

DIMENSION

VILLES ET TERRITOIRES

67

DECEMBRE 2011

LES CAHIERS THÉMATIQUES DE L'ADEUS

RÉGION MÉTROPOLITAINE
DE STRASBOURG :

**COHÉSION ET
RAYONNEMENT
DES TERRITOIRES**

Dans le cadre du travail de prospective en cours, l'ADEUS vous propose un numéro co-produit avec le SCOTERS, portant sur des échanges de Pierre Veltz, spécialiste des dynamiques territoriales, avec les acteurs de notre territoire. Le sujet en est la place du territoire local en tant que métropole, dans un système économique mondialisé.

Le débat souligne combien notre territoire possède déjà les ingrédients pour s'inscrire dans une mondialisation positive, en s'appuyant sur les pratiques de la vie des gens : « nos habitants vivent dans un village mais habitent tout un territoire ». Il reste à s'en donner les moyens pour en réussir l'alchimie : nouvelles logiques de bassins de vie entre territoires voisins, projets mutualisés, innovations sociétales, coopérations et démocratie renouvelées...

*Robert Herrmann,
Président de l'ADEUS*

L'essentiel, c'est le projet

L'économie mondiale actuelle est une économie globale fondée sur des métropoles, des villes en réseaux les unes avec les autres. Comment dans ce monde très ouvert, et extrêmement concurrentiel, que personne ne maîtrise vraiment, arriverons-nous à tirer notre épingle du jeu ? Pierre Veltz nous livre ses constats, ses analyses et ses propositions.

Synthèse de la conférence du 16 juin 2011 sur le thème : **Place et rôle des métropoles et du territoire local dans un système économique mondialisé.**

On redécouvre aujourd'hui que les grandes villes sont véritablement le moteur du développement économique et social. L'historien français Fernand Braudel opposait ce qu'il appelait « les économies territoriales » aux économies urbaines avec, d'un côté, les économies où l'État, puissance publique, construit un grand territoire homogène – c'est le cas de la France, de l'Espagne – et de l'autre, des économies qui fonctionnent sur des villes en réseaux comme ce fut longtemps le cas de l'Italie ou de la Flandre.

Ces deux modèles ont coexisté et, au moins dans un premier temps, l'État a gagné. Il a absorbé les villes et s'est imposé comme le cadre de référence fondamental. Aujourd'hui, nous assistons, à l'échelle mondiale, au retour des économies urbaines en réseaux. De ce point de vue-là, nous sommes dans un monde plus « braudélien » que traditionnel. L'économie mondiale actuelle est une économie globale fondée sur des métropoles, des villes en réseaux les unes avec les autres qui, souvent, enjambent, voire oublient ou "bypassent" les structures étatiques constituées. Bien sûr, les États restent des acteurs majeurs, mais la dynamique du monde est tirée par de grandes régions métropolitaines. Les chiffres sont spectaculaires ! Les dix premières grandes régions métropolitaines, comme

Tokyo, Osaka ou le corridor Boston/New York/Philadelphie, regroupent 6 à 7 % de la population mondiale, mais réalisent 40 à 50 % de la production du monde, et concentrent 80 % de sa technologie. En matière de haute technologie, le phénomène de polarisation est encore plus affirmé, les deux tiers du capital-risque mondial sont condensés sur quelques pôles : San Diego, la Silicon Valley, l'est des États-Unis, et Israël qui est un pôle très important.



Pierre VELTZ

Chercheur, sociologue et économiste, spécialiste des dynamiques territoriales

Président-Directeur général de l'Etablissement public Paris-Saclay





Photo : Myriam Jeanninard, ADEUS

« L'économie mondiale actuelle est une économie globale fondée sur des métropoles, des villes en réseaux les unes avec les autres. » - Ci-dessus : Francfort sur le Main



Le contact entre les humains : irremplaçable

Théoriquement, la localisation devrait avoir peu d'importance au regard des outils de communication dont nous disposons aujourd'hui. D'ailleurs, certaines personnes annoncent la fin des villes, et l'avènement d'une ère où l'on pourra travailler chez soi, à la campagne, etc. Or, il se produit exactement le contraire. D'ailleurs, à l'époque où l'énergie électrique a commencé à monter en puissance, certains bons esprits, comme Henry Ford, pensaient qu'il en était fini des villes puisque, l'énergie étant disponible partout, on allait enfin pouvoir mettre les usines à la campagne pour une plus grande tranquillité des ouvriers... Or, le même Henry Ford a opéré une concentration absolument gigantesque à Détroit et il en a résulté une polarisation et une spécialisation extrêmement forte.

Si les villes et territoires sont aujourd'hui aussi importants, aussi puissants dans cette société de la communication généralisée, c'est parce qu'ils continuent à produire des choses que l'on n'arrive pas vraiment à produire à travers nos outils de communication. Le regretté François Ascher disait que, plus tout est télécommunicable, plus ce qui ne l'est pas acquiert de la valeur. Malgré des outils très sophistiqués de télécommunication, le contact entre les humains reste fondamental, car il est un opérateur de confiance sans lequel aucune économie ne peut fonctionner, parce qu'il réduit les incertitudes. Ainsi, les réseaux économiques mondiaux ne sont pas des réseaux simplement professionnels, ce sont des réseaux dans lesquels on est arrivé à construire de la confiance, ce qui permet ensuite de faire du déploiement.



Les nouveaux tissus métropolitains

Le territoire hiérarchisé ne fonctionne plus vraiment sur le modèle de ce que nous avons appris dans nos cours de géographie avec une capitale, des grandes villes, etc., parce que des flux en tous genres subvertissent ce bel ordonnancement. Les villes ne sont plus simplement les éléments d'une hiérarchie urbaine donnée, mais des acteurs dans un système de flux ouverts. Le modèle d'aménagement français du territoire avec Paris et ses métropoles d'équilibre est en bout de course, me semble-t-il. Il ne s'agit plus, en effet, d'équilibrer Paris, mais de trouver des formes nouvelles de coopération à l'intérieur de ce tissu. Les villes, y compris des villes de taille relativement moyenne, ont aujourd'hui la capacité de jouer leurs propres cartes. Ce qui ne veut pas dire qu'il faille tirer un trait sur tous les liens traditionnels avec l'État, etc. Quatre points me paraissent importants dans ces morphologies : l'opposition rural/urbain, la multipolarité, la mobilité et la logique de fragmentation.

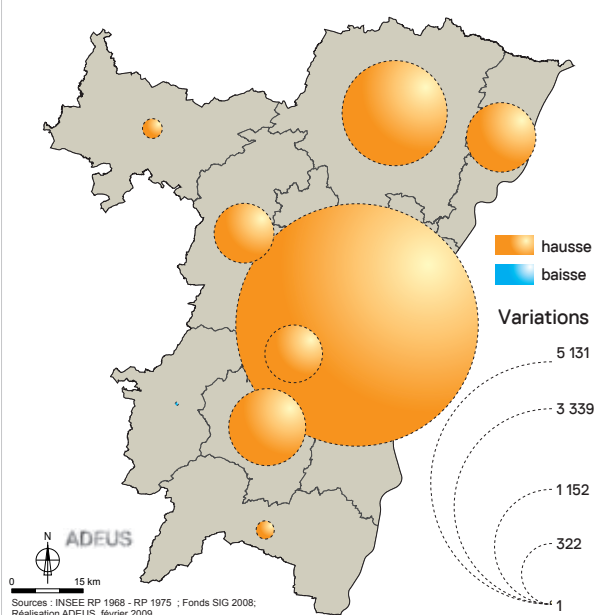


L'opposition rural/urbain change de sens

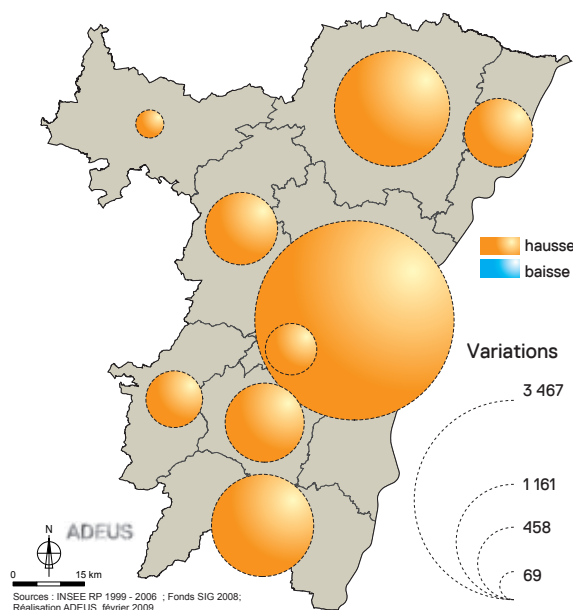
Les agriculteurs sont minoritaires dans l'espace rural, même s'ils continuent d'y jouer un rôle très important, tandis que les ouvriers vivent essentiellement dans les communes rurales. Le niveau de service dans les communes rurales est de plus en plus proche de celui des espaces urbains. Des études de l'INSEE sur l'accès à des services traditionnellement urbains, comme les agences de voyages, les instituts de soins de beauté, etc. montrent que le pourcentage de population se trouvant dans un rayon de 5 km autour de l'un de ces services est presque aussi important dans le monde rural que dans le monde urbain. Ainsi, le rural est en croissance dans toute la France, mais on ne peut parler de périurbanisation, parce que ces zones sont parfois très loin des villes, mais on peut parler d'une autre forme d'habiter ce territoire. Dans les années quatre-vingt – quatre-vingt-dix, la carte française était très contrastée, les zones colorisées en rouge désignaient les villes qui attiraient, les zones en bleu représentaient ce que la DATAR appelait la « diagonale du vide ». Aujourd'hui, à l'exception de quelques régions interstitielles, presque tout est en rouge ou en orangé.

J'ai été très frappé, lors des discussions sur le Grand Paris, de voir à quel point la question des espaces ruraux, y compris agricoles, intégrés aujourd'hui dans la métropole, devient une question majeure. Nous sommes face à une nouvelle problématique, celle d'une agriculture qui devient une activité à part entière de la ville. Sur le Plateau de Saclay, 2 300 hectares de terres céréalières sont en cours de sanctuarisation et nous sommes à 15 km de Notre-Dame ! Certains, de manière un peu provocatrice, parlent d'urbain généralisé, ce que semble confirmer une étude du géographe Jacques Lévi, selon lequel seuls 3 % des gens seraient dans le rural. Je crois tout de même qu'il exagère un peu...

VARIATION DE LA POPULATION ENTRE 1968 ET 1975



VARIATION DE LA POPULATION ENTRE 1999 ET 2006





Multipolarité et mobilité

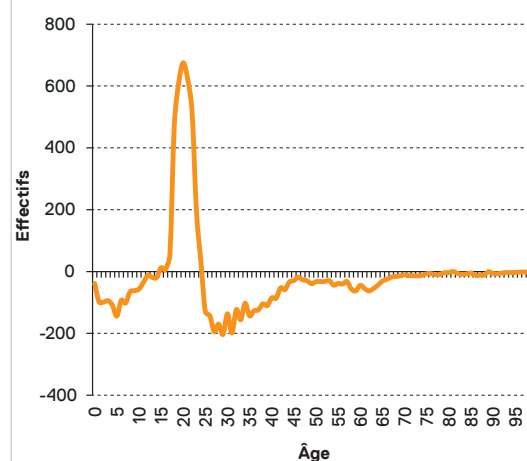
On fait ses courses à un endroit, on va à l'hôpital ailleurs... Les gens vivent aujourd'hui dans des espaces multipolaires. Dans ce contexte, la présence d'un pôle fort, qui puisse tirer le reste, est importante.

Quant à la mobilité, elle est certes génératrice de stress, de CO², etc. Mais je pense qu'elle va sinon augmenter, du moins rester un élément essentiel de nos vies. Première raison : la mobilité est aujourd'hui une valeur. Que l'on aime ou pas. La mobilité, c'est la modernité et l'on pourra revenir en arrière sur certaines de ses formes, mais sûrement pas là-dessus. La deuxième raison pour laquelle les gens veulent vivre dans un tissu métropolitain, c'est l'accès à la diversité des offres et services, et cela passe avant tout par la mobilité. Une métropole dans laquelle chacun resterait dans son village sans en bouger n'est plus une métropole. Des études économétriques très précises montrent une corrélation très forte entre le dynamisme des villes, en termes de croissance et de revenus, et « la taille effective du marché du travail »¹. Plus le territoire est grand en fait, plus cela crée du dynamisme, plus cela permet aux gens d'avoir du choix, aux ménages de trouver du travail et aux enfants de trouver des écoles. Voilà l'essence même de la métropole. Donc la métropole immobile, moi je n'y crois pas.

¹. La taille effective du marché du travail c'est le nombre d'emplois auxquels vous pouvez avoir accès en une heure, en deux heures.



LA CUS ATTIRE LES ÉTUDIANTS



LES CHIFFRES-CLÉS

50 % des arrivants dans la CUS viennent de l'extérieur de l'Alsace

2/3 des arrivants dans la CUS sont âgés de 18 à 29 ans

55 % des sortants de la CUS sont âgés de 25 à 44 ans

Près de 1 000 habitants en moins par migration dans la CUS chaque année

Un étalement urbain intelligemment organisé

Un étalement urbain qui se trouverait le long de l'axe de transport en commun, avec des pôles relativement denses, ne présente pas vraiment de souci. En revanche, l'étalement urbain à la francilienne, où chaque petit bourg ou village de Seine et Marne a fait son lotissement sans développer de services, est catastrophique. Les gens ont besoin d'avoir deux voitures, doivent circuler sans arrêt, ce qui fait des trajets quotidiens infernaux et des dépenses en transport énormes, qui exploseront le jour où le prix du pétrole augmentera vraiment. Mais l'étalement urbain en soi, s'il est maîtrisé et organisé intelligemment autour de noyaux denses et de systèmes de transport adaptés, n'est pas forcément le mal absolu que l'on se plaît parfois à raconter.

N'oublions pas qu'il faut prendre en compte la totalité des déplacements que font les gens. Une étude en Île-de-France de Jean-Pierre Orfeuill, l'un des meilleurs spécialistes des mobilités en France, montre que l'habitant de grande couronne émet quatre fois plus de gaz à effet de serre que le Parisien intra-muros, qui a la chance d'aller à son travail à vélo. Et donc, haro sur l'habitant de grande couronne ! Mais lorsqu'on fait la moyenne, non plus sur les jours ouvrables de la semaine, mais sur la semaine entière et l'année, on constate que la contribution énergie/gaz à effet de serre des gens est à peu près proportionnelle à leurs revenus. Le Parisien à vélo qui économise pendant la semaine se rattrape largement le week-end ou pendant les vacances, en prenant des avions pour les Baléares ou les Caraïbes...

J'ai une thèse très provocante et très simple là-dessus : l'étalement urbain n'est pas un problème écologique, c'est un problème social. Dans un scénario d'augmentation du coût de l'énergie, ce sont évidemment les moins riches qui payeront. On a réalisé des cartes sur les lieux d'habitation des cadres et non-cadres des grandes entreprises du secteur de Saclay. Les cadres habitent sur les lignes de RER, parce que c'est commode et plus cher, et les non-cadres habitent ailleurs. Ce sont donc eux qui prennent la voiture !



« Un étalement urbain qui se trouverait le long des axes de transports en commun, avec des pôles relativement denses, ne présente pas vraiment de souci. » - Ci-dessus : Offenbourg



La logique de fragmentation à l'œuvre

Une vraie logique de fragmentation sociale et culturelle est à l'œuvre dans toutes nos villes aujourd'hui. Il ne s'agit pas d'une ségrégation classique, les riches d'un côté, les pauvres de l'autre, mais d'une logique, qu'Eric Charmes appelait la « clubbisation¹ », un mot pas très heureux, mais... Lorsque, dans une société, les gens ont un peu plus de moyens, une des premières choses qu'ils font est de choisir leurs voisins. Avoir des ressources permet de choisir ses voisins. Et une fois qu'on l'a fait, on a tendance à fermer le cercle. De mon point de vue, l'une des faces sombres de cette logique

1. Charmes, Eric, La ville émietlée. Essai sur la clubbisation de la vie urbaine. Coll. La ville en débat, PUF, 2011.

d'étalement mal maîtrisé est de renforcer une logique de l'entre-soi, de réduire l'accès à un certain nombre de territoires. On en arrive à une situation paradoxale : les grandes villes qui, en principe devraient permettre une expérience de la diversité sociale plus grande que les petites villes, ne la permettent pas effectivement. J'ai grandi dans une petite ville et j'y ai encore des camarades qui sont devenus charcutiers, garagistes, etc., mais mes enfants qui ont vécu dans le 5^e arrondissement de Paris n'ont pas bénéficié de cette expérience de la diversité sociale.



Le quarté gagnant : ambition, projet, identité, ouverture

Dans ce jeu ouvert, dans ce système que personne ne maîtrise vraiment, quelles sont les conditions du développement ? On parle beaucoup de gouvernance, de périmètres des institutions, d'intercommunalité, des compétences des uns et des autres. Tout cela est évidemment très important, mais le sujet principal, ce sont les contenus : y a-t-il un projet ou n'y en a-t-il pas ? Une ville qui réussit, et je ne connais pas de contre-exemple, est une ville où il y a à la fois de l'ambition, parfois il faut même être un peu mégalomane, et du projet, et le projet ne peut pas être simplement le projet d'une femme ou d'un homme, il faut arriver à le construire collectivement, à le partager, à le faire partager. L'identité, les racines culturelles aident beaucoup, à la seule condition que ce soit une identité ouverte. Mon « quadriptyque » serait : ambition, projet, identité, ouverture. Les Basques espagnols qui étaient vraiment au fond du trou parce que leur pays était ravagé

par le chômage (40 %), et que leur industrie se portait bien plus mal que celle de la Lorraine, ont su donner le coup de pied pour remonter et ils l'ont fait de manière spectaculaire parce que justement ces quatre ingrédients y étaient : une ambition très forte, une identité très forte, et une ouverture. Évidemment, ils ont battu le rappel des Basques du monde entier, et ils ont su aussi faire des choses très difficiles à imaginer chez nous comme subventionner leurs industries locales pour qu'elles aillent s'implanter en Pologne parce que la main d'œuvre y est moins chère et que cela permettait de rapatrier de la valeur ajoutée tout en gardant les activités à plus haute valeur ajoutée... Dans tous les exemples de réussite de ce type, on constate l'empreinte d'une forme d'identité culturelle forte, mais ouverte à la base et je pense que, de ce point de vue là, l'Alsace devrait aussi avoir quelques atouts.



LES CHIFFRES-CLÉS

13 % de l'emploi industriel dans les pôles de compétitivité en 2008

10 000 emplois santé, 50 entreprises innovantes, des leaders mondiaux sur la CUS

Près de 3 300 chercheurs et enseignants à l'Université de Strasbourg



Se différencier avec force

Le problème n'est plus d'attirer avant tout des entreprises. Bien sûr, il en faut, mais les villes qui gagneront sont celles qui seront capables d'attirer des talents, des gens. L'économie de la connaissance prédit que les entreprises iront là où les gens ont envie d'aller et non l'inverse. On observe d'ores et déjà ce basculement. Je suis admiratif devant vos courbes d'immigration. En Île-de-France, dès que l'on a passé l'âge des études, le solde est négatif. Et pourquoi ? Parce que les conditions de vie sont trop difficiles. Je pense que c'est assez grave. Il faut, en effet, que l'Île-de-France soit puissante pour que la France gagne, c'est lié. Mais les entreprises ne continueront à venir que si les gens ont envie de rester. Dans les entreprises high-tech, c'est le cas. Si vous n'avez pas un environnement attractif, faire venir des jeunes élites du monde entier est presque impossible... Les Américains sont les leaders mondiaux en technologie, parce qu'ils arrivent à attirer des jeunes du monde entier (Chine,

Inde, Europe), qui rêvent d'aller vivre sur leurs grands campus. Les campus américains sont très connus alors que les nôtres ne le sont pas ; pour beaucoup d'étudiants étrangers, la France c'est « camembert et parfums » et ils sont d'ailleurs étonnés de découvrir en arrivant que nous sommes aussi un pays de technologie. À ce handicap d'image, s'ajoute un handicap d'accueil : nous n'avons pas de logements dans les campus, etc.

Pour une métropole de taille moyenne, comme Strasbourg, je ne crois pas qu'il faille se spécialiser, mais il faut certainement se différencier et de manière assez forte. Par exemple, le musée Guggenheim à Bilbao n'aurait pas pu à lui tout seul générer un développement, il aurait tout au plus attiré quelques touristes dans cette ville qui n'était pas franchement touristique. Cela a marché parce qu'il était d'abord un élément d'une stratégie de reconquête industrielle.

Et la gouvernance ?

Premièrement, Il faut le dire clairement, le décalage entre l'espace vécu des gens et la façon dont le monde politique se représente le territoire est structurel. Un maire connaît son territoire, mais les habitants de sa commune vivent dans un espace plus large. C'est ce que le sociologue Jean Viard appelle « la démocratie du sommeil » : les gens votent là où ils dorment, et non là où ils travaillent, dans leur espace de vie réel. Le décalage est incontestable. Il faudrait aussi une représentation au niveau où fonctionnent vraiment les gens...

Deuxièmement, et là je suis un peu provocateur, je pense qu'il faut se donner les moyens d'éviter

une forme d'engourdissement. La démocratie de voisinage crée des effets de club et il y a besoin d'un contrepoids. Jean-Marc Ayrault, à Nantes, appelait cela la « tentation de la pause », la tentation dans le petit club qu'on s'est constitué de se refermer sur son confort. Sans un contre-poids, on va dans le « NIMBY » généralisé (*Not in my back yard* (pas dans mon jardin), voire le « BANANA », le *Build absolutely nothing anywhere near anyone* (ne construisez absolument rien nulle part à côté de quelqu'un). Je vis cela dans la zone de l'agglomération parisienne où je travaille, et je trouve cela un peu terrifiant.



LES CHIFFRES-CLÉS À STRASBOURG

Ville européenne :
3 à 4 000 employés
dans une vingtaine
d'institutions
ou d'organismes
européens

Ville internationale :
44 ambassades,
30 consulats,
une centaine
d'ONG à caractère
international = 2^e rang
diplomatique français

Ville de Congrès :
2^e rang français,
12^e européen

+ 4 000 emplois dans
le tertiaire supérieur
dans la CUS entre
2000 et 2009

Raisonner et travailler à la bonne échelle

La bonne échelle est toujours l'échelle suivante, celle qui se situe au-dessus de celle que vous avez aujourd'hui. On a toujours, et c'est normal, un temps de retard sur la bonne échelle. Je ne dis pas qu'il faut faire la CUS à l'échelle du Bas-Rhin, ou de l'Alsace, ce n'est pas le sujet. On peut avoir des constructions progressives, fonctionner en réseau. Mais je pense qu'il faut raisonner à la bonne échelle. J'ai été étonné de découvrir dans vos documents qu'Obernai, qui est quand même une banlieue de Strasbourg, n'était pas dans le périmètre du SCOTERS. Ce n'est peut être pas

un problème, mais la bonne échelle est celle où vivent les gens, et en général, elle est plus grande que ce que l'on imagine. Le SCOT de Lyon, par exemple, a été presque immédiatement suivi de dix SCoT périphériques, puis d'un interSCoT... On a perdu du temps et de l'argent. Mais finalement, je suis convaincu que la bonne échelle aujourd'hui n'est pas même le Grand Lyon, mais Lyon/Saint-Étienne/Grenoble.

Synthèse rédigée par Lucienne Toledano, journaliste



« LA BONNE ÉCHELLE EST TOUJOURS L'ÉCHELLE SUIVANTE »



Conférence
du Rhin
Supérieur



Réalisation : ADEUS, 2011

On avance, on avance...

Dynamique démographique, rayonnement, compétitivité, positionnement géographique, les ingrédients d'une métropole semblent là. Encore faut-il les pétrir de stratégie, d'ambition, d'ouverture ; encore faut-il bâtir un projet à la bonne échelle ; et encore faut-il partager une même vision... La table ronde qui a suivi la conférence de Pierre Veltz a permis de faire un « état des lieux » et un tour d'horizon de toutes ces notions.

Une certaine confusion règne autour du mot " métropole "... Le statut de métropole prévu par la loi n'a pas de lien avec les définitions¹ géographique, économique ou politique de métropole, lesquelles n'ont pas forcément de lien entre elles... Si l'on s'en tient à la définition des géographes, la métropole se définirait par l'importance du nombre de ses habitants sur un territoire urbanisé en continu et de son aire d'influence. Strasbourg a-t-elle la taille critique pour devenir une métropole européenne significative ? **« Nous sommes la troisième région de France en termes de densité de population, mais aussi d'espace urbanisé. Aussi, pour moi, la métropole c'est en fait l'ensemble du territoire régional. Regardons ce qui se passe de l'autre côté du Rhin aussi, si l'on veut parler de zone métropolitaine forte. L'Ortenau (400 000) et la CUS (470 000) totalisent près de 900 000 habitants. 600 000 habitants vivent sur le territoire du SCOTERS². On est au cœur d'une zone métropolitaine à l'échelle du Rhin supérieur... »**

JACQUES BIGOT

Au niveau de certaines intercommunalités, on mène un raisonnement similaire. Il en est ainsi des Communautés de communes du Rhin, du Pays d'Erstein et de Benfeld et environs. **« Un rapprochement est important pour avoir une masse critique. Si nous arrivons à concrétiser ce travail, nous serons 45 000 habitants pour 28 communes.**

1. Les définitions de la métropole selon le géographe, l'économiste, le politique, sont tirées du livre « Quelle nouvelle réforme pour les collectivités territoriales françaises ? » de Jean-Claude Némery, Editions L'Harmattan, 2010
2. Syndicat mixte pour le Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg

Cela veut dire que l'on passerait d'une communauté de communes de proximité à une communauté d'aménagement, donc un territoire fort vis-à-vis de la future métropole. »

ALBERTINE NUSS

Mais la taille a-t-elle vraiment de l'importance ? **« Elle n'est pas le sujet. Bâle, par exemple, est une ville qui a une projection mondiale dans un certain nombre de domaines. »** **PIERRE VELTZ**
« C'est plutôt l'élément qualitatif qui importe. L'agglomération de

Lausanne, qui compte 350 000 habitants, est connue mondialement, notamment parce qu'elle est le siège du Comité international olympique. L'important est de caractériser, d'identifier quelque chose qui soit très fort. Et je pense que Strasbourg, entre l'université, le domaine de la santé, l'hôpital, il y a des choses exceptionnelles, qui sont, je crois, presque uniques en France. C'est cela qu'il faut rechercher. »

JEAN-YVES CHAPUIS



Photo : Thierry Suzan, CUS

Jacques Bigot

Président du Syndicat mixte pour le SCOTERS

Président de la Communauté urbaine de Strasbourg

Maire d'Illkirch-Graffenstaden

Pierre Veltz

Chercheur, sociologue et économiste, spécialiste des dynamiques territoriales

Président-Directeur général de l'Etablissement public Paris-Saclay



Caroline Huck

Coordinatrice de la Région métropolitaine du Rhin supérieur

Jean-Yves Chapuis

Vice-Président délégué aux formes urbaines à Rennes Métropole
Consultant en stratégie urbaine
Enseignant à l'Institut français d'urbanisme et à l'école d'architecture Paris Val de Seine

Jean-Luc Sadorge

Directeur général du pôle de compétitivité Alsace Energivie

Albertine Nuss

Présidente de la Communauté de communes du Pays d'Erstein
Maire d'Ichtratzheim



Des réseaux pour rayonner

Pour les économistes, en effet, une métropole se caractériserait par la présence sur son territoire de biens et services rares permettant à la cité d'exercer des fonctions économiques de niveau international. Par exemple, le pôle Alsace Biovalley, dédié aux innovations thérapeutiques, est l'un des trois pôles de compétitivité santé à dimension mondiale. Dans le pôle Alsace Energivie, dédié au développement de solutions à énergie positive pour les bâtiments, on œuvre au rapprochement entre le monde industriel et le monde de l'université. **« Trois éléments sont importants pour un pôle : les chercheurs sont très mobiles, ils sont intéressés par un cadre de vie agréable et encore plus par une stimulation intellectuelle, et dans cette région, nous avons ce potentiel-là ; un territoire qui crée la confiance et donne envie aux entreprises de travailler ensemble. Énergivie regroupe actuellement 97 entreprises et en aura 150 dans trois ans. La troisième dimension est le réseau, qui va créer de la puissance. Notre pôle à lui tout seul**



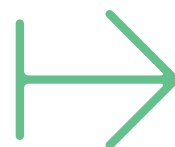
n'aura jamais un poids suffisant pour s'imposer à l'échelle européenne et... mondiale. Nous signons une convention avec trois autres clusters – Karlsruhe, Fribourg, Bâle – pour développer des partenariats, valoriser nos entreprises et nos chercheurs à l'échelle du Rhin supérieur et créer de l'attractivité. »

JEAN-LUC SADORGE

Le réseau « Région métropolitaine du Rhin supérieur » qui réunit la région Alsace, le Palatinat, le Bade-Wurtemberg et les cinq cantons du nord-ouest de la Suisse travaille en ce sens. Son objectif est de mettre ensemble les acteurs politiques et scientifiques de cette région. **« Nous avons recensé plus de 167 organismes de recherche, d'enseignement supérieur et d'innovation dans le Rhin supérieur, ce qui représente une concentration exceptionnelle. L'objectif est de faire en sorte qu'ils collaborent mieux. On associe également le monde de l'économie. Les atouts sont de bénéficier de la compétitivité, la lisibilité, la force d'attraction et l'effet d'échelle que propose le Rhin supérieur. »** CAROLINE HUCK

« Le potentiel universitaire de cette Région du Rhin supérieur est absolument unique. Il y a là un atout fabuleux à l'échelle du monde ».

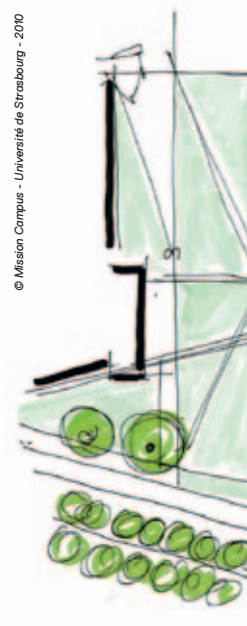
PIERRE VELTZ





OPÉRATION CAMPUS, MAISON DE L'ÉTUDIANT – LEARNING CENTER

"Vue d'artiste", dessin Edouard Manini, Infographie Richard Fischkendel



Université, la dame de cœur

Avec ses 42 000 étudiants, ses 6 000 salariés, son domaine qui s'étend vers Haguenau au nord et vers Colmar, l'Université de Strasbourg représente un poids économique important et une carte essentielle dans l'attractivité de la ville. Complètement intégrée dans le tissu urbain, elle participe d'une qualité de vie et de ville très forte et qui n'existe nulle part ailleurs. **« Pour continuer de croître, l'Université de Strasbourg a besoin d'un territoire dynamique en termes économiques, d'un territoire qui l'accompagne. Ce n'est pas uniquement à l'université de transférer tout le temps sa compétence vers l'économie, mais c'est aussi à l'économie de venir vers l'université, de lui soumettre ses questions, ses besoins. L'idée de développer des outils qui soient ouverts aux entreprises, est une possibilité qui n'est pas encore assez exploitée. Et ce lien qui existe avec l'économie au sens large du terme doit être encore beaucoup plus développé. »**

YVES LARMET

Pour accompagner ce mouvement, la CUS a inscrit dans ses projets le renouvellement du Palais de la Musique et des Congrès et du Parc des Expositions qui y sera adossé. **« Nous avons perdu l'opportunité d'accueillir quelques-unes des plus grandes rencontres, salons de médecine, biotechnologies**



Yves Larmet

Vice-Président Patrimoine, Université de Strasbourg
Professeur des Universités

et autres disciplines organisées par les universitaires, et tout à fait intéressantes sur le plan économique. Ce futur ensemble (Palais de la Musique et des Congrès et Parc des Expositions) va nous coûter cher, mais c'est un pari que l'on fait. »

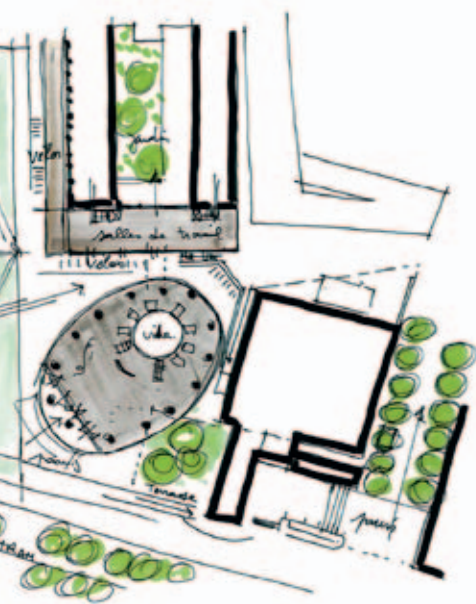
JACQUES BIGOT



Lionel Delbos

Directeur du développement économique et de l'attractivité, Ville et CUS





Innovation sociétale aussi

Toujours dans la même optique, le projet de développement « Strasbourg Eco 2020 » a été co-construit avec les acteurs économiques et les universitaires. « Une communauté d'intérêts s'est créée autour d'une ambition économique, et c'est peut-être cela qui fait métropole, plus que le fait d'être au-dessus ou en dessous du million d'habitants. Une des forces de Strasbourg et de son projet de développement est d'avoir su aussi créer une vraie adhésion autour de l'économie sociale et solidaire, tout en valorisant les critères d'excellence. L'innovation ne passe pas seulement par la haute technologie. Elle doit aussi être sociétale. Les cours d'activité physique pour personnes âgées organisés par Siel bleu en sont un exemple. Cette entreprise qui est passée en moins de 15 ans de 2 salariés à 250 essaye actuellement de se développer à l'international. »

LIONEL DELBOS

≈ OUTRE-RHIN

3 questions à Kora Herrmann

Chef du service Planification urbaine à la Ville de Kehl



DVT : Comment analysez-vous la coopération entre Strasbourg et Kehl ?

Les villes de Kehl et Strasbourg sont liées de longue date par un intense travail transfrontalier. J'ai découvert le Jardin des 2 Rives il y a quatre ans et j'ai pu constater depuis l'important développement de la ville de Kehl. Notre coopération est particulièrement positive et nous menons de grands projets en commun. La prolongation de la ligne D du tram vers Kehl et un concours transfrontalier pour l'aménagement des anciens sites douaniers sont des projets urbains de grande envergure, dont l'influence sera positive et durable. Par ailleurs, la construction d'une crèche transfrontalière est prévue dans le quartier du Port du Rhin. Dans la coopération entre nos deux pays, les différences législatives ont toujours été considérées comme des opportunités permettant de choisir la procédure la plus appropriée au projet. Je suis d'avis que l'on ne peut parler d'une bonne collaboration qu'à partir du moment où des projets tels que le Festival des jardins et la passerelle des Deux Rives ont pu être menés à bien et que d'autres grands projets communs sont lancés.

DVT : Que reprenez-vous des ateliers transfrontaliers avec l'ADEUS et l'ENSAS ?

La ville de Kehl est membre de l'ADEUS et a déjà participé à plusieurs ateliers transfrontaliers. Je salue les fruits de ces ateliers, notamment sur le plan de l'intégration régionale des deux villes. Ils ont permis de prendre du recul et de partager une vision globale des territoires. Ils ont aussi rendu visibles les rôles importants joués par les deux villes, dont le développement est moteur pour toute la région. Des anciennes villes-frontières ne subsiste que la frontière naturelle du Rhin, qui représente aujourd'hui une opportunité d'aménagement pour ouvrir les deux cités sur le fleuve. Les ateliers ont aussi fait

émerger des pistes déjà esquissées dans les territoires, mais qui jusqu'ici semblaient peu ou pas réalisables.

DVT : Comment voyez-vous les rôles de Kehl et Strasbourg comme points de liaison entre des territoires plus larges ?

Ce rôle de liaison entre les territoires est très important. En France et en Allemagne, les plans d'échelle régionale sont en cours de révision ou le seront prochainement. Dans ce contexte, l'intégration des villes et communes est particulièrement importante. Même si les prévisions démographiques sont divergentes, les approches sont similaires dans les deux pays : réduction de la consommation de terres agricoles, concentration du développement dans les zones déjà urbanisées selon le principe de la « ville des chemins courts »¹, et une attention accrue aux aspects écologiques. Ainsi, nous élaborons en commun un plan de qualité de l'air et un plan d'action contre le bruit, qui pourront jouer un rôle moteur pour toute la région.

Les liaisons de transport sont également une préoccupation majeure. Ici, les rôles de Kehl et Strasbourg sont visibles, car le raccordement transfrontalier du tram est un projet de grande envergure. Parmi les autres thèmes d'importance régionale, citons les structures paysagères telles que les ceintures vertes, pour lesquelles le Festival des Deux Rives² co-organisé par Strasbourg et Kehl a fourni des bases solides. Les démarches des deux villes devraient être transposées à une plus grande échelle au moment de la révision des plans régionaux.

Propos recueillis par Cathie Allmendinger

1. Réduction du trafic motorisé et accroissement de la qualité de vie.

2. NDLR : entre 1998 et 2004, l'ADEUS a été chargée de la réalisation du cahier des charges du concours européen et de l'animation du jury.

Démocratie représentative ou participative ?

Pour les politologues, la métropole est le territoire de la gouvernance, c'est-à-dire l'espace d'une nouvelle manière de gouverner et de concevoir l'action publique. Qu'en est-il à Strasbourg ?

« Les choses ne sont pas si simples. Il y a une forte demande de participation citoyenne. Mais on ne peut pas imaginer que le dialogue public aboutisse miraculeusement à des solutions qui fassent l'unanimité. La décision publique ne peut pas non plus être l'addition des demandes des uns et des autres, d'ailleurs c'est impossible, elles sont souvent contradictoires. Donc il faut bien trancher à un moment donné sur une ligne, un objectif. C'est là que la nécessité de l'élus, de la décision publique portée par l'élus et expliquée apparaît. » **ROLAND RIES**

« Je rappelle simplement que nous sommes aussi dans une démocratie, et que si nous ne partons pas de la base, et si nous ne savons pas reconnaître ce que les gens attendent réellement, nous nous casserons la figure. Donc, je voudrais être la voix de ces petits électeurs qui sont tout de même à la base dans notre démocratie. »

RENÉ SCHAAL



Roland Ries

Sénateur-Maire de la Ville de Strasbourg

« Il faut se méfier de la démocratie de proximité. Il y a la citoyenneté communale, et dans une grande ville, celle de quartier, et la citoyenneté métropolitaine, et les deux doivent aller ensemble. Ce n'est pas l'une contre l'autre, ce n'est pas l'une ou l'autre, mais les deux ensemble. Cela est important dans la conception de la métropole. » **JEAN-YVES CHAPUIS**

Quelle gouvernance mettre en œuvre ?

« Cette étape de la révision du SCOTERS doit nous permettre, déjà entre nous, élus du SCOTERS, de faire vivre cette démocratie. Et je crois que nous sommes en train de commettre l'erreur de nous enfermer dans les arcanes institutionnelles. La CUS n'a pas vocation à s'étendre mais à trouver des partenariats.

C'est ce que nous voulons construire avec Mulhouse dans le cadre du pôle métropolitain. Les projets vont d'abord porter sur le développement économique et l'université. Objectivement, nous avons plus de choses en commun à partager que d'oppositions à faire vivre. C'est clair, il faut qu'on travaille ensemble. Rappelons-nous cette réflexion de Pierre Veltz : nos habitants vivent dans nos villages, mais habitent tout un territoire. Sommes-nous capables de penser que nous devons travailler pour les personnes qui habitent nos communes, mais qui vivent au-delà ? Si nous travaillons dans le territoire dans lequel ils vivent ensemble, on aura réussi à faire que le SCOTERS révisé soit un SCOTERS partagé. » **JACQUES BIGOT**



René Schaal

Maire de Lipsheim



Etienne Wolf

Président de la Communauté de communes de la région de Brumath
Conseiller général du Bas-Rhin
Maire de Brumath



Le choix des modes de vie

En offrant un panel de possibilités, la métropole permet de faire des choix de vie très différents. On peut concilier la vie dans des petits villages, avec des maisons, de l'urbanité... **« L'humanisme rhénan qui symbolise Strasbourg est aussi dans la façon de vivre. Beaucoup de gens ont envie de vivre dans la ville ou à proximité. La taille humaine de nos villes et de nos zones urbaines sur le territoire du SCOTERS est un argument pour les attirer et je crois qu'il faut que l'on joue là-dessus. »** JACQUES BIGOT

Mais pouvoir choisir l'endroit où on a envie de vivre en fonction de ses revenus, de sa manière de vivre, etc. n'est pas à la portée de tous. **« Aujourd'hui, les couches moyennes supérieures ne peuvent plus vivre à Paris. C'est cette diversité-là qu'il faut jouer. Sinon on peut arriver à des fractures, des coupures... »** JEAN-YVES CHAPUIS

En Alsace, la question risque de se poser avec d'autant plus d'acuité que le foncier est rare et donc de plus en plus cher. **« Nous devons nous engager, comme l'a d'ailleurs prévu le SCOTERS, dans un développement de l'habitat dans nos villes, ou dans nos villages en périphérie. Les élus, je pense, ont compris l'enjeu pour le territoire et veulent aller de l'avant ; la population, en revanche, a plutôt tendance à freiner des quatre fers. »** ETIENNE WOLF

Entre 2005 et 2008, 900 logements ont été construits dans la seule ville d'Erstein. **« En comparaison, les neuf autres communes en ont construit 230. 40 % de nos actifs vont sur la CUS, mais il y en a autant qui travaillent à l'intérieur de la communauté de communes, c'est un bon rapport entre bassin de vie et bassin d'emplois. »** ALBERTINE NUSS



La taille humaine des villes et des zones urbaines sur le territoire du SCOTERS est un facteur d'attractivité. Ci-dessus : Strasbourg et la Forêt-Noire.



PAROLES D'ACTEURS

Une vision partagée

La vraie question, ce sont les différentes strates. Le SCOTERS doit fédérer l'ensemble du territoire sur toute une série de projets, mais il faudra également qu'il intègre ce que font les autres SCoT, le Département, la Région. **« Cela ne présente aucun intérêt d'inscrire dans notre schéma de développement des choses que les collectivités opérationnelles ne feront pas. Il faut faire partager ces questions par la Région et le Département. De même, cela ne sert à rien d'inscrire des choses dans le territoire du SCOTERS, si les intercommunalités, et les communes qui composent les intercommunalités, ne sont pas prêtes à le réaliser. Le PLU communautaire va décliner aussi les enjeux de l'agglomération. L'important est que nous ayons une vision partagée. »** JACQUES BIGOT

L'organisation, le non étalement, des projets partagés... **« Il nous faut réfléchir correctement ensemble, mais aussi nous poser la question des moyens et du bon échelon. On est conscient du fait que c'est grâce à l'université, au développement, aux investissements que tout le reste pourra suivre. Il faut qu'on raisonne tous ensemble sur des projets et non plus sur des structures. Pour ce qui concerne la région tout particulièrement, nous avons l'obligation du Grenelle 2, et le projet de rattraper notre retard en matière de TIC¹ et de Haut-débit. »**

SOPHIE ROHFRTSCH

1. Technologie de l'information et de la communication.



Sophie Rohfritsch

Maire de Lampertheim
Vice-Présidente du Conseil
régional d'Alsace



Jean-Luc Herzog

Maire de Niederhausbergen

« Le PLU communautaire en cours de réflexion doit-il se limiter au périmètre de la CUS, faut-il penser l'aménagement de notre territoire jusqu'à Saverne et Haguenau ? La lisibilité de Strasbourg et de Strasbourg grande métropole en serait d'autant plus grande. Profitons donc de notre réflexion sur la CUS pour aller au minimum au SCOTERS et peut-être à un SCOTERS élargi. »

JEAN-LUC HERZOG

Synthèse rédigée par Lucienne Toledano,
journaliste



L'Agence
de Développement
et d'Urbanisme
de l'Agglomération
Strasbourgeoise

Directrice de publication : **Anne Pons, Directrice générale de l'ADEUS**
Équipe : **Cathie Allmendinger, Géraldine Mastelli, Virginie Muzart, Pierre Reibel, Emilie Revillet (SCOTERS), Ahmed Saïb, Olivier Schmitt, Guillaume Simon (SCOTERS).** - Photos : **Jean Isenmann** (sauf mentions spéciales) - Mise en page : **Sophie Monnin**
© ADEUS - Numéro ISSN : 1774-4199
Les notes et actualités de l'urbanisme sont consultables sur le site de l'ADEUS www.adeus.org