



HAL
open science

Le modèle rhénan, Evolution et possibilité d'adaptation à d'autres espaces

Hans-Gunther Clev, Luc Gwiazdzinski, Jacques Salvan

► **To cite this version:**

Hans-Gunther Clev, Luc Gwiazdzinski, Jacques Salvan. Le modèle rhénan, Evolution et possibilité d'adaptation à d'autres espaces. SPECTOR S.; THEYS J.; MENARD F. Villes du XXIème siècle, pp.145-158, 2001. halshs-01685901

HAL Id: halshs-01685901

<https://shs.hal.science/halshs-01685901>

Submitted on 16 Jan 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Le « modèle rhénan »

ÉVOLUTION ET POSSIBILITÉ D'ADAPTATION
À D'AUTRES ESPACES

Hans-Günther Clev
Université Kaiserslautern

Luc Gwiazdzinski
Université Louis Pasteur Strasbourg

Jacques Salvan
Université Louis Pasteur Strasbourg

L'espace transfrontalier du fossé rhénan est situé sur la fameuse «Grande dorsale européenne Londres, Francfort, Milan». Ses limites au sens strict vont de Bâle au sud, à Francfort au nord en passant par Strasbourg. Elles définissent une bande allongée, suivant le tracé méridien du Rhin, de plus de 300 km de long sur 30 à 40 km de large. Il y a là un formidable observatoire des dynamiques urbaines où s'affrontent différentes logiques d'aménagement et de développement.

Plusieurs types de structures urbaines coexistent sur cet espace sans avoir obligatoirement des relations efficaces entre elles. Parmi celles-ci, c'est le «modèle rhénan» complet ou en formation (organisation urbaine polycentrique hiérarchisée) qui semble s'imposer par rapport à une organisation urbaine monocentrique (dite «modèle parisien»⁵⁹).

Vu d'Alsace, ce «modèle rhénan» nous interpelle: par sa cohérence; par une certaine compatibilité avec une politique de développement durable.

En contrepoint, il met en évidence le flou, les lacunes et les hésitations dans la manière de planifier, en France, le développement urbain ainsi que la protection de l'espace. S'il n'est pas transposable tel quel sur d'autres espaces en raison surtout de cultures différentes, l'étude de ses caractéristiques et de leurs évolutions nous semble riche d'enseignement.

59 E. Julliard et H. Nonn (1976), «Espace et régions en Europe occidentale», in *ATP*, n° 10, CNRS, éditions du Centre National de la Recherche Scientifique.

Caractéristiques du fossé rhénan

L'étude du fossé rhénan révèle d'une part un certain nombre de caractéristiques communes, même s'il existe des disparités spatiales, d'autre part de fortes différences du point de vue des institutions et des pratiques d'aménagement de l'espace, enfin, la coexistence dans ce même espace de plusieurs types de structures urbaines. La contradiction entre unité naturelle et différenciation par l'activité de l'homme est très certainement une des grandes particularités de cet espace transfrontalier.

Le fossé rhénan, axé autour du Rhin, est une entité remarquable par son unité physique et structurelle. C'est un espace densément peuplé. Mais on note un double déséquilibre: excepté la zone la plus au sud (Bâle, Mulhouse), la densité ne cesse de croître du sud vers le nord – tout du moins en ce qui concerne les grandes villes. D'autre part, la population est beaucoup plus concentrée sur la rive droite du Rhin.

C'est également un espace fortement industrialisé. En moyenne, plus de 30% de la population active travaillent dans des entreprises du secteur secondaire. Ces entreprises sont largement tournées vers l'exportation.

Son environnement est relativement fragile du fait de la présence d'une nappe phréatique subaffleurante; des conditions climatiques peu favorables à la dispersion des pollutions; des risques de pollution d'origine industrielle (en raison même de la forte concentration sur un espace limité d'entreprises industrielles); des paysages de haute qualité soumis à de fortes pressions foncières; et du fait de sa situation d'axe de transit entre le nord et le sud de l'Europe, de plus en plus utilisé.

En raison de ces particularités, il existe sur ce territoire de très fortes tensions en ce qui concerne l'affectation de l'espace entre utilisations concurrentes d'une part, entre ces mêmes utilisations et la protection de l'environnement d'autre part.

Mais ces caractéristiques communes cachent des disparités politiques et administratives.

Disparités politiques et administratives

Malgré son homogénéité physique, le fossé rhénan, situé à la périphérie de trois États – Allemagne, France, Suisse – n'a jamais connu, depuis des siècles, de véritable unité politique.

L'abondance des tracés frontaliers maintenus au gré de tribulations diverses, la consolidation de la présence de ces trois États riverains ont fortement marqué cet espace. La frontière franco-allemande est devenue dès le XVII^e siècle une ligne de places fortes (Fort-Louis, Neuf-Brisach, Huningue); l'annexion de 1871-1918 a maintenu une distinction entre deux États rivaux, l'Alsace et le pays de Bade.

Depuis une vingtaine d'années, avec la mise en place progressive de la CEE, le rôle de la frontière franco-allemande a été réduit, atténuant de manière sensible l'effet frontière avec la Suisse, en particulier en ce qui concerne l'agglomération bâloise. Se trouvent donc face à face, sur cet espace, trois structures administratives différentes⁶⁰ qui se doublent de divergences du point de vue des politiques économiques et des pratiques d'aménagement de l'espace:

– d'une part la Suisse, État confédéré avec les cantons de Bâle-ville et Bâle-campagne, applique une pratique de planification spatiale au niveau cantonal «exigente»;

⁶⁰ Cinq, si l'on tient compte des particularités des Länder du système fédéral allemand.

– d'autre part l'Allemagne, État fédéré avec trois Länder: Bade-Wurtemberg, Rhénanie-Palatinat et Hesse, dont quatre régions d'aménagement frontalières, gère l'espace de manière plus souple;

– enfin la France, avec la région Alsace, soit deux départements: Bas-Rhin et Haut-Rhin, a une pratique de la planification de l'espace beaucoup plus floue.

La coexistence de différents types de structures urbaines dans le fossé rhénan

Les études effectuées⁶¹ permettent de dégager les cinq grands types de structure urbaine suivants, dans l'espace rhénan élargi.

Type métropolitain

Ce type est caractérisé par des centres de niveau européen et mondial comme Zurich et Francfort. Leur zone d'influence est très étendue. Elle domine un espace densément urbanisé (avec un gradient centre-périphérie) entièrement articulé sur la «métropole» comme l'illustre bien la trame radiale des infrastructures routières et ferroviaires. Ces agglomérations ont une influence spatiale au niveau régional certes, mais elles fonctionnent à l'échelle d'un système englobant mondialisé dans lequel les relations s'établissent plus en termes de réseaux que de relations spatialement identifiables.

Type rhénan

Il s'agit d'une organisation urbaine polynucléaire. Les centres de niveau supérieur ou moyen de même taille sont parfaitement reliés entre eux par un réseau ferroviaire et autoroutier très dense. Ces villes sont mieux équipées que des villes de même taille situées dans d'autres

types d'espaces. En zone de forte densité, il s'agit d'une organisation «optimale» où les services les plus rares ne sont jamais très éloignés. Exemple: au nord du fossé rhénan en Allemagne, les secteurs de Wiesbaden-Mayence, Darmstadt, Ludwigshafen, Mannheim, Heidelberg, Pforzheim.

Type rhénan atténué (en formation)

C'est une organisation urbaine polynucléaire. Il s'agit de centres de niveau équivalent immédiatement en concurrence (en terme de domination spatiale) les uns avec les autres. Cependant, ces centres sont moins nombreux, leur zone d'influence est un peu plus grande et surtout, ils rayonnent sur un espace moins densément peuplé. Ils possèdent également un réseau d'infrastructures de transport qui n'est pas encore aussi développé et interconnecté que dans le nord du fossé. Il s'agit des villes du sud: Bâle, Mulhouse, Colmar, Belfort, Freiburg et Offenbourg. Le développement futur, avec notamment l'achèvement du réseau d'infrastructures ainsi qu'une densification déjà en cours, devrait conduire, à terme, à la constitution d'une structure de type rhénan.

Type intermédiaire

Il s'agit d'un type intermédiaire entre le type rhénan et le type périphérique. Ce type de structure, avec une organisation mononucléaire, est caractérisé par la délimitation de zones d'influence plus vastes que celles de type rhénan incluant et organisant autour d'elle un réseau urbain relativement dense. Les villes isolées de ce type intermédiaire comme celles du type métropolitain polarisent leur zone de domination comme l'illustre parfaitement la trame radiale des infrastructures de transport qui les desservent. Ce type intermédiaire concerne la ville de Karlsruhe, centre bien relié en terme d'accessibilité au sud du fossé rhénan.

Type périphérique

Ce type mononucléaire est caractérisé par l'existence de centres urbains développant une zone d'influence relativement importante et rayonnant sur un « quasi désert urbain » en comparaison des densités urbaines du nord du fossé. La domination de la ville sur l'espace environnant est facilement assurée grâce à l'absence de villes concurrentes proches. Les infrastructures de transport encore « squelettiques » ne font que traverser les zones d'influence et ne servent qu'à relier ces agglomérations périphériques à la ville dominante de niveau supérieur dans la hiérarchie nationale (Paris pour les villes françaises). Il s'agit surtout de l'agglomération de Strasbourg (mais aussi de Trèves et Kaiserslautern pour des villes hors fossé rhénan). Autant de villes qui ne peuvent être rattachées au type rhénan précédemment défini. Dans le fossé rhénan, ces villes articulées sur leur espace national propre introduisent une discontinuité spatiale entre les types rhénan et rhénan atténué, rupture encore renforcée par l'existence d'un type intermédiaire.

Les grands types de structures homogènes dégagés dans le fossé rhénan ne sont pas indépendants. En effet, ils sont presque tous, à une échelle nationale ou européenne, rattachés à de grands domaines englobants.

Ainsi, la structure de type rhénan fait-elle partie d'un domaine rhénan qui s'étale jusqu'à la Randstadt Holland en englobant les régions urbaines de la Ruhr. Il en va de même avec les villes appartenant au type périphérique et qui ne s'articulent et ne fonctionnent encore majoritairement que dans l'espace français.

Quant aux villes de type métropolitain, elles s'insèrent dans le réseau mondialisé des relations entre grandes places internationales.

En ce qui concerne les types « rhénan atténué » et « intermédiaires », ils s'orientent encore fonctionnellement suivant les cas vers l'un ou l'autre des grands domaines cités.

Le modèle rhénan et son développement en Allemagne

Le modèle rhénan est le résultat d'une situation historique et de la volonté affirmée de planifier l'espace. La réforme territoriale conduite en RFA de 1965 à 1978 a constitué pour les villes allemandes une période très importante du point de vue de l'affirmation de leur poids administratif et économique. L'objectif de base était de grouper les unités administratives, économiques et d'habitat sous la forme de nouvelles communautés afin d'optimiser à la fois la gestion des collectivités (administration), mais aussi de renforcer les axes de développement et de planification. Cette réforme a réduit le nombre de communes de 24 000 (contre 36 000 en France) en 1966 à 8 500 vers la fin des années soixante-dix. De même, par l'incorporation des banlieues, le nombre de villes dépassant 100 000 habitants est passé à 70.

La planification spatiale a pour fondement la théorie des places centrales. La ville, pour Cröllier, est une place centrale dont le rôle est de fournir des services et des biens à son espace environnant. Toutes les villes ne jouent pas le même rôle et le réseau s'organise selon plusieurs niveaux caractérisés par des fonctions d'importance croissante. Les places centrales sont reliées entre elles par des axes de communication correspondant à leur degré de centralité.

La planification allemande s'appuie sur ces principes de base (système puncto-axial) distinguant différents niveaux de places centrales. À chacun de ces niveaux est associé un type d'équipement.

Du point de vue institutionnel, les fonctions relatives à l'aménagement du territoire sont prises en charge par l'administration de chaque Land. La compétence des Länder s'exprime principalement par la planification spatiale dans le cadre du Land. Cette compétence planificatrice est exercée selon des modalités d'organisation différentes par les Länder, aussi bien au niveau de l'administration centrale qu'au niveau des circonscriptions territoriales. On peut donner l'exemple de la planification du Bade-Wurtemberg où la planification est la plus poussée.

La réforme de la politique d'aménagement du territoire a divisé le Bade-Wurtemberg en douze «régions d'aménagement» (Regionalverbände). L'institution la plus importante est l'assemblée (Verbandsversammlung) dont les membres sont élus pour cinq ans par les conseils municipaux et les «assemblées d'arrondissements» (Kreistage). Le nombre d'élus est proportionnel à la population de la région concernée.

Le Regionalverband est responsable de l'aménagement du territoire et du développement de sa région; il planifie, harmonise et coordonne le plan directeur des constructions des communes (plan qui lui est subordonné), pour les nombreuses planifications fédérales et du Land et pour les projets d'autres responsables de l'aménagement (même privés). Par exemple, le Regionalverband exerce son influence sur la planification de nouvelles zones constructibles (c'est-à-dire participe avec les communes), de nouvelles infrastructures ferroviaires et routières, des autorisations de réserves naturelles ainsi que d'autres projets d'initiative privée comme la construction de supermarchés.

En fait, à travers la planification, le Regionalverband harmonise les différentes sollicitations de l'espace – habitat et emploi, voies de communication et réseau d'approvisionnement, loisirs et détente – avec les données écologiques et paysagères. En outre, le Regionalverband établit, conformément à la loi, un plan-cadre pour les paysages (Landschaftsrahmenplan).

Le «Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire» (Regionalplan) est conçu par les collaborateurs des services de la région d'aménagement (Regionalverband), débattu et ratifié par la commission de planification, harmonisé avec les projets des communes, des autres collectivités régionales, des administrations publiques. Il est finalement voté et décrété comme un règlement par l'Assemblée du Regionalverband.

Le plan régional est le «schéma directeur» du Regionalverband. Dans tous les cas, c'est son instrument le plus important. Le plan régional détermine les objectifs pour le développement de l'habitat, le développement de l'économie, la conservation et l'amélioration des bases vitales naturelles. Les objectifs et les principes d'un plan régional seront déclarés obligatoires à la suite de l'approbation par les autorités supérieures pour l'aménagement du territoire et pour l'aménagement du Land. Dans l'actualisation des plans des années 1977 à 1979 se sont ajoutés de nouveaux objectifs: la détermination de zones pour la préservation de biotopes de valeur (wertvolle Biotope), pour l'aménagement des eaux, pour l'exploitation de matières premières à proximité de la surface (gravier, sable).

Ce «modèle» de planification a évolué⁶² entre 1976 et 1993. Aussi, à côté des objectifs «classiques» de 1976 (infrastructures, habitat, industrie), s'affirme un nouvel objectif, celui de l'utilisation parcimonieuse des espaces urbains et interurbains.

Les grands principes de l'aménagement sont⁶³: la hiérarchisation des centres urbains selon le principe de la théorie des places centrales; le développement de l'économie industrielle; une gestion rigoureuse de l'espace; l'urbanisation et l'industrialisation le long des grands axes d'urbanisation verticaux pour les priorités du Land, horizontaux pour les priorités de la Région, mais pas en continu; la préservation des coupures vertes; la restriction de voies de circulation nouvelles, afin de ne pas compartimenter les espaces libres; la limitation des espaces urbanisés;

62 J. Salvan, Y. Schimpf, *Analyse des outils de l'interaction environnement et aménagement du territoire mis en œuvre dans la région transfrontalière Alsace/Bade-Wurtemberg/Suisse*, étude réalisée pour le Comité scientifique DATAR, université Louis Pasteur, avril 1996, 178 p.

63 In *Regionalplan 1992* du Regionalverband MittlererOberrhein.

la construction en hauteur; le regroupement des constructions; bref, la densification de l'espace urbain.

Cela a des répercussions sur les politiques spécifiques.

Les transports doivent promouvoir des systèmes épargnant les ressources, la nature et l'environnement. La volonté de freiner la nuisance des transports routiers est nettement affichée. Il s'agit de développer les transports par voie ferrée ou fluviale, pour les produits pondéreux et dangereux; de développer des transports publics de proximité; de déplacer une partie du trafic hors de la région (par exemple, au profit d'un certain équilibrage au niveau du trafic ferroviaire et autoroutier des deux côtés du Rhin).

Par ailleurs, les espaces libres doivent être structurés (Regionale-Freiraumstruktur) par des «trames vertes régionales» (RegionaleGrünzüge); des «coupures vertes» (Grünzäsuren, anciennement Siedlungszäsuren); des zones nécessitant une protection ou zones de protection spéciale (schutzbedürftige Bereiche).

On voit ainsi se préciser certaines évolutions du modèle rhénan: des villes plus denses, plus compactes, une meilleure protection des espaces libres et une plus grande prise en compte de l'environnement.

En Allemagne, l'intégration des préoccupations d'environnement dans l'aménagement du territoire s'est accrue durant les vingt dernières années, en particulier à partir des années quatre-vingt, par l'élaboration à côté des plans d'aménagement (Raumordnungspläne), de plans paysagers (Landschaftspläne), et cela à tous les niveaux de planification (Land, Région, Commune).

Ainsi, dans les plans régionaux des années quatre-vingt-dix, l'environnement constitue un élément à part entière: la «Regionale Freiraumstruktur» (l'armature régionale des espaces libres). Le caractère très formalisé,

obligatoire des plans régionaux aboutit à une forte zonification de l'espace qui paraît *a priori* quelque peu rigide. Cependant, dans les faits, les communes exercent une influence plus importante qu'il n'y paraît sur l'élaboration et l'application des plans en raison de leur forte représentation dans les instances de planification. Enfin, il existe des possibilités de dérogations négociées qui donnent une certaine souplesse à l'ensemble.

Tendances actuelles et évolution du modèle

L'impulsion donnée au milieu des années quatre-vingt-dix devrait, à terme, se traduire par une ville plus dense, plus compacte, une protection renforcée des espaces libres et une prise en compte de plus en plus grande de l'environnement sous la pression de l'opinion et des politiques européennes en la matière.

Cette gestion de plus en plus rigoureuse, aussi bien des espaces urbains qu'interurbains, qui se rapproche, en cela, de ce qui se passe en Suisse où les surfaces urbanisées n'augmentent que très faiblement, ainsi qu'une certaine désaffection pour les centres urbains, vont provoquer des évolutions sensibles du modèle tant sur le plan fonctionnel que sur les formes de l'extension urbaine et les pratiques environnementales.

À la suite de la désaffection des centres par les couches aisées de la population et la délocalisation d'entreprises vers la périphérie urbaine, on assiste à une baisse relative des recettes fiscales des centres. D'autre part, l'apparition de nouveaux services à la population entraîne une augmentation des dépenses. En raison de cet effet de ciseau, les centres urbains rencontreront de plus en plus de difficultés financières. On devrait, alors, tendre vers une plus grande spécialisation des villes-centres et la recherche de synergie interurbaine. Le réseau de ville viendrait compléter celui des places centrales.

Les contraintes de plus en plus fortes sur les espaces à urbaniser se traduisent par une augmentation sensible des prix du foncier périurbain. Par rebond, on assiste au développement des communes (petit bourg...) situées au-delà des zones périurbaines des agglomérations, avec le risque de la multiplication des déplacements individuels vers le centre. Pour éviter ce problème, une politique ambitieuse de transport public en site propre est nécessaire. On privilégie surtout le développement des bourgs situés le long de ces axes de transport. Enfin, pour éviter de laisser libre jeu à la spéculation foncière, les communes devront mettre en œuvre une politique foncière conséquente (ce qui n'est guère le cas aujourd'hui en Allemagne).

La prise en compte de l'environnement dans les décisions d'extension urbaine ou de construction d'infrastructures nouvelles devrait se développer. En particulier, par le renforcement du système de compensation: il s'agit d'inciter les collectivités locales à évaluer les dommages subis par l'environnement lors d'extensions urbaines et à compenser en améliorant d'autres sites à proximité ou sur le ban communal. Différents systèmes d'évaluation existent à l'heure actuelle, plus ou moins sophistiqués; même s'ils ne sont pas toujours satisfaisants, ils permettent néanmoins une meilleure maîtrise de la protection de l'environnement. Autre mesure: la généralisation de la mise en place de compte écologique. C'est une sorte de système de carnet à point environnemental appliqué à la commune. Au fur et à mesure que celle-ci améliore la qualité de son territoire, elle se constitue un capital de points supplémentaires qu'elle pourra négocier si elle fait un agrandissement ayant un impact environnemental («Öko-Konto» en Rhénanie-Palatinat). Enfin, la prise en compte de la biodiversité et de générations futures suppose d'une part, de décloisonner les espaces verts pour permettre la circulation des espèces entre zones isolées afin d'accroître la biodiversité; d'autre part, de mettre en place, dans les zones les plus densément peuplées, des restrictions d'extension afin de laisser aux générations à venir des opportunités d'action (ceci existe déjà dans certains secteurs de la Ruhr).

Conclusion

Le modèle rhénan, malgré ses limites, semble mieux correspondre à un choix de développement durable que le modèle métropolitain. En effet:

- il est au moins aussi efficace en ce qui concerne le développement économique. Le fossé rhénan est une région à haute compétitivité économique; cela tient en grande partie à la performance de ces entreprises, mais aussi à celle de l'espace urbain qui les supporte (c'est une des régions européennes où les salaires sont les plus élevés, et qui est largement exportatrice; Francfort, Zurich sont des places financières internationales qui peuvent rivaliser avec Paris);

- du point de vue de l'environnement, le problème est plus complexe: d'un côté, une accessibilité facile entre centres urbains, multipliant les cloisonnements de l'espace en zones isolées, est défavorable à la biodiversité; de l'autre, la protection des espaces libres (trame verte), la prise en compte de la dimension «détente» de ces espaces et des besoins des générations futures, est nettement plus marquée;

- enfin, en ce qui concerne la qualité de vie et l'atténuation des confrontations sociales, le modèle rhénan semble nettement supérieur au modèle métropolitain (résultat qui peut d'ailleurs être imputé à la situation économique et sociale de la RFA en général); excepté dans les nouveaux Länder de l'Est, il n'existe pas en RFA de confrontation comme on peut les voir en France. Néanmoins, on peut constater une accentuation, ces dernières années, de la ségrégation sociale (population d'origine étrangère et bas revenus dans les seconds centres des villes, population aisée à la périphérie).

Ce modèle, pour être efficace, suppose que soit réuni un certain nombre de conditions: une forte densité de population assez régulièrement répartie;

Perspectives « rurbaines » aux Pays-Bas

PRÉSENTATION DE QUATRE SCÉNARIOS

Joseph Jonkhof

*Institut pour la recherche de la forêt et de la nature, section écologie urbaine,
Wageningen, Pays-Bas*

Les Pays-Bas ont récemment engagé un travail de scénarios prospectifs sur la ville à partir d'hypothèses sur le développement économique et social, les besoins en espace et l'aménagement du territoire.

Les Pays-Bas en 2030: trois scénarios d'évolution économique

Le Bureau Central du Plan (CPB) avait auparavant réalisé une étude prospective sur le développement économique et social aux Pays-Bas, sur laquelle nous nous sommes appuyés. Cette étude se présente sous forme de scénarios, variant selon trois perspectives politiques et culturelles.

Scénario 1: « L'Europe divisée »

« L'Europe divisée » suppose une Europe dans laquelle les gouvernements et les groupes socio-économiques se partagent le marché selon la formule du « chacun pour soi ». Il y a un manque de politique et de concertation communes, une forte pression nationale, et un risque relativement important de gaspillage quant au recours aux ressources humaines et naturelles.

Scénario 2: « coordination européenne »

Dans cette Europe, c'est au contraire la concertation et la coordination qui caractérisent les décisions en matière spatiale, économique et culturelle.

une protection conséquente des espaces libres et de leurs liaisons; un réseau de transport autoroutier et de transport collectif efficace; pour l'avenir, une politique financière et foncière interventionniste; et surtout une volonté politique d'aménagement de l'espace, c'est-à-dire une planification régionale opposable aux documents d'urbanisme locaux.

Même si, pour des raisons culturelles, ce modèle n'est pas transposable point à point dans d'autres espaces, nous ferions bien, en France, de nous en inspirer⁶⁴, en particulier dans des régions transfrontalières comme: Alsace, Nord Pas-de-Calais, Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur, ainsi que dans les territoires couverts par les directives territoriales d'aménagement. L'exemple du département du Haut-Rhin et son schéma « aménagement et paysages »⁶⁵ précédant la remise en chantier des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme est peut-être un exemple à suivre.

Si malgré leurs compétences, les régions en France n'ont pas la possibilité de planifier l'espace, pourquoi ne pas créer des établissements publics regroupant les services de l'État et représentant des communes (à l'image des régions d'aménagement en RFA), ayant pour fonction d'élaborer un schéma directeur d'aménagement s'imposant aux collectivités locales?

Gwiazdzinski,
Planification
in *Le Monde*,
1997.

ent
,
liraux de
nt de l'espace
es haut-rhinois,
ral
n.