



LES RENCONTRES DE L'ADEUS



*Réflexions sur l'adaptation de nos espaces de vie aux réalités du 21^e siècle.
Soyez associés !*

6^e Rencontre de l'ADEUS
Strasbourg, le 9 novembre 2010

LES STRATÉGIES MÉTROPOLITAINES DE LA VILLE DE KARLSRUHE

Synthèse des échanges
Rencontre bilingue



SOMMAIRE

Le mot du Président	2
Conférence de Jochen Ehlgötz	3
Conférence de Dr. Walter Casazza	6
Table ronde	10



LE MOT DU PRÉSIDENT

FAIRE ÉMERGER UN ESPACE MÉTROPOLITAIN ANCRÉ DANS LE TERRITOIRE

Nous voici à la 6^e rencontre de l'ADEUS, et la première bilingue. En 2010, ces Rencontres nous ont permis d'explorer la façon dont nos voisins Bâle et Genève se dotent de stratégies financières, opérationnelles et d'alliances pour se construire dans un monde et des territoires plus que jamais concurrentiels¹. Ce cycle sur les métropoles se clôture avec nos partenaires de Karlsruhe. Mieux connaître leurs stratégies nous aidera peut-être à identifier de nouvelles synergies entre Karlsruhe et Strasbourg.

L'un des axes forts de l'Agence est d'aider à imaginer comment les collectivités, grands acteurs de ce territoire, peuvent ensemble bâtir un fonctionnement métropolitain durable, évidemment en débordant largement au-delà du périmètre de la communauté urbaine et de la frontière franco-allemande. Dans ce cadre, il s'agira de voir comment les besoins à venir en déplacements, habitat, loisirs, équipements dessinent les priorités pour les opérations urbaines qui seront demain la réalité de la vie des gens, que ce soient des opérations d'infrastructures, d'aménagements, de projets urbains ou de traitement des espaces libres.

Les régions transfrontalières se développent à partir des noyaux urbains d'agglomérations frontalières et transfrontalières. L'espace du Rhin supérieur compte, du nord au sud : Karlsruhe, les Eurodistricts Regio PAMINA, Strasbourg-Ortenau,

Fribourg-Colmar et l'Eurodistrict trinational de Bâle. Chaque agglomération s'appuie sur son hinterland pour faire émerger un espace à une échelle visible à l'extérieur et lisible à l'intérieur.

Nos invités de Karlsruhe nous présenteront les stratégies de développement de leur ville, et ce qui nous intéresse tout particulièrement, la manière dont elle assure son ancrage dans un territoire élargi. Pour nous, le parallèle serait le lien entre la CUS et le hors-CUS, mais aussi le département, la région et l'espace transfrontalier.

Deux angles nous semblent spécialement remarquables, ce sont donc ceux qui sont abordés : la *TechnologieRegion Karlsruhe*, réseau d'acteurs de la recherche, des entreprises, des pépinières d'entreprises et des universités, qui vise à soutenir l'économie et promouvoir la coopération régionale, et le *Karlsruher Verkehrsverbund*, réseau de transport en commun du territoire d'agglomération.

Enfin, nos précédentes rencontres nous ont permis de constater la forte implication de Bâle et Genève dans un territoire transfrontalier. Qu'en est-il plus au nord, à Karlsruhe et à Strasbourg ? En quoi ces espaces métropolitains en construction s'appuient-ils sur ce contexte transfrontalier ? Quels rôles jouent-ils dans un territoire à plus grande échelle comme le Rhin Supérieur ?

Robert Herrmann
Président de l'ADEUS

¹ Les actes sont disponibles sur www.adeus.org

JOCHEN EHLGÖTZ

Directeur de la TechnologieRegion Karlsruhe

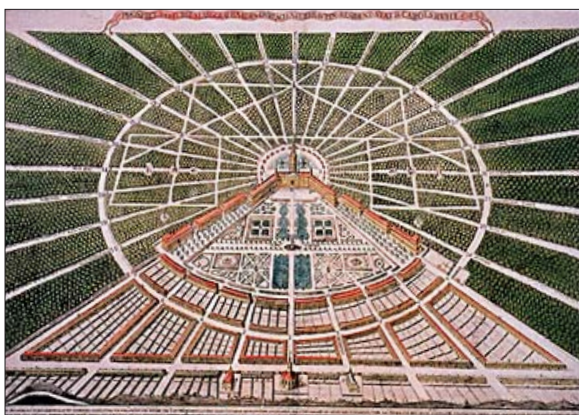


LA STRATÉGIE MÉTROPOLITAINE DE LA VILLE DE KARLSRUHE ET DE LA TECHNOLOGIEREGION KARLSRUHE

UN PEU D'HISTOIRE

Karlsruhe est une ville très jeune, fondée en 1715 sur une idée avant-gardiste qui anticipait l'Europe : une ville ouverte et attractive par-delà les frontières. L'intégration européenne s'est poursuivie avec des jumelages. Le jumelage avec Nancy date de 1955, suivie de Nottingham en Angleterre (1969), Krasnodar en Russie (1992), Temeswar en Roumanie (1997) et Halle en 1987, dans ce qui était encore la République démocratique d'Allemagne.

Karlsruhe est également une référence pour son plan en forme d'éventail¹ : des rues convergeant vers un château central, formant un cercle dont un quart a été aménagé pour accueillir la ville.



source : Ville de Karlsruhe



source : Ville de Karlsruhe

Un plan de référence

Karlsruhe est une ville modèle pour son plan radioconcentrique.

Pour attirer habitants, manufactures et artisans dans la nouvelle ville, son fondateur a rédigé une lettre de privilèges garantissant la liberté de culte et la sécurité juridique, qu'il a fait distribuer également dans les pays voisins. Il a ainsi attiré 18 % d'habitants venus de l'extérieur de l'Empire allemand : France, Suisse, Italie, Pologne. Johannes Sembach, le premier maire de Karlsruhe, était d'ailleurs un Strasbourgeois.



source : TechnologieRegion Karlsruhe

Karlsruhe compte plusieurs institutions à renommée européenne : l'Institut européen transuranien² (recherche), l'Ecole européenne, la Cour constitutionnelle fédérale, le ZKM (Centre pour les arts et la technologie des médias) et le KIT (Institut de technologie de Karlsruhe).

Le KIT est né d'une fusion entre l'Université d'excellence et le Centre de recherche et compte 8 000 salariés. Grâce à lui Karlsruhe est aujourd'hui incontournable au plan européen sur les questions d'énergie.

1. Un cercle au centre duquel se situe le château, d'où partent des rayons. La ville en occupe la moitié, le reste étant affecté à un jardin. Le demi-cercle de Karlsruhe est souvent appelé la ville en éventail. Cf. Pierre Levedan, L'urbanisme à l'époque moderne XVI^e-XVII^e siècles

2. Réalisé dans le cadre du programme Euratom

LA TECHNOLOGIEREGION KARLSRUHE

Les acteurs et les atouts de la TechnologieRegion Karlsruhe

La TechnologieRegion Karlsruhe est un espace économique et de recherche, présidé par Heinz Fehnrich, maire de Karlsruhe. Elle représente dix villes et les quatre Landkreise¹ de Karlsruhe, Rastatt, Gernersheim et « Route du Rhin sud ». A l'exception de l'Alsace du nord, tous les territoires du *Regionalverband Mittlerer Oberrhein* (région Rhin supérieur centre) en sont membres.

Le territoire de la TechnologieRegion Karlsruhe



Sa spécificité est une forte présence d'entreprises de taille moyenne, souvent actives sur un plan national ou international. Cet atout nous a permis de mieux résister à la crise économique et financière que d'autres régions dépendant de deux ou trois grosses entreprises.

Un puissant outil d'aide à la décision politique

La *TechnologieRegion Karlsruhe* est le plus important outil d'aide à la décision politique de Karlsruhe. Les collectivités territoriales y discutent des projets. Ceux qui sont retenus sont menés, sous l'égide de la *TechnologieRegion Karlsruhe*, par les partenaires concernés, qui s'adjoignent des experts et constituent une structure juridique sur mesure pour la mise en œuvre. La conversion de l'aéroport de Baden Baden² et la nouvelle Foire de Karlsruhe³ ont été réalisés ainsi.

LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES DU MASTERPLAN 2015

Pour ses 300 ans, Karlsruhe veut mettre en œuvre les orientations stratégiques inscrites au Masterplan 2015 (plan directeur). La coopération régionale et interrégionale en fait partie et Karlsruhe participe à divers réseaux transfrontaliers et européens. La ville est également prête à jouer son rôle de plus important centre urbain de l'Eurodistrict Regio PAMINA.

Douze champs d'actions et 47 projets phares ont été élaborés à l'issue d'un processus de consultation intensif. Ainsi, Karlsruhe veut être reconnue comme une ville de technologies de pointe et de qualité de vie et comme pôle d'excellence scientifique à l'échelle mondiale. Le développement des infrastructures de transports urbains et une bonne accessibilité européenne sont également cruciaux pour un centre économique et scientifique tel que Karlsruhe.

» Le projet phare « Région métropolitaine du Rhin supérieur »

Ce projet concerne toute la région du Rhin supérieur. Nous sommes engagés dans une concurrence mondiale entre grandes métropoles régionales et nous devons nous positionner conjointement avec nos partenaires régionaux, notamment face au dynamisme asiatique en matière d'économie, d'innovation et de transferts technologiques.

Nous voulons intensifier nos contacts avec l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau, à l'instar de notre partenaire de plus longue date, l'Eurodistrict Regio PAMINA et de la région métropolitaine Rhein-Neckar.



Le Masterplan 2015 de Karlsruhe : Innovation et qualité de vie

Il prévoit douze champs d'action et 47 projets phares.

1. Cantons

2. Une gestion communale partielle a été maintenue à la demande de plusieurs membres de la TechnologieRegion Karlsruhe.

3. Gérée directement par des membres de la TechnologieRegion Karlsruhe, avec structure et comptabilité indépendantes.

› Le maître mot : coopérer

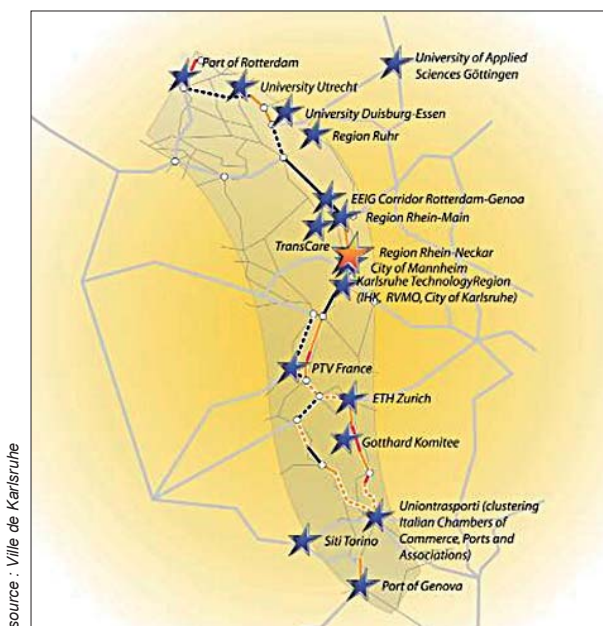
Avec l'Accord de Karlsruhe de 1996, nous avons exploré tout ce qui était faisable sur le plan politique en faveur de la coopération franco-allemande. La ville est représentée au conseil de l'Eurodistrict Regio PAMINA par le maire et les représentants du pays de Bade siègent au Conseil de la *TechnologieRegion Karlsruhe*. Nous sommes également très impliqués dans le réseau des villes du Rhin supérieur, créé en 2005.

› Améliorer l'accessibilité de la région métropolitaine transfrontalière

Les régions économiques doivent être accessibles et nous sommes fortement engagés dans le développement des infrastructures de transport, notamment les liaisons européennes :

- la transversale Nord-Sud Rotterdam-Gênes (projet Code 24), car la vallée du Rhin est capitale pour le transport de marchandises. La moitié du PIB européen y transite, par voie terrestre, autoroutière, ferroviaire ou fluviale ;

La transversale Rotterdam-Gênes



source : Ville de Karlsruhe

- la finalisation de la liaison TGV Est-Ouest ou "Magistrale pour l'Europe". Karlsruhe se mobilise de longue date pour ce projet, actuellement très médiatisé avec Stuttgart 21¹. Deux tracés de lignes à grande vitesse se croisent sur le territoire de la *TechnologieRegion Karlsruhe* et c'est un avantage de premier ordre pour un pôle économique.

1. Projet ferroviaire et urbain visant à réorganiser et moderniser le nœud ferroviaire de Stuttgart.
 2. Institut de technologie de Karlsruhe
 3. « Verkehrsmanagementzentrale »

› Des projets pour renforcer le Rhin supérieur

Nous avons amorcé ou participons à divers projets visant à renforcer le Rhin supérieur :

- le projet « *Upper Rhine Valley* », qui veut positionner le Rhin supérieur comme destination touristique au niveau international, notamment aux Etats-Unis et en Asie ;
- le projet « *Biovalley* » veut mobiliser les très nombreuses compétences présentes dans le secteur des biotechnologies et constituer un cluster ;
- le projet « *nanoValley.eu* » regroupe les compétences en nanotechnologies de la région métropolitaine Rhein-Neckar et de la *TechnologieRegion Karlsruhe* au sein du KIT² et pourrait se développer vers le sud ;
- le cluster « *IT2Rhine* » vise à mettre en réseau tous les projets en technologies de l'information et de la communication du Rhin supérieur ;
- la Ville de Karlsruhe met en place un centre de gestion de la circulation³. Il couvrira progressivement la *TechnologieRegion Karlsruhe*, et pourrait à terme bénéficier à tout le Rhin supérieur ;
- l'« *Automotive Engineering Network* » est une plateforme de communication pour les entreprises et institutions dans le domaine de l'automobile, de la recherche et de la technologie, qui coopère étroitement avec le pôle « Véhicule du futur » ;
- enfin, « *L'art des médias dans le Rhin supérieur* » et « *Des espaces naturels vivants autour de Karlsruhe* » dans le cadre de Natura 2000.

› Préparer l'avenir

Une réforme des structures est souhaitable, pour ne pas les multiplier et éviter de fractionner le processus de décision, basé sur la représentativité des sphères politique, économique, culturelle et de la société civile. Il faut plutôt créer une cohésion, et la signature, le 9/12/2010, de la convention entre les Etats pour la reconnaissance de la Région métropolitaine trinationale du Rhin supérieur va dans le bon sens.

La "Magistrale pour l'Europe"



source : Ville de Karlsruhe



DR. WALTER CASAZZA

Directeur de la *Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (KVV)*
Directeur du *VBK*, de l'*AVG* et du *KASIG* (cf. encadré)

UN SYSTEME DE TRANSPORTS PUBLICS EXEMPLAIRE

LE SYSTÈME DE TRANSPORTS PUBLICS DE KARLSRUHE

Le Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (KVV)

La mission du KVV est de fixer les tarifs, d'assurer le marketing et de coordonner les plans de circulation de 18 transporteurs.

Verkehrsvertriebe Karlsruhe GmbH (VBK)

La mission du VBK est de gérer les transports publics urbains, soit les RER, les tramways et les bus.

Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG)

L'AVG intervient à l'échelle régionale. C'est elle qui gère le système d'exploitation mixte (bi-courants) qui permet aux tramways d'emprunter également les voies ferrées pour desservir la périphérie sans rupture de charge. Ils circulent ainsi sur les voies des ICE et des TGV.

Karlsruher Schienen-Infrastrukturgesellschaft mbH (KASIG)

Cette structure de projet est chargée de la réalisation d'un tunnel ferroviaire de 3,4 km pour le tramway, ainsi que de la construction d'un tunnel routier.

Les transports urbains de Karlsruhe emploient un effectif cumulé d'environ 2 000 personnes.

Karlsruhe est une terre d'innovation. Après Karl Drais¹ et sa draisienne, ancêtre de la bicyclette, Karl Benz² a été l'un des pionniers de la technologie automobile. Avec le Modèle de Karlsruhe nous avons voulu apporter notre contribution, avec un système de transport unique en Allemagne et internationalement connu.



Karl Drais a inventé la draisienne, ancêtre du vélo ; Karl Benz était un pionnier de la technologie automobile.

Le concept a été développé par mon prédécesseur, le Dr. Dieter Ludwig. Il cherchait une solution aux congestions quotidiennes aux heures de pointe et à la difficulté d'affecter de nouvelles voies aux transports publics. Pour mener son projet à bien il fallait une personne pour représenter les transports publics et peser sur les décisions politiques au plus haut niveau.

LA RECETTE DU "MODELE DE KARLSRUHE"

› Séduire un public non captif

Le challenge de départ était très clair : gagner des voyageurs parmi ceux qui ont le choix du mode de transport. Pour les séduire, il a fallu créer des offres attrayantes.

› Des trajets directs

La spécificité du modèle de Karlsruhe est d'assurer du porte à porte chaque fois que c'est possible, c'est-à-dire chercher les voyageurs là où ils habitent et les emmener directement à destination. C'était le fil conducteur du projet du Dr. Ludwig, pour séduire les automobilistes qui n'aiment pas changer de véhicule.

› Des temps de trajet réduits

La rapidité est un argument décisif. Nous avons mis en place un système de boucles permettant de réduire les temps de trajet, et des véhicules légers à bi-courant, extrêmement rapides au démarrage et pouvant atteindre une vitesse de croisière de 100 km/h. De plus, les transports publics sont prioritaires aux feux de croisement dans les zones urbaines.

› Plus de stations desservies

Il doit être plus intéressant de prendre les transports publics que sa voiture. Les véhicules à bi-courant freinent plus rapidement que n'importe quel train, ce qui nous a permis de multiplier les stations. Dans certaines communes nous desservons aujourd'hui plusieurs gares au lieu d'une dans le même délai.

1. *Karl Friedrich Freiherrn Drais von Sauerbronn*, né à Karlsruhe en 1785, est l'inventeur de la draisienne, l'ancêtre du vélo.

2. *NDLR : Karl Friedrich Michael Benz*, né en 1844 à Karlsruhe, inventeur et pionnier de l'automobile. Il est le fondateur de Benz & Cie, devenu Mercedes-Benz en 1926, après la fusion avec *Daimler Motoren Gesellschaft*.

› Des véhicules confortables

Le confort des rames a été étudié pour être aussi proche que possible de celui qu'offre une voiture particulière.

› Des tarifs intégrés et incitatifs

Les tarifs doivent être adaptés au marché et incitatifs. Il faut également un système tarifaire simple, permettant de voyager facilement même sur de longues distances. Enfin, une bonne information du public est indispensable.

› Le cadencement et les liaisons express

Le cadencement est très important. Il doit être intégré aux fiches horaires et avoir une fréquence de passage élevée. Il faut également des liaisons express pour parcourir de longues distances en un minimum de temps, car le réseau est très étendu.

› Un service de porte à porte

Nous ne prenons pas seulement en compte les temps de déplacement, mais aussi les temps d'accès aux stations. Des parkings à proximité des stations accueillent les voitures et les vélos des usagers, avec un fléchage et une signalétique adaptés. Les clients doivent également pouvoir accéder aux rames facilement, nous avons donc supprimé toutes les barrières.



source : Karlsruher Verkehrsverbund GmbH

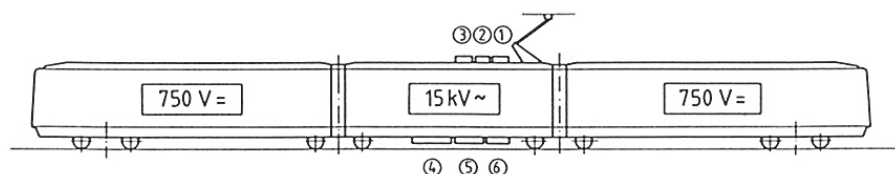
Un réseau régional

Des transports en commun régionaux, rapides, confortables et directs

LE MAILLON MANQUANT

La vraie révolution a été le véhicule à bi-courant, capable de circuler indifféremment sur le réseau urbain et le réseau ferré. Il a également fallu profiler les roues pour pouvoir circuler indifféremment sur les deux types de rails. Trois points de raccordement permettent de basculer du réseau à 15 kW du réseau

ferré national aux 750 V du réseau des tramways. Le véhicule reconnaît automatiquement la tension disponible au niveau des caténaires et l'échangeur est actionné ou non en fonction du voltage. L'ensemble est entièrement automatisé et la transition est imperceptible pour les conducteurs et les voyageurs.



Les véhicules à bi-courant circulent indifféremment sur le réseau ferré et le réseau urbain.

- ① Trenner
- ② Wandler für Fühlsystem
- ③ Leistungsschalter
- ④ Trafo
- ⑤ Gleichrichter
- ⑥ Glättungseinrichtung

Prinzip-Bild GT8-100C/2S

VBK

09 91 72

› Un partenariat avec la Deutsche Bahn

La Deutsche Bahn (DB) était extrêmement réticente. Heureusement, le milieu local assez libéral a permis l'octroi d'autorisations improbable dans le reste du pays. La DB regardait avec condescendance ce qui se faisait au niveau des tramways urbains, mais nous leur avons démontré qu'une telle innovation était possible. D'ici 2013, nous allons construire une nouvelle ligne vers le nord, pour un budget de 70 millions d'euros. Nous exploiterons quinze véhicules de la DB et la coopération est désormais excellente.

› Les plus-values du "Modèle de Karlsruhe"

Nous avons réussi à créer un réseau qui conjugue la rapidité, une grande flexibilité en milieu urbain, l'accès au centre sans rupture de charge et une desserte dense du centre-ville.

Aujourd'hui, à la gare centrale, les rames de tramways sont plus nombreuses que les trains. Les conditions préalable à cette interpénétration des réseaux sont des stations très faciles d'accès, une forte fréquence de cadencement et des véhicules modernes.

Le réseau est opérationnel 24h/24h et s'étend de plus en plus. Nous modernisons la flotte car les distances parcourues s'allongent et l'évolution démographique montre qu'il faut adapter les véhicules à une clientèle âgée.

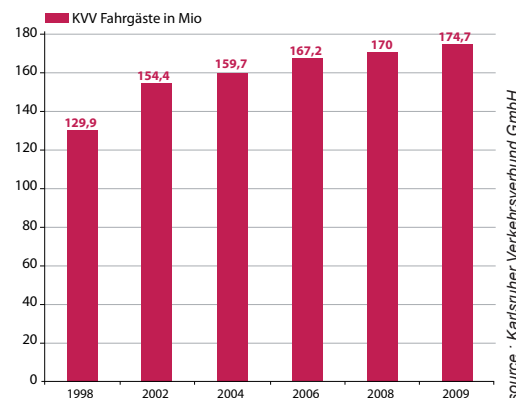


source : Karlsruhe Verkehrsverbund GmbH

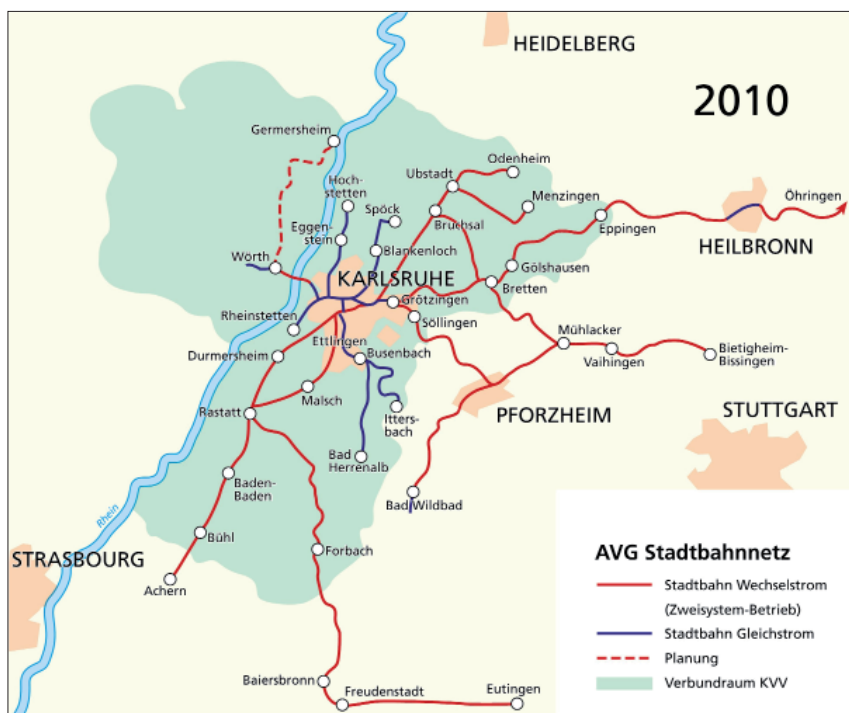
Le tramway taquine le TGV

Le tramway est plus rapide sur les premiers km que l'ICE grâce à un système de démarrage très performant.

Une fréquentation exponentielle (en millions d'usagers)



Un réseau de trams-trains régional



› Le succès se mesure en nombre d'usagers

Aucune structure ne peut se passer d'une stratégie de marketing, mais il est capital de vérifier si les offres proposées conviennent aux usagers. Depuis 1993, date de la mise en service, l'augmentation de la fréquentation n'a pas été progressive, mais exponentielle, et ce sur la totalité du réseau. Nous sommes proches de nos limites de capacité, avec 700 km de voies. Au sud, le réseau dessert Achern. A l'est, il dépasse Heilbronn et se rapproche de Stuttgart. A l'ouest, nous avons électrifié la voie pour relier Germersheim au centre de Karlsruhe en décembre 2010.

UN METRO EN 2019

Nous continuons à développer le réseau au centre-ville. Une nouvelle ligne est en construction pour raccorder un quartier qui se crée, et nous devons résoudre un important problème de circulation au centre-ville, où neuf lignes de tram-train traversent une zone piétonne.



source : Karlsruher Verkehrsverbund GmbH

Le plan en éventail conditionne la circulation

En rouge, les tronçons souterrains (métro et route), en jaune les transports en surface.

Nous allons construire un tunnel de 3,4 km sous la Kaiserstrasse pour le tram-train et un tunnel perpendiculaire d'un km pour la circulation automobile, permettant de créer une nouvelle ligne en surface. Ce projet de 600 millions d'euros permettra au centre-ville de redevenir une zone piétonne en 2019.



source : Karlsruher Verkehrsverbund GmbH

Un métro permettra de rendre la Kaiserstrasse aux piétons

Neuf lignes de tram-train passent par le centre-ville.

UN PROJET URBAIN DE GRANDE AMPLIEUR



source : Karlsruher Verkehrsverbund GmbH

Une future station souterraine

La concertation avec la population est décisive, car il est très difficile de concilier tous les enjeux urbains dans un projet. Nous avons optimisé en choisissant des procédés de constructions peu pénalisants, mais il faut informer et sensibiliser les habitants aux visions politiques dont les résultats ne seront visibles que dans six à dix ans.

Nous avons mis en place une cellule de suivi des riverains touchés par les travaux et constitué une réserve pour les cas graves. Lorsque l'existence même de commerces est mise en péril, nous versons des subventions en amont pour éviter leur disparition définitive.

Enfin, les stations seront très lumineuses avec un minimum de recoins, afin d'augmenter l'impression subjective de sécurité. La qualité architecturale est très importante pour faciliter l'acceptation du projet par la population.



Dr. Walter CASAZZA

Directeur de la Karlsruhe Verkehrsverbund GmbH (KVV)

UNE EFFICACITÉ REDOUTABLE

« Une nouvelle ligne est toujours le fruit d'un partenariat de très haut niveau. Lorsque nous avons identifié un secteur à fort potentiel nous tentons d'élaborer une vision commune avec les politiques, puis nous impliquons tous les acteurs concernés pour réunir le budget. Une loi sur le financement des transports publics existe depuis vingt ans. C'est la force motrice qui nous permet d'initier et de concrétiser des projets d'infrastructures, en nous donnant accès à des budgets conséquents du Bund et du Land. »

« Notre plan de développement des transports est révisé tous les cinq ans. Un programme de mise en œuvre décline les orientations en projets. Il fixe les priorités à l'échelle de toute la région urbaine et se précise au fur et à mesure de l'obtention des crédits. »

« Notre organisation intégrée est extrêmement efficace. Tout le monde travaille ensemble, gommant les frictions entre domaines de compétences ou structures. Cela permet aussi de fonctionner avec une équipe administrative très légère et de limiter les coûts. »

Des transports publics qui s'autofinancent à 80 %

« Une fréquentation extrêmement élevée et des tarifs confortables nous permettent de couvrir nos frais à 80 % en zone urbaine. Au-delà, le coût d'exploitation de notre système est moindre que celui de la Deutsche Bahn. Si l'on intégrait toute la région dans ce calcul le résultat serait encore meilleur, sans tarifs dissuasifs. Nous cherchons à couvrir nos frais par le nombre de voyageurs plutôt que par une tarification élevée. Ce qui nous motive est la volonté d'offrir le meilleur service possible aux utilisateurs. »

TRAM-TRAIN : L'ALSACE DOIT ENCORE ATTENDRE

« Karlsruhe n'étant qu'à quinze kilomètres, il faudrait mutualiser certaines infrastructures. A l'aéroport de Baden Baden/Karlsruhe, 40 % des voitures sont françaises et la zone d'activités de Haguenau est proche du Rhin. Un tram-train créerait du lien et favoriserait la croissance économique. Le maire de Karlsruhe l'avait proposé il y a vingt ans, mais nous n'avions pas la maturité transfrontalière et relationnelle actuelle. Le sujet a été évoqué récemment, mais il ne figure pas dans les priorités. »

Dr. Patrice HARSTER

« Je ne peux pas vous dire quand le tram-train desservira l'Alsace du Nord. La structure de l'habitat très différente dans les deux pays, et un tram-train doit relier des centres urbains et desservir de nombreux clients potentiels. En créant une liaison directe jusqu'au centre de Karlsruhe, la première ligne a permis l'émergence d'un véritable axe de développement en rapprochant l'habitat de l'emploi. Aujourd'hui notre succès est tel que dès qu'un projet est connu, tout le monde cherche à s'installer à proximité du réseau et des services. Les prix des parcelles explosent, ce qui freine la réalisation de nos projets. »

Dr. Walter CASAZZA



Dr. Patrice HARSTER

Directeur de l'Eurodistrict REGIO PAMINA

CONSTRUIRE SUR UN TERRITOIRE DISPROPORTIONNÉ

1/3 de France et 2/3 d'Allemagne

« L'Eurodistrict Regio PAMINA est l'un des plus anciens organismes de coopération transfrontalière en France, voire en Europe. Nous devons construire sur un territoire disproportionné, avec 1,6 million d'habitants, dont 1,3 million côté allemand et des constitutions différentes dans les deux Länder membres, le Palatinat et le Pays de Bade. »

« L'Alsace du Nord, incluant Haguenau et Wissembourg, compte 274 petites communes et 300 000 habitants, dont 16 000 travailleurs frontaliers. Le Mittlerer Oberrhein, incluant Karlsruhe, compte 55 communes, dont plus de dix dépassent 40 000 habitants. Daimler-Benz, à Wörth, emploie 11 000 salariés, il n'y a pas d'équivalent en Alsace du nord. »

Tous sur le pont !

« Nous tentons depuis des années de faciliter la traversée du Rhin. Le Département du Bas-Rhin, la ville de Karlsruhe, le Regionalverband et le Landkreis cofinancent, avec un soutien européen, une étude sur les franchissements routiers, ferroviaires, piétons-cyclistes du Rhin possibles entre Gamsheim et Lauterbourg. »

« Sur la liaison Haguenau-Rastatt, l'Eurodistrict, le Landkreis de Rastatt, la ville de Baden-Baden et le Département du Bas-Rhin ont lancé une enquête auprès des voyageurs traversant la frontière sur le pont d'Iffezheim pour connaître leur motif de déplacement. Les premiers résultats montrent un flux très important de travailleurs frontaliers, qui font les 2x8 ou les 3x8. Pour eux le bus n'est pas intéressant car il y a trop d'arrêts, et les employeurs ne proposent plus de bus d'entreprise. Ils s'organisent donc en co-voiturage. »



**Dr. Marcus
OBRECHT**

Secrétaire général
de l'Eurodistrict
Strasbourg-Ortenau

DES IDÉES FORTES POUR FAIRE AVANCER L'EURODISTRICT

Strasbourg au centre de l'Eurodistrict

« Comme l'Eurodistrict Regio PAMINA, l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau est confronté à un problème de " centre-périphérie ". Si nous voulons avancer, nous devons redonner à Strasbourg son rôle de centre aussi pour le côté allemand de l'Eurodistrict. Un rôle qui a été entravé par l'effet frontière, et cela sur des points très concrets. Un étudiant d'Offenburg ne s'oriente pas vers Strasbourg pour étudier, mais à Karlsruhe ou à Freiburg. De même, un Allemand n'a pas forcément la possibilité d'aller dans un hôpital strasbourgeois pour se faire soigner. C'est donc sur ce type de facteurs qu'il faut agir. Lorsque l'Eurodistrict aura réussi à dépasser l'effet frontière, nous trouverons également de meilleures réponses pour la périphérie, par exemple un réseau de transport public est-ouest mieux adapté. »

Transférer la gare centrale à Offenburg

« Pour que la dynamique d'Eurodistrict se mette en place et se développe, je vois deux angles d'attaque : en premier lieu, créer un sentiment d'appartenance à ce territoire, afin que les gens ne se sentent plus d'abord Strasbourgeois ou Kehlois et qu'ils franchissent naturellement la frontière, pas seulement pour faire des courses. Le deuxième est d'améliorer l'accessibilité et de créer un vrai réseau de transport transfrontalier, permettant aux habitants de se rencontrer et de développer ce sentiment d'appartenance. »

« En raisonnant à l'échelle de l'Europe, il apparaît que nous devrions prolonger jusqu'à Offenburg toutes les lignes de trains qui ont actuellement leur terminus en gare de Strasbourg et vice versa. Nous créerions ainsi des liaisons directes avec les deux réseaux nationaux. »

A RETENIR...

TOUS PARTENAIRES

Jochen EHLGÖTZ

« Karlsruhe est une ville à l'esprit européen depuis sa création et restera sur cette ligne. Nous savons que nous devons nous entendre pour rester compétitifs dans un monde globalisé, c'est pourquoi la Ville et la *TechnologieRegion Karlsruhe* soutiennent tous les projets allant dans le sens de la construction d'une région métropolitaine trinationale du Rhin supérieur. »

« Nos projets sont en synergie avec la politique du réseau de villes, présidé par Heinz Fehrich, Maire de Karlsruhe. Nous voulons travailler en partenariat avec tous les acteurs à l'échelle de la région trinationale. Nous voulons aussi donner un rôle beaucoup plus important aux communes. »

« Ce rapprochement ne pourra se faire qu'avec la population. La région métropolitaine du Rhin supérieur est encore un concept abstrait, qu'il nous faut ancrer dans le cœur des habitants. »

Depuis 2009, l'ADEUS tient des rencontres-débats qui ouvrent des perspectives sur la ville, notamment pour permettre d'adapter nos espaces de vie aux réalités du 21^e siècle. Elles sont organisées à destination des partenaires de l'Agence mais elles sont ouvertes à tout public.

En 2010, un cycle de Rencontres était consacré aux stratégies métropolitaines transfrontalières : Bâle, Genève et Karlsruhe. Les actes et vidéos sont sur le site www.adeus.org.

Animation de cette Rencontre : Didier BONNET, journaliste



L'agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise

9 rue brûlée . CS 80047 . 67002 Strasbourg Cedex / Tél : 03 88 21 49 00 - fax : 03 88 75 79 42 / adeus@adeus.org - www.adeus.org

Directrice de la publication : Anne Pons - **Rédaction :** Cathie Allmendinger - **Photos :** Jean Isenmann

Réalisation graphique : Sophie Monnin - **Mise en page :** Hélène Vincent

Equipe projet des Rencontres : Cathie Allmendinger (CP), Nicole Crucy, Jean Isenmann, Youssef Kafiri, Yann Locoge, Andreas Putilitz,

Janine Ruf, Virginie Muzart, Nicolas Prachazal, Pierre Reibel.

N° ISSN : 2110-5782

Janvier 2010 @ ADEUS

Les actualités,
événements
et publications
de l'ADEUS
sont en ligne sur :

www.adeus.org