus vastes sites protégés d'Alsace. Les sites du massif des Vosges et de Schlucht-Hohneck, inscrits en 1971-1972, représentent à eux deux 61000 ha. La protection des paysages du massif vosgien s'inscrit dans une dynamique longue avec le classement en 1936 du massif du grand Hohnack à Labaroche et le classement du Ballon d'Alsace en 1982.

Au bord du Rhin, un patrimoine naturel

Le long du Rhin quatre vastes sites inscrits, couvrant une superficie de 4000 ha, protègent la grande richesse naturelle des forêts humides rhénanes. Il s'agit de secteurs de confluence (le delta de la Sauer) et des iles issues de l'aménagement du grand canal d'Alsace.

Plus éloigné du fleuve, le site inscrit de la Forêt du Harwald concerne une forêt sèche implantée sur la terrasse de la Hardt.

Sur le piémont viticole, un patrimoine urbain

Dans le paysage emblématique alsacien du piémont viticole, les sites protégés concernent le patrimoine urbain : les centre-bourg historiques ont fait l'objet d'une forte campagne de protection autour des années 1970 : Bergheim, Kaysersberg, Colmar, Eguisheim, Gueberschwihr, Kaysersberg, Riquewihr, Rouffach, Turckheim... En dehors des villes, les paysages du vignoble ne disposent d'aucune protection au titre des sites à ce jour.

Une multitude de sites ponctuels, répartis sur la région

A travers l'Alsace de nombreux sites ponctuels ont été protégés qu'il s'agisse de monuments naturels tels que cascade, arbre remarquable, rocher ou d'éléments bâtis : cimetières, chapelles, églises, châteaux ou de ponts. Il s'agit des premiers sites protégés alsaciens, classés ou inscrits avant 1940.

Pour en savoir plus sur les sites inscrits et classés d'Alsace, consultez le site de la Dreal Alsace : http://www.alsace.developpement-dur...