

**Zeitschrift:** Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

**Herausgeber:** Société de communication de l'habitat social

**Band:** 39-40 (1967)

**Heft:** 11

**Artikel:** L'aménagement de l'aire urbaine de Belfort - Montbéliard - Héricourt

**Autor:** Pozzi, Jean

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-126351>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.04.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## L'aménagement de l'aire urbaine de Belfort - Montbéliard - Héricourt

par Jean POZZI,  
inspecteur général de la Construction,  
chef des Services régionaux de l'Équipement  
d'Alsace et de Franche-Comté

53

C'est par un patient et difficile cheminement que les études d'aménagement et d'urbanisme sont parvenues à se libérer, plus particulièrement au cours des dernières années, du cadre trop étroit et souvent artificiel que constituent les limites administratives des villes et de leur agglomération, pour appréhender la réalité géographique du développement, perçue dans une large perspective d'avenir et basée sur des solidarités profondes.

Si des particularismes désuets, s'ajoutant à une méfiance marquée à l'égard de tout ce qui s'appuyait sur des prévisions à moyen ou à long terme, ont confiné de nombreuses villes dans des vues étroites, on peut penser, à certains signes qui apparaissent, que les choses ont changé.

Des influences multiples auront joué dans ce sens. Parmi celles-ci, il n'est pas vain de mentionner, à l'actif de la politique de régionalisation, l'insertion des plans et des programmes urbains dans un cadre géographique plus large et dans des objectifs à plus long terme.

Les schémas d'armature urbaine, comme les études poursuivies au niveau des grandes aires métropolitaines, des «régions ou zones urbaines», se sont très vite affirmés comme une phase indispensable des études urbaines prises dans leur sens large. Ainsi, et ainsi seulement, peuvent être mis en évidence des objectifs qui dépassent les capacités et les moyens des collectivités locales.

Harmonisation des développements des agglomérations composantes, identification et mise en place rationnelles dans l'espace et dans le temps des grands équipements structurants, effet organisateur accru, meilleure utilisation des potentialités et des moyens de chacune des collectivités, tels sont quelques-uns des résultats que les collectivités publiques peuvent attendre de ces études d'un style nouveau, actuellement entreprises en d'assez nombreux points du territoire.

La zone polynucléaire assez complexe située au nord-est de la région de Franche-Comté, qui intéresse trois départements, et dont émergent les deux agglomérations de Belfort et de Montbéliard, représente, avec une population d'environ 200 000 habitants, un ensemble urbain d'une dimension moyenne, dont la réalité du point de vue de l'aménagement, si elle n'a été perçue que récemment, n'en constitue pas moins une donnée irréversible. Sa structuration pose incontestablement des problèmes délicats.

Ce sont les études en cours qui devront – si elles peuvent

être dotées des moyens nécessaires – faire la démonstration des objectifs de développement et d'organisation d'ensemble, et entraîner l'adhésion indispensable des collectivités locales.

### Situation géographique

Entre l'extrémité nord des contreforts du Jura et la limite méridionale des Vosges, la dépression que les géographes désignent indifféremment sous le nom de Porte-de-Bourgogne ou de Porte-d'Alsace, constitue un passage naturel privilégié entre la vallée du Rhin et celle de la Saône en direction du Rhône.

Un faisceau de voies de communications multiples – routes, voies ferrées, canaux – réalisées en d'autres temps, ce qui explique leur inadaptation actuelle, y a favorisé les implantations des activités et des hommes.

A quelques kilomètres seulement de la Suisse, à une cinquantaine de kilomètres de l'Allemagne, trop proche de Bâle pour ne pas en subir certaines influences, cette région présente plusieurs des aspects particuliers d'un secteur frontalier dont l'économie se trouve confrontée en permanence avec celle des pays voisins.

Belfort et Montbéliard, avec leurs importantes industries, en constituent les deux points forts, dans un environnement de petites villes et de villages.

### Rappel historique

L'ensemble urbain qui se dessine actuellement n'a pas été préparé par l'évolution historique.

A travers une longue succession de tumultes, Belfort et Montbéliard ont, en effet, connu des destinées très dissociées.

Le Territoire de Belfort est une partie de l'Alsace qui en a été détachée après la guerre de 1870, et qui a alors échappé à l'annexion allemande.

Cependant que Belfort était rattaché à la France depuis 1648, le comté de Montbéliard a constitué, jusqu'en 1793, une enclave étrangère, wurtembergeoise, liée à l'Empire, et profondément marquée par la Réforme.

Belfort, promu au rang de préfecture en 1871 – Montbéliard étant alors sous-préfecture du Doubs – devait connaître un essor exceptionnel par suite de l'exode alsacien qui provoqua un doublement de sa population entre 1870 et 1914 et s'accompagna d'implantations industrielles très marquantes (filatures Dollfus-Mieg et Société alsacienne de constructions mécaniques, devenue Alstom). Depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle, le pays de Montbéliard était le

siège d'industries très actives, se rattachant principalement à la métallurgie, à la mécanique et au textile. Sous l'impulsion des deux familles Peugeot et Japy, cette industrie devait connaître d'importants développements et s'élever en technicité, utilisant au mieux les aptitudes remarquables de la population.

La création, en 1912, de l'usine des automobiles Peugeot, dont l'expansion provoqua un appel de main-d'œuvre dans une aire de plus en plus étendue, a influencé et continue d'influencer profondément la vie de tout ce secteur géographique.

#### L'évolution récente

L'évolution des industries de ce secteur au cours des quinze dernières années, le fort courant d'immigration qu'elle a suscité et une poussée d'urbanisation particulièrement brutale ont profondément affecté les structures préexistantes et multiplié les relations d'interdépendance au sein d'un bassin économique où sont assurés 60 000 emplois industriels. Ainsi s'est constituée une vaste zone urbaine autour de deux pôles n'ayant chacun qu'un poids trop faible pour équilibrer le support industriel.

L'intensité de cette transformation, l'importance aussi qu'elle prend dans le développement de la région de Franche-Comté, sont mises en évidence par quelques traits significatifs :

- la zone urbaine de Belfort-Montbéliard représente la plus forte concentration urbaine de la région de Franche-Comté;

- entre 1954 et 1962, elle a absorbé 54% de l'accroissement total de la population de la région. Ce fait doit être apprécié en considérant que de toutes les régions de France, c'est la Franche-Comté qui a connu la plus forte progression du taux d'urbanisation (26% contre 14% pour la France entière). Sa population totale s'est accrue de 8,1%. Si ce chiffre ne s'écarte pas de la moyenne nationale, il recouvre un taux de natalité qui est l'un des plus élevés de France;

- le rythme de croissance de l'agglomération de Montbéliard (43% entre 1954 et 1962), suscité par l'expansion des usines Peugeot, place celle-ci au deuxième rang des agglomérations françaises, tout de suite après Grenoble. Sur le plan régional, les études d'armature urbaine de la Franche-Comté ont souligné la faiblesse générale du réseau urbain en tant que support du développement régional. Cette faiblesse est particulièrement accusée dans la partie nord-est de la région.

Toute l'évolution de ce secteur, avec sa natalité particulièrement élevée et les forts courants d'immigration que l'on y constate, est conditionnée, en fait, par la consolidation des pôles urbains, particulièrement quant à leur rôle d'encadrement tertiaire et aux possibilités d'emploi qu'ils offrent, que ce soit dans l'industrie ou dans les activités de services.

C'est à près de 300 000 personnes que se chiffrait, en 1962, la population de ce que l'on peut appeler la «zone de responsabilité» du couple urbain Belfort-Montbéliard. Elle atteindra probablement 420 000 ou 450 000 habitants en 1985.

Encore faut-il, si l'on veut que le complexe urbain joue efficacement son rôle dans la région, qu'il affirme son unité et qu'il sache orienter ses développements dans les directions qu'impose l'évolution des besoins de la population.

Quel est actuellement l'état d'urbanisation de l'ensemble et, en particulier, celui des deux pôles principaux ?

Belfort, qui comptait 43 000 habitants en 1954, avait une population de 50 000 habitants en 1962, et se trouvait à la tête d'une agglomération de 65 000 habitants.

Son extension s'est faite de façon assez continue par des développements tantôt ponctuels – deux ZUP ont été réalisées à la périphérie – tantôt linéaires, et particulièrement nets en direction de l'ouest.

L'industrie, représentée principalement par les usines Alstom et Bull, occupe 56% des actifs, sans que pour autant les activités tertiaires, qui assurent 44% des emplois, soient notoirement déficientes, du moins si l'on s'en tient aux services nécessaires à la vie de l'agglomération belfortaine.

Dans le même temps, la population de l'agglomération de Montbéliard passait de 67 000 à 96 000 habitants, soit un accroissement de 43%, particulièrement important.

On aurait pu s'attendre que cette croissance se réalisât pour l'essentiel autour de Montbéliard, ou même de Sochaux. Elle se présente, en fait, comme un semis urbain anarchique affectant toutes les communes, avec d'importantes implantations d'habitat dans des espaces intersticiels.

Phénomène de transition, ce développement diffus a tout juste permis à Montbéliard, qui est la tête de cette agglomération, de dépasser 20 000 habitants en 1962. Il a fallu

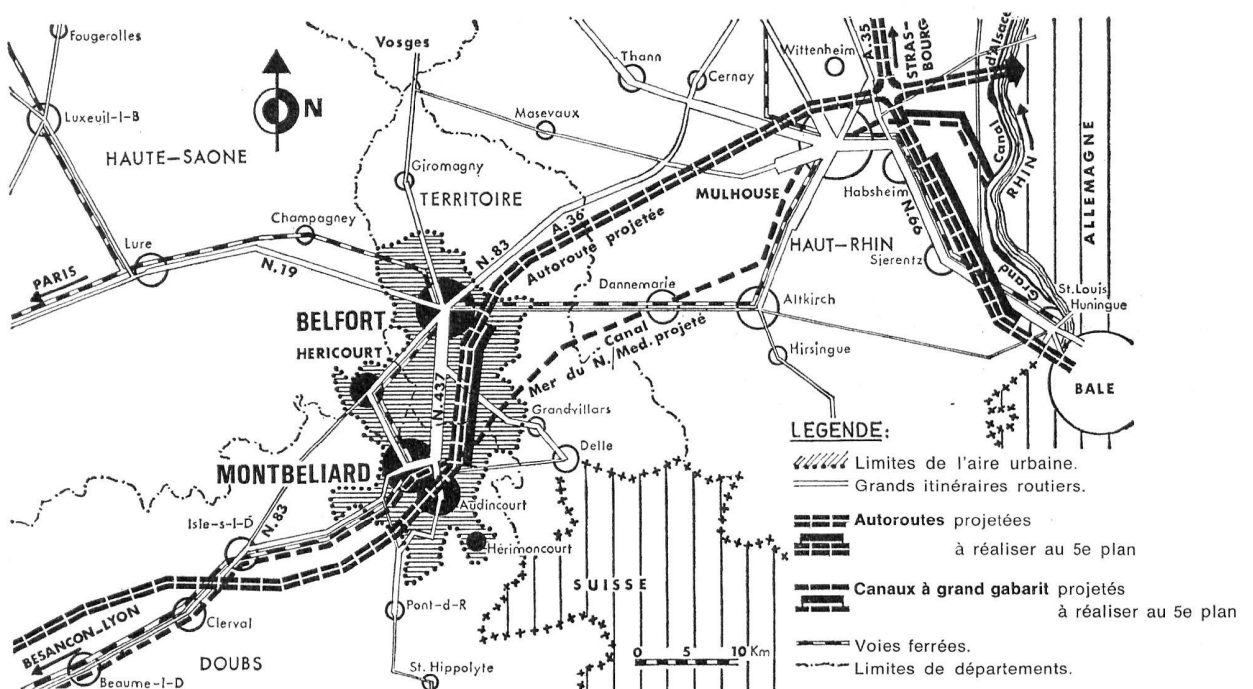
attendre les dernières années pour voir cette ville affirmer une volonté d'urbanisation centrale, l'organisation des districts urbains ayant eu un effet positif à cet égard. Le support industriel de l'agglomération est constitué par les usines du holding Peugeot, qui occupent plus de 30 000 personnes, et par des entreprises sous-traitantes. La physionomie de l'emploi est révélatrice d'une « cité industrielle » dont les activités tertiaires sont notoirement déficientes. 76% des actifs sont employés dans l'industrie, contre 24% seulement dans les autres secteurs, signe irrécusable de l'insuffisance du développement tertiaire. En effet, la proportion d'actifs dans ce dernier secteur dépasse généralement 50% dans les agglomérations de l'est de la France ayant un chiffre de population voisin. Situation assez étonnante, on ne constate pas d'efforts notables d'urbanisation au niveau des communes autres que Belfort et Montbéliard, ce qui explique dans une certaine mesure que des nouveaux groupes d'habitations se

trouvent maintenant dissociés de toute vie urbaine effective, et que l'on assiste à une dégradation de certaines zones rurales.

**Mise en évidence d'une aire urbaine**

Le compartimentage administratif actuel, auquel la régionalisation apporte déjà une certaine atténuation, et la dissocation des courants spontanés d'urbanisation n'ont pas empêché qu'un sang nouveau circule dans un espace élargi englobant Belfort et Montbéliard et dont l'unité se marque en premier lieu par son rôle de contact entre le monde rhénan et le monde rhodanien. Un certain nombre de liens organiques – existants ou à développer – qui illustrent la cohésion de l'aire urbaine, appuyée sur un même support économique et sur une même organisation de services, ont été mis en évidence par les études exploratoires tendant à délimiter un périmètre pour le recueil de données et les analyses.

**L'aire urbaine de Belfort – Montbéliard – Héricourt**



Cette délimitation de départ englobait 57 communes, recouvrant 329 km<sup>2</sup> et qui totalisaient, en 1962, 185 000 habitants. Selon les prévisions faites, ce chiffre avoisinera 300 000 en 1985, pour atteindre 400 000 en l'an 2000. La progression des études tend à élargir le périmètre. Il grouperait alors 82 communes ayant, en 1962, une population totale de 208 000 habitants.

Parmi ces liens organiques, les plus significatifs sont:

a) La proximité des deux agglomérations principales: 15 km. séparent les centres de Belfort et Montbéliard, mais, en réalité, les limites d'agglomérations ne sont distantes que de 6 km. et encore ce parcours est-il jalonné de petits noyaux intermédiaires d'urbanisation;

b) L'insertion sur un même axe de développement qui constitue l'une des lignes de force de la France de l'Est. Or, le développement rationnel d'un axe, quel qu'il soit, implique une unité de conception, et pose un problème de dimension pour la plupart des grands équipements qui en constituent l'expression.

Dans sa matérialisation actuelle, l'axe groupe des voies de communication diverses: R.N. 19, R.N. 83 et R.N. 437 – le seul itinéraire de Franche-Comté supportant un trafic supérieur à 10 000 véhicules par jour – canal du Rhône au Rhin, canal de Montbéliard à la Saône, voies ferrées Paris-Bâle et Mulhouse-Dôle (Strasbourg-Lyon). Il constitue un tronçon particulièrement vivant de l'axe mer du Nord-Méditerranée.

La plupart des composants de cet axe ne répondent plus aux besoins actuels. Les ambitions mesurées que représentent l'autoroute Mulhouse-Beaune – dont le tronçon Belfort-Montbéliard est inscrit au V<sup>e</sup> Plan – et qui rejoindra l'autoroute Paris-Marseille, la transformation de la voie ferrée Mulhouse-Dole, en cours de réalisation, atteindront d'autant plus sûrement – pour s'en tenir à des termes économiques – les niveaux de rentabilité requis qu'ils desserviront une zone urbaine structurée et vivante, apte à tirer parti des nouvelles potentialités de développement qui seront mises à sa portée.

Dans un domaine connexe, le problème des relations avec l'économie des cantons suisses de Bâle et de Berne, et celui des infrastructures à développer appellent une solution globale pour l'ensemble Belfort-Montbéliard. La Suisse du nord-est manifeste, en effet, la volonté d'avoir une porte ouverte sur l'axe qui se dessine. Une solution partielle se réalise actuellement dans la zone industrielle et portuaire de Belfort-Bourgogne.

c) Une imbrication économique très étroite caractérisée par le fait que les industries font appel aux mêmes réservoirs de main-d'œuvre. D'importants échanges de travailleurs ont lieu chaque jour entre Montbéliard et Belfort et les migrations quotidiennes de travail sont considérables dans l'ensemble de ce secteur, sans aller jusqu'à considérer l'aire étendue de ramassage de Peugeot et de l'Alsthom, dont le rayon avoisine 50 kilomètres.

L'industrie, essentiellement axée sur l'automobile et la construction électrique, présente un monolithisme qui est source d'inquiétude en face des graves risques que ferait courir une crise économique affectant ces productions. D'autres considérations tenant pour l'essentiel à la grande vitalité démographique de ce secteur et aux perspectives que les principales industries se sont tracées pour l'avenir, font que de nouvelles activités, appartenant de préférence à des branches autres que celles qui dominent actuellement, doivent s'implanter.

Cet objectif commun à Belfort, à Montbéliard et à l'ensemble des villes comprises dans l'aire urbaine, ne saurait être poursuivi de façon incohérente et fragmentaire. Les chances bien faibles que la dispersion actuelle laisse à chacune des agglomérations seront incontestablement accrues par la création d'une infrastructure sociale, culturelle, récréative qui soit celle d'une grande ville. Le fait que les implantations industrielles et portuaires nouvelles sont appelées à se réaliser dans un même site, particulièrement favorisé, en bordure de la voie d'eau portée au grand gabarit, milite également en faveur d'une solution commune.

d) La présence dans un même espace économique de communes rurales largement tributaires de l'industrie et qui, faute d'une intégration organique dans un tissu mettant à la portée de tous les éléments du progrès, seraient vouées à la disparition.

e) Le sous-équipement tertiaire appelle des remèdes urgents qui doivent procéder d'un plan d'ensemble étroitement lié à celui des fixations de population et des possibilités de circulation à l'intérieur de l'aire. Ce plan doit traduire la hiérarchie des différents niveaux d'équipements tertiaires et discerner les activités et services «rares» pour lesquels une seule implantation se trouve justifiée par la population de l'ensemble. Un large champ d'emplois nouveaux devrait ainsi s'ouvrir au bénéfice de l'ensemble de la population.

f) La densité de population élevée, 573 habitants au km<sup>2</sup>, avec des extrêmes de 731 dans la zone de Montbéliard

et 275 dans celle de Héricourt, impose des disciplines et une mise en ordre.

Il est hautement souhaitable pour l'avenir de pouvoir faire masse de l'ensemble des possibilités d'accueil de la zone urbaine pour orienter la répartition de l'accroissement de la population sur des bases raisonnées entre les différentes communes, non seulement dans le respect des grands principes d'urbanisation, mais aussi en considérant les aptitudes financières et techniques, actuelles et prévisibles, des collectivités publiques.

C'est au niveau de l'aire urbaine qu'il faut absolument reprendre la maîtrise des grandes affectations des sols. g) De nombreux équipements collectifs sont à créer. Ceux qui existent doivent être développés et modernisés. Pour des motifs qui sont à la fois d'ordre technique et d'ordre financier (coût de première installation et frais d'exploitation), une solution commune s'imposera pour un certain nombre d'entre eux.

Une telle orientation paraît, dès à présent, devoir être étudiée pour les voiries rapides à l'intérieur de l'aire urbaine, et leur raccordement à l'autoroute, pour les grandes zones industrielles et portuaires, pour l'alimentation en eau potable et en eau industrielle (Montbéliard fournit déjà chaque jour 20 000 m<sup>3</sup> d'eau à Belfort), pour l'enseignement supérieur quasi inexistant, pour l'équipement hospitalier, sportif, pour les abattoirs.

Les équipements de loisirs eux-mêmes doivent être pensés à la dimension de l'ensemble urbain. Le massif du Ballon d'Alsace, à 18 km. au nord de Belfort, constitue, hiver comme été, pour la population industrielle de Belfort et de Montbéliard, une zone de prédilection pour les loisirs et le tourisme de week-end. Ce massif est dépourvu d'équipements sportifs et touristiques, les accès en sont difficiles et il y a là matière à une œuvre commune des collectivités publiques intéressées pour répondre à la sollicitation de leurs populations.

L'étroite solidarité qui s'est forgée entre une soixantaine de communes se trouvant inscrite dans les faits, il s'agit, par une définition claire des perspectives et des objectifs d'ensemble, d'en faire surgir de solides atouts pour l'avenir de cette région.

#### **Recherche des grandes orientations d'un schéma directeur**

Sur le fond de grisaille actuel, il est rassurant de constater que la zone urbaine, telle qu'elle se dessine à l'issue des études préliminaires, offre incontestablement, pour au-

tant que la réalité de son étendue ne soit pas mise en cause, de très larges possibilités de structuration.

La faillite du développement spontané, reconnue par la plupart des responsables locaux, le retard – quand ce n'est pas le vide – à combler en matière d'activités tertiaires, le fait que la plupart des collectivités locales, vouées à des charges financières qui sont à la limite de leurs possibilités, doivent mesurer leurs investissements pour rattraper les retards et poursuivre leur expansion, constituent autant d'éléments qui permettent d'élargir le champ des recherches pour dégager les partis d'aménagement possibles.

Autre chance pour un aménagement rationnel, les contraintes sont relativement légères. Elles tiennent, pour une part, au site, qui est assez accidenté par endroits, et au fait que de grands équipements qui exerceront un effet déterminant sur les structures urbaines à créer sont déjà décidés (autoroute A 36, voie d'eau au grand gabarit). Il faudra aussi surmonter bien des obstacles pour rénover les centres tertiaires des deux villes principales.

#### **Les problèmes à résoudre**

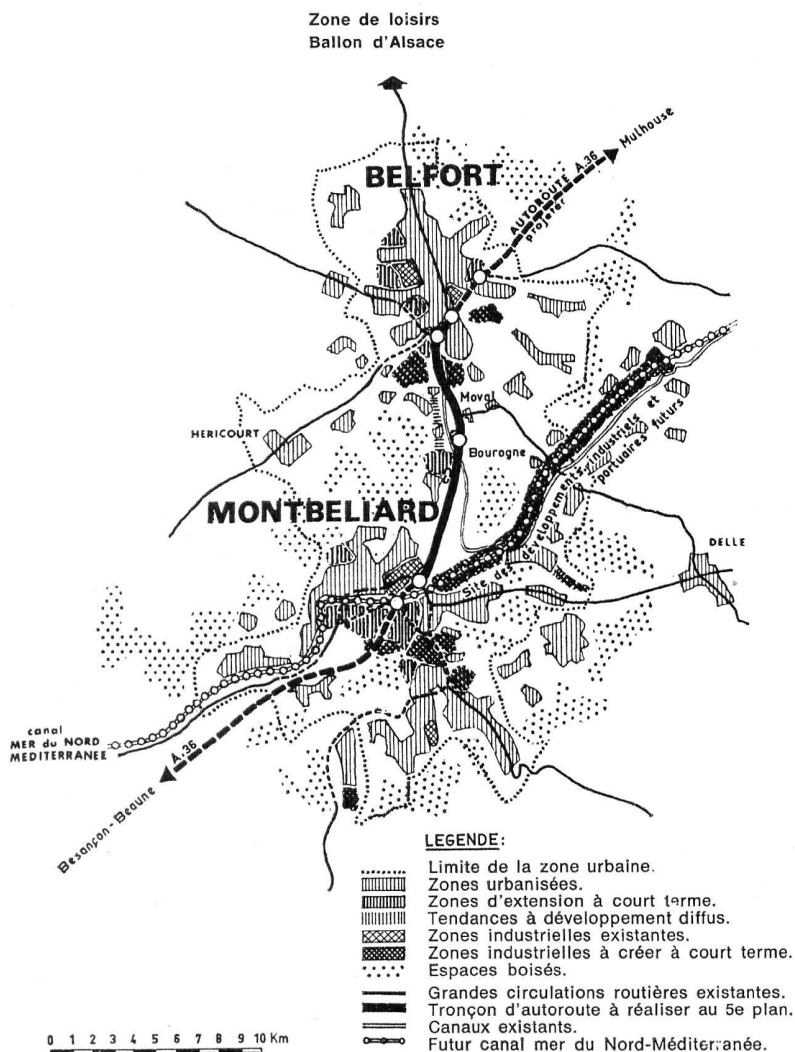
Les grands problèmes auxquels le parti qui sera choisi devra apporter une solution se profilent assez clairement. Sans que cette énumération, volontairement limitée, comporte une quelconque hiérarchie, ses différents éléments étant trop étroitement interdépendants, il doit être insisté sur les impératifs suivants :

- mise en place des activités tertiaires à la dimension d'un ensemble urbain de 400 000 habitants (perspective de l'an 2000). L'étendue de la zone urbaine, la diversité de taille des villes et villages qui la composent, imposeront une multiplicité de noyaux tertiaires, hiérarchisés et complémentaires, offrant à toute la population, en comprenant, bien entendu, celle des communes rurales, les mêmes commodités, avec le minimum de déplacements, et sans exclure les possibilités de choix ;
- réactivation à tous les niveaux, impliquant qu'un rôle soit donné à des centres secondaires – ruraux entre autres – afin d'éviter que se constituent deux centres congestionnés dans un tissu rural anémié ;
- localisation de nouvelles zones d'emplois industriels laissant une certaine souplesse dans les implantations, avec comme objectif une superficie de l'ordre de 450 hectares à offrir d'ici à 1985. Il paraît d'ores et déjà évident que

les zones industrielles qui devront s'appuyer sur la voie d'eau et disposer d'équipements portuaires seront localisées à l'est de Belfort et Montbéliard;

- mise en évidence des axes préférentiels de relations avec les régions voisines, françaises et étrangères, et rattachement de l'aire urbaine à ces axes;

#### Zone urbaine de Belfort – Montbéliard : structures territoriales caractéristiques



- tracé d'un réseau de voies rapides qui aura la double fonction de canaliser le trafic de transit et d'assurer au sein d'une aire urbaine étendue les grandes liaisons organiques, permettant de tirer le meilleur parti de l'existence d'un tronçon de l'autoroute A 36 desservant Belfort et Montbéliard;

- recherche d'un parti souple pour les nouvelles zones d'habitat. La zone urbaine étant relativement distendue, ce parti devra tenir le plus grand compte des temps et des coûts de transports. Il importe aussi qu'il assure la consolidation de certains ensembles réalisés récemment qui se trouvent coupés des possibilités de vie urbaine;

- détermination et localisation des équipements collectifs supérieurs qui sont à la dimension de la zone urbaine, en traçant la ligne de partage avec ceux qui devront se placer au niveau de chaque agglomération;

- délimitation des espaces intersticiels qui devront être préservés pour une vocation agricole, forestière, ou simplement récréative.

#### Les orientations des études

Les études, amorcées depuis une année, se trouvent devoir répondre à des sollicitations apparemment contradictoires. C'est le problème général d'une étude globale et d'assez longue haleine qui doit être poursuivie à son rythme normal, cependant que les impératifs de la vie de chaque jour imposent des décisions et des actions que précisément l'étude en cours a pour objet de déterminer et de rendre cohérentes.

C'est ainsi que, dès la fin de 1967, le début de la préparation du VI<sup>e</sup> Plan imposera de prendre position sur de nombreux projets à court terme.

Dès lors qu'il faut anticiper sur le déroulement logique des études, on se trouve amené à supputer, par avance, les lignes directrices des divers partis d'aménagement possibles.

Ce qui est dès maintenant évident, c'est que le parti qui sera adopté pour la mise en place des activités tertiaires, et, en particulier, de celles qui affirmeront l'unité de l'ensemble urbain et lui permettront de prendre la hauteur souhaitable, déterminera d'autres dispositions essentielles du schéma directeur d'aménagement.

Sur ce point on peut discerner d'emblée trois schémas possibles, qui n'excluent du reste pas d'autres directions de recherches.

a) Une première orientation consisterait à appuyer l'organisation d'ensemble sur un développement préféren-

tiel des activités tertiaires à Belfort. La reconnaissance de cette primauté trouve des arguments dans le fait que Belfort est situé au carrefour d'axes routiers et ferroviaires importants et que ses liens avec l'économie alsacienne, particulièrement avec Mulhouse, sont très étroits. Les activités tertiaires et les grands équipements collectifs y sont déjà portés à un niveau relativement élevé.

Le noyau central pourrait être étendu, non sans difficultés d'ailleurs; il ne semble pas, cependant, qu'il puisse contenir les foyers d'activités intellectuelles, culturelles, scientifiques, sociales, artistiques, qui font gravement défaut et qu'il faudrait alors regrouper à la périphérie. D'importantes opérations, en partie étudiées, devraient en tout état de cause être réalisées pour écarter du centre le trafic de transit qui l'engorge.

Il va sans dire que, dans cette hypothèse, Montbéliard aurait à organiser la mise en place des équipements tertiaires du niveau immédiatement inférieur, pour la population de sa zone d'influence propre, susceptible d'atteindre 200 000 habitants en 1985, ce qui représente une somme d'actions d'une grande ampleur en raison du retard accumulé.

La ZUP de la Petite-Hollande, située au sud de la ville et au centre de gravité de la partie la plus dense de ce secteur, reliée à l'autoroute, offre heureusement de bonnes possibilités pour la création – déjà amorcée – d'un noyau tertiaire important, le centre, actuel, très insuffisant, ne pouvant être que progressivement réadapté.

Belfort se verrait ainsi reconnaître une certaine primauté dans les activités tertiaires supérieures, tandis que Montbéliard, complétant ses structures urbaines, se renforcerait dans sa vocation industrielle.

b) Un deuxième parti possible consisterait à faire de l'autoroute urbaine Belfort-Montbéliard l'axe de composition d'une urbanisation linéaire qui organiserait la soudure des deux villes principales, à peu de distance de l'importante zone portuaire et industrielle prévue en bordure de la voie d'eau. En provoquant, sous la forme d'un grand ensemble, une concentration importante, à hauteur de Moval, on pourrait favoriser au centre de gravité de l'aire urbaine la création de toutes pièces d'un centre directionnel moderne, tout proche de l'autoroute.

Belfort et Montbéliard trouveraient alors plus de facilités pour développer sur place les activités tertiaires correspondant à leur zone d'influence propre.

c) Enfin, on peut approfondir les possibilités d'une struc-

ture bipolaire «équilibrée» qui se traduirait par un partage des équipements tertiaires des niveaux supérieurs entre les deux agglomérations, les faiblesses de la dispersion ne pouvant alors être contrebalancées que par une spécialisation de chacun des centres, dont la ligne de partage reste à trouver.

Ce choix déterminant devra, bien entendu, être éclairé par des études approfondies auxquelles les collectivités devront être étroitement associées. Les facteurs d'évolution économique, les données sociologiques et les possibilités de financement par les collectivités locales et par l'Etat, en regard des coûts d'équipements et des dépenses d'exploitation, auront une place importante dans un tel choix.

C'est aux collectivités qu'il reviendra en définitive de décider si elles acceptent d'évoluer vers une organisation commune dont le schéma directeur d'aménagement fournira les bases raisonnées. S'il devait en être autrement, il faudrait redouter que les faiblesses constatées aillent en s'aggravant jusqu'à devenir un obstacle au plein emploi des hommes et des ressources et au développement continu de la partie ouest de la région de Franche-Comté.

#### **Le dispositif des études**

L'importance du dispositif des études se trouve ainsi mise en relief, en même temps que la nécessité d'y associer étroitement les collectivités et d'informer le public.

Un problème particulier de compétences territoriales se trouve posé du fait que la zone urbaine se partage entre trois départements.

Dans une première phase, le groupe d'études et de programmation (GEP) de la Direction départementale du Doubs a été chargé, avec le concours d'un bureau d'études privé, de conduire les études du schéma directeur, le Service régional de l'équipement exerçant un rôle général d'orientation. Ces études sont menées en liaison avec un comité des élus qui réunit les maires des principales villes intéressées. Cette formule réserve pour l'avenir toutes les possibilités d'évolution, notamment de création d'une agence d'urbanisme propre à la zone urbaine telle qu'on peut la concevoir dans l'esprit du projet de loi d'orientation urbaine et foncière.

L'instrument des études d'aval, qui doivent aboutir aux schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme et aux plans d'occupation des sols pour chacune des agglomérations,



mérations et pour certaines communes devra être organisé assez vite, soit par démultiplication de l'agence qui élaborera le schéma directeur de l'aire urbaine, soit en répartissant les études entre les GEP et les directions départementales de l'équipement, l'une et l'autre de ces orientations impliquant le concours de bureaux d'études privés.

En prenant de la hauteur par rapport aux perspectives de développement propres à chacune des agglomérations, les études dont le cadre vient d'être esquissé permettront, si elles sont bien conduites, d'appréhender la réalité d'un phénomène régional qui se trouve inscrit dans les faits. En changeant de niveau géographique, ou plus simplement d'échelle, on met en évidence des problèmes d'une autre nature.

En insérant ceux-ci dans des objectifs à plus long terme, on satisfait à une exigence de coordination, de cohérence et d'efficacité.

Dans une région où le désir de progrès social est fortement ancré et où l'on sait bien que les grands changements requièrent la volonté résolue des hommes, on peut espérer voir accepter, puis apprécier, l'idée d'unité de conception qui anime ces études.

Il ne faut cependant pas se dissimuler que l'entreprise de conciliation des objectifs de développement de l'ensemble avec les ambitions particulières à chacune des grandes agglomérations risque de faire surgir des difficultés.

L'action orientatrice de l'Etat peut à cet égard être très utile. Dans le même sens, l'intervention des instances régionales, dans le cadre du rôle qui leur est imparti en matière de programmation d'investissements publics, se justifie dès lors qu'il est reconnu que le schéma directeur d'aménagement de l'aire urbaine est un instrument qui permet de mieux utiliser les moyens de chaque collectivité et de donner leur plein effet aux investissements privés.

Le nouveau chapitre qui, par le moyen de structures bien adaptées, peut s'ouvrir pour ce secteur vital de la Franche-Comté devrait, en lui donnant ses chances propres, reléguer au rang des faux problèmes la crainte, déjà exprimée, d'un «écartèlement» entre les deux zones de haute pression que sont l'Alsace et l'espace rhénan d'une part, Dijon et Lyon d'autre part.

J. Pozzi.

«Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment, octobre 1967.»

Nous donnons ci-dessous le programme des colloques et séminaires de l'UIA pour 1968. A ce propos, nous rappelons que, au contraire des commissions permanentes de travail qui sont fermées, composées uniquement des représentants des sections nationales, les colloques et séminaires sont des manifestations ouvertes auxquelles participent non seulement les délégués des sections, mais également des architectes à titre individuel, et des spécialistes appartenant à d'autres disciplines intéressées aux thèmes des réunions sous certaines conditions. Pour assurer la continuité de ces rencontres et les préparer, le Comité exécutif de l'UIA a désigné des petits groupes de travail de cinq ou six personnes.

### III<sup>e</sup> Colloque sur l'industrialisation du bâtiment

Organisé par le Groupe de travail de l'industrialisation du bâtiment, dirigé par Jean Duret et par la Section espagnole de l'UIA et le Collège des architectes de Catalogne et des Baléares, ce colloque, qui fait suite à ceux de Delft et de Belgrade, se tiendra du 22 au 27 avril 1968 à Barcelone (Espagne).

Président du colloque: Manuel de Sola-Morales, Barcelone.

Rapporteur général: A.G. Héaume, Paris. Sont invités à y participer: deux délégués maximum de chaque section nationale et des membres observateurs de diverses disciplines intéressés par le thème.

*Thème:* «Economies nationales, architecture et industrialisation du bâtiment». Sous quelles formes et par quel processus l'industrialisation du bâtiment doit-elle être envisagée par les architectes en fonction des conditions économiques des divers pays et notamment de ceux qui sont en voie de développement? Les cinq divisions principales en seront:

1. Programmes.

Rapporteur: D.T. Sougarev (Maroc).

2. Main-d'œuvre.

Rapporteur: O. Callaghan (Irlande).

3. Moyens matériels.

Rapporteur: A. Bizri (Liban).

4. Bases économiques.

Rapporteur: M. Steriz (Yougoslavie).

5. Méthodes.

Rapporteur: M. Giertz (Ethiopie).

Un questionnaire sur le thème a été adressé à toutes les sections nationales; les réponses des sections – et les