

MISE EN PLACE D'UNE COOPÉRATION ENTRE LES ESPACES MÉTROPOLITAINS  
STRASBOURG-KARLSRUHE



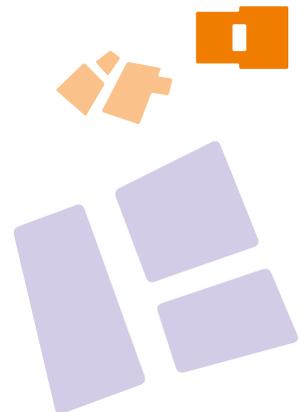
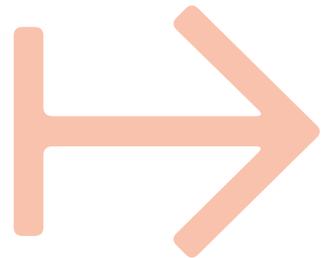
# QUELS ENJEUX ET PERSPECTIVES POUR UN ESPACE MÉTROPOLITAIN STRASBOURG-KARLSRUHE ?

JUIN 2021



## Sommaire

<b>Éditorial : Dans le nord du Rhin supérieur, renforcer la dynamique transfrontalière</b> .....	3
<b>Préambule - Mise en perspective de la Conférence de février 2019 : Un temps fort dans la mise en lumière de la coopération Strasbourg-Karlsruhe</b> .....	4
<b>Retour sur les enjeux et perspectives émergents</b> .....	6
Les spécificités des régions métropolitaines transfrontalières, un concept doublement innovant .....	6
Les enjeux de représentation métropolitaine pour l'espace Strasbourg-Karlsruhe .....	8
Quelles attentes et quelles opportunités pour une coopération transfrontalière Strasbourg-Karlsruhe ? .....	10
<b>Comment approfondir la coopération ? Trois axes stratégiques</b> .....	14
Quels enjeux de coopération dans le développement du territoire ? .....	14
Comment renforcer les coopérations économiques ?.....	19
Quels freins et leviers à la mobilité des personnes dans la région frontalière ? .....	22
<b>Enseignements et suites de la conférence :</b>	
<b>Faire perdurer la coopération en temps de crise</b> .....	27
<b>Les projets en cours à ce jour</b> .....	28
<b>Projet pilote MORO : Renforcer le développement territorial dans les régions frontalières</b> .....	30
<b>Projet INTERREG TITANE : Une toile pour contribuer au dynamisme économique du Rhin supérieur</b> .....	31
<b>Le programme Walter Hallstein : Pour une coopération renforcée des aires métropolitaines Strasbourg et Karlsruhe</b> .....	32
<b>Perspectives</b> .....	34



En couverture de gauche à droite : Port autonome de Strasbourg (ADEUS) ; Place du marché de Karlsruhe (Ville de Karlsruhe) ;  
Ville de Haguenau (ADEUS) ; Cathédrale de Strasbourg vue du Palais Rohan (ADEUS) ; le Rhin entre Strasbourg et Kehl (ADEUS) ;  
ZKM - Center for Art and Media de Karlsruhe (Ville de Karlsruhe) ; Ville de Baden-Baden (Adobe Stock) ; Chateau de Karlsruhe  
(Ville de Karlsruhe) ; Drapeaux de l'Europe et des pays européens devant le Parlement européen (ADEUS)

## Éditorial

# Dans le nord du Rhin supérieur, renforcer la dynamique transfrontalière

La prise de conscience partagée d'un destin commun entre des métropoles de rayonnement européen, des villes moyennes très dynamiques et des territoires plus ruraux représente un changement majeur de perspective.

Cette idée ouvre la porte à de nouvelles synergies transfrontalières concrètes, dès lors que nos territoires français ou allemands se reconnaissent dans une même aire métropolitaine de trois millions d'habitants. S'il fallait légitimer le besoin d'agir, la révision des documents d'aménagement souligne les défis communs, d'un côté comme de l'autre de la frontière, avec des entrées d'abord écologiques, puis économiques et démographiques.

Le traité d'Aix-la-Chapelle, signé en janvier 2019, conforte les efforts pour lever des freins juridiques dans les régions transfrontalières dans l'Union européenne.

Les représentations territoriales ont évolué avec la création de la Région Grand Est, le renforcement à la fois des métropoles et des villes moyennes. En janvier 2021, l'installation de la Collectivité européenne d'Alsace marque le retour institutionnel de l'Alsace. Son rôle de chef de filât en matière de coopération transfrontalière est désormais acté par la loi et fera l'objet de prochaines discussions tri-nationales. De son côté, l'Allemagne mûrit depuis des années une vision des régions métropolitaines.

L'Eurométropole et la Ville de Strasbourg ainsi que la Ville de Karlsruhe, ont décidé de passer à l'action au sein du Bassin du Rhin supérieur, à la création d'un moteur européen à l'échelle de l'aire métropolitaine transfrontalière, porté

par un axe Strasbourg-Karlsruhe, en s'appuyant sur les acteurs majeurs que sont la Région Grand Est, le land Bade-Wurtemberg, la région métropolitaine du Rhin supérieur, la nouvelle Collectivité européenne d'Alsace, les Eurodistricts et les deux États nationaux.

Un dialogue approfondi et une meilleure compréhension mutuelle entre les différents partenaires institutionnels, économiques et universitaires de part et d'autre du Rhin est nécessaire. Il permettra de créer des synergies et de construire une vision transfrontalière à long terme.

La démarche Strasbourg-Karlsruhe s'inscrit volontairement dans cette vision partenariale par un dialogue renforcé entre deux métropoles. La plus-value de cette alliance est une mise en convergence des territoires voisins déjà imbriqués au sein de l'espace du Rhin supérieur.

Opérationnellement, il s'agit notamment d'un élargissement d'échelle des meilleurs projets locaux et de leur portage commun auprès des instances de rang supérieur. En 2019, la conférence a initié le premier pas en partageant les enjeux partagés à ces échelles et en ciblant les projets prioritaires communs dans le domaine des mobilités, de l'aménagement et de l'économie. En 2020, le terrain pour des projets transfrontaliers d'envergure a été préparé par des acteurs de part et d'autre du Rhin. À partir de 2021, leur mise en œuvre est prévue. Une dynamique collective est enclenchée pour rendre ces coopérations concrètes pour les citoyens et refondera des pratiques européennes nécessaires afin de répondre aux aspirations des populations de ces espaces frontaliers.



**Frank Mentrup**

Maire de Karlsruhe,  
Président de la TechnologieRegion Karlsruhe GmbH



**Françoise Schaetzel**

Vice-présidente de l'Eurométrropole de Strasbourg,  
Conseillère municipale déléguée de la Ville de Strasbourg  
Présidente de l'ADEUS

Préambule - Mise en perspective de la Conférence de février 2019

# Un temps fort dans la mise en lumière de la coopération Strasbourg-Karlsruhe

Entre la conférence Strasbourg-Karlsruhe qui a eu lieu le 27 février 2019 et aujourd'hui, le monde a changé. Ce qui semblait impossible est devenu possible du jour au lendemain. La crise sanitaire a provoqué la fermeture des frontières et a remis en cause des acquis sur le territoire européen.

## Les espaces transfrontaliers bousculés par la crise de la Covid-19

La pandémie a généré un ralentissement économique et des freins considérables à la mobilité sur les territoires transfrontaliers ; des ressentiments émergent de part et d'autre de la frontière. Les enjeux transfrontaliers perdurent, mais ils doivent être vus aujourd'hui aussi sous un autre prisme.

Des problématiques qui ont également été abordées à la conférence, se sont accentuées dans la période que nous vivons actuellement. La mise en réseau et le réveil des acteurs pour susciter des nouveaux projets transfrontaliers, ou pour en intensifier d'autres, est d'autant plus nécessaire, et la confiance construite projet après projet peut être le ciment de la coopération à venir.

## La conférence du 27 février 2019, la première pierre d'une alliance territoriale entre métropoles voisines

Environ 300 personnes, dont 30 élus allemands et français, se sont réunies en février 2019 au Palais des Congrès de Strasbourg, à l'invitation de l'ADEUS, l'Eurométropole de Strasbourg et la Ville de Karlsruhe. Toutes étaient présentes

pour écouter, discuter et faire émerger les premières pistes de travail concrètes d'une future coopération renforcée entre les deux espaces métropolitains traversés par le Rhin.

À travers le signal fort donné par cette rencontre politique et technique, l'ambition commune est la constitution de futures alliances, au bénéfice de l'attractivité et de la cohésion interne de cet espace transfrontalier partagé par trois millions d'habitants au cœur de l'Europe.

Les espaces vécus par les populations dépassent de plus en plus les frontières des États. Pour autant, les documents de planification et les projets de développement territorial s'arrêtent à la limite administrative de chacun des deux pays, au milieu du fleuve, pour le cas du Rhin supérieur.

La démarche initiée par la conférence, soutenue par les États allemand et français et encouragée par l'Union européenne, se poursuit depuis 2020.

## Les premiers engagements issus de la conférence

Dans l'intervalle, entre février 2019 et aujourd'hui, différentes démarches de coopérations transfrontalières ont vu le jour. Ce qui a été discuté au cours de cette journée de conférence a pu se mettre en forme et se construire dans différents projets concrets.

Tout d'abord, ces nouvelles relations tissées trouvent leur place dans les orientations du Schéma de coopération transfrontalière de l'Eurométropole de Strasbourg.



Outre le renforcement de son fonctionnement transfrontalier dans la proximité (avec Kehl et l'Ortenau), le Schéma intègre une vision et une ambition pour ses coopérations d'échelle régionale. Cette échelle large est essentielle, à la fois pour prendre soin de notre environnement commun, et pour développer une visibilité économique et scientifique de niveau mondial.

Dans ce cadre-là, la coopération avec les villes et agglomérations du Rhin supérieur est la clé de la réussite, et le duo Strasbourg-Karlsruhe en est un des leviers d'accélération essentiel.

Début 2020, « une déclaration d'intention » a été signée par la Ville de Karlsruhe, l'Eurométropole et la Ville de Strasbourg. Les trois collectivités ont choisi de mettre l'accent sur les domaines prioritaires au cœur des enjeux métropolitains actuels, à savoir l'urbanisme et la planification, la mobilité, le développement économique, la transition énergétique, le climat et la culture. Les premiers pas dans la coopération reposent alors sur trois types d'initiatives :

1. Des échanges d'expériences réguliers entre les services concernés des collectivités, se traduisant par des ateliers techniques et des visites de projets.
2. L'appréhension partagée des enjeux de territoire à grande échelle et de dimension stratégique où pourront être instaurés, si besoin, des groupes d'experts.
3. La participation concertée et favorisée à des programmes binationaux et européens mettant l'accent sur différentes thématiques comme l'économie, le développement territorial, ...

Les trois niveaux de coopération de cette déclaration d'intention sont progressifs et complémentaires. Ils doivent rendre possible la construction de la confiance commune indispensable pour permettre à la coopération de dépasser l'épreuve du temps et des crises.

### **Les potentiels et les limites d'une alliance entre deux métropoles voisines**

Le document qui suit n'est pas un compte-rendu exhaustif des débats, mais une synthèse de ce qui fait enjeux, projets, potentiels mais aussi limites ou points de vigilance. La mise en lumière de cette coopération entre deux métropoles voisines met en exergue les réflexions apportées par de multiples débats, qui parfois restent de simples constats, parfois appuient des démarches en cours et parfois, sont devenues des points de départ de projets de transformation de nos territoires.

**La conférence de Strasbourg-Karlsruhe a eu lieu le 27 février 2019 au Palais de Congrès à Strasbourg, en présence de 300 personnes dont 30 élus français et allemands.**

**La préparation de cette conférence s'est faite en lien étroit avec les services de la Ville de Karlsruhe, ceux de l'Eurométropole de Strasbourg et les Eurodistricts PAMINA et Strasbourg-Ortenau.**

**Elle a démarré par des introductions et une table ronde d'ouverture sur les enjeux métropolitains pour un espace transfrontalier Strasbourg-Karlsruhe.**

**Les réflexions se sont poursuivies l'après-midi, dans trois ateliers en parallèle, sur les axes thématiques de l'économie, de la mobilité et de l'aménagement du territoire.**

**Dans l'après-midi, une table ronde a fait émerger des propositions concrètes**



# Retour sur les enjeux et perspectives émergents

## Les spécificités des régions métropolitaines transfrontalières, un concept doublement innovant



**Gert Hager**

Directeur du Regionalverband Mittlerer Oberrhein, porte-parole du groupe d'initiative pour les régions frontalières métropolitaines

Les frontières sont toujours à la fois des chances et des obstacles, qu'il faut utiliser pour réduire ces freins et pour essayer de nous améliorer : cette idée est le point de départ du concept de région métropolitaine en Allemagne comme en France.

Ce concept d'une région métropolitaine partagée nécessite une confiance réciproque qui se montre dans une enquête réalisée sur la confiance des Allemands vis-à-vis de leurs voisins immédiats, et vice-versa. Au niveau de la frontière avec la France, la confiance est très forte et égale des deux côtés.

### Faire bouger les lignes

Dans le concept allemand, « les régions métropolitaines doivent être à la fois des pôles de croissance et des communautés de responsabilité ». Nous avons donc essayé de déterminer le poids de ces espaces transfrontaliers, qui ne sont pas définis par des administrations mais par la coopération, en mesurant leurs fonctions. Nous avons établi que Karlsruhe ou Fribourg, seules, ne sont pas assez fortes, mais que l'espace Bâle-Fribourg-Strasbourg-Karlsruhe, de six millions d'habitants, est tout à fait comparable avec d'autres régions métropolitaines allemandes.

Nous avons alors demandé, non pas à être la douzième région métropolitaine en Allemagne, mais la première région métropolitaine transfrontalière. C'est pour cette raison que nous nous sommes unis et avons déterminé quatre périmètres : le Rhin supérieur, la grande région de Maastricht, Aix-la-Chapelle/Liège et l'espace autour du lac de Constance. Cela a provoqué une prise de conscience au niveau fédéral, et l'Allemagne a modifié son concept de région métropolitaine. Nous avons réussi à figurer sur la carte et à montrer, au niveau fédéral, qu'il n'y avait pas seulement des régions métropolitaines à l'intérieur de l'Allemagne, mais aussi des régions métropolitaines transfrontalières, qu'il s'agit maintenant de remplir de contenu.

### Une possibilité d'avancer ensemble

L'outil de l'ECBM<sup>1</sup> est actuellement discuté en Europe, mais pas encore adopté. Nous sommes pour cette clause, qui offre une possibilité d'avancer dans le cadre de la coopération transfrontalière. Les « missing links » sont également abordés, et l'une ou l'autre de ces liaisons manquantes ont pu être montrées. INTERREG VI et le traité d'Aix-la-Chapelle vont nous offrir, dans ce domaine aussi, plusieurs possibilités.

Enfin, trois concepts métropolitains – français, allemand et suisse – voisinent. Il faudra, dans les prochaines années, les harmoniser et trouver un rapprochement.

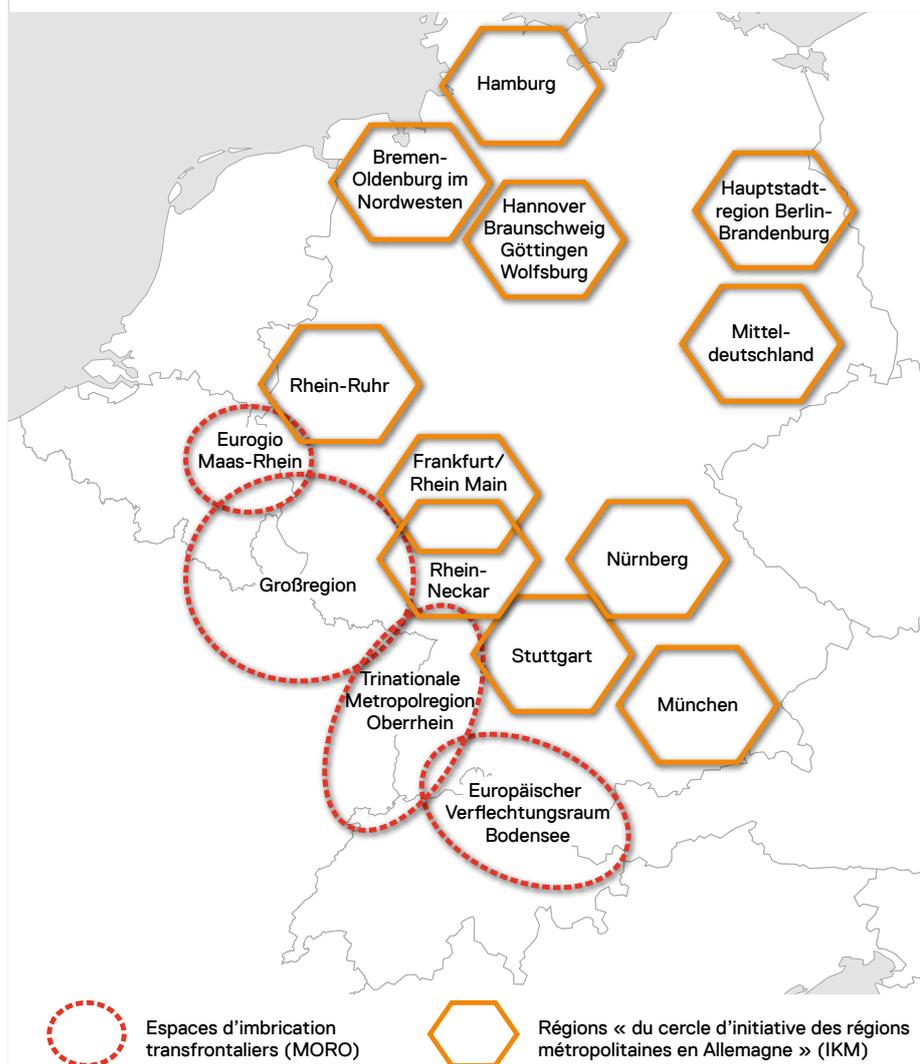
Nous sommes sur la bonne voie et nous pouvons livrer des exemples à l'Europe.

1. European cross-border mechanism : mécanisme visant à lever les obstacles juridiques et administratifs dans un contexte transfrontalier.



## RÉGIONS MÉTROPOLITAINES EUROPÉENNES

Sources : Kartographie: agl auf der Basis von Geodaten des BBSR und Website IKM, aus: BMVBS 2013: 8



## EN FRANCE : DE NOMBREUSES RÉFORMES DYNAMISENT LA COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE

Les nombreuses réformes de ces dernières années, en France, ont conduit au renforcement du couple région-métropole. Treize régions sont dotées de compétences d'aménagement avec des schémas d'aménagement et de développement économique et 22 métropoles sont dotées de nouvelles compétences.

Les trois métropoles frontalières – Strasbourg, Lille et Nice – doivent adopter un Schéma de coopération transfrontalière. Sur ces trois configurations émergent des résultats communs, qui sont notamment l'identification de plusieurs échelles territoriales fonctionnelles : une échelle métropolitaine locale qui est le bassin de vie transfrontalier, une échelle plus régionale qui correspond aux Euro-Régions, et une échelle au-delà de l'échelle régionale et que l'on peut qualifier de macro-régionale.

Le traité d'Aix-la-Chapelle stipule que les collectivités territoriales et les Eurodistricts seront dotés de compétences appropriées, de ressources dédiées et de procédures accélérées. La nouveauté, c'est qu'ils sont inscrits dans un traité international. La création d'un comité de coopération transfrontalière, chargé de coordonner l'observation territoriale, de définir une stratégie commune de choix de projets prioritaires et d'assurer le suivi des difficultés à l'échelle de l'ensemble de la frontière franco-allemande, est une deuxième avancée substantielle.



**Jean Peyrony**

Directeur de la Mission opérationnelle transfrontalière (MOT)

## Les enjeux de représentation métropolitaine pour l'espace Strasbourg-Karlsruhe



**Anne Pons**

Ancienne directrice générale de l'ADEUS

Les lois MAPTAM et NOTRe ont été, en France, une sorte de coup de pied dans la fourmière qui a obligé à modifier nos façons de penser.

Celles-ci engendrent de nouvelles représentations et de nouveaux projets. Finalement, la création de la région Grand Est nous a aidés à voir que, du côté français, Strasbourg et l'ensemble des territoires – villes intermédiaires, grandes villes, petites villes, campagne urbaine-fonctionnent ensemble. La force des liens d'interdépendance entre ces territoires est synonyme de ce que l'on peut appeler la résilience ou la cohésion territoriale.

### Un territoire à haut potentiel

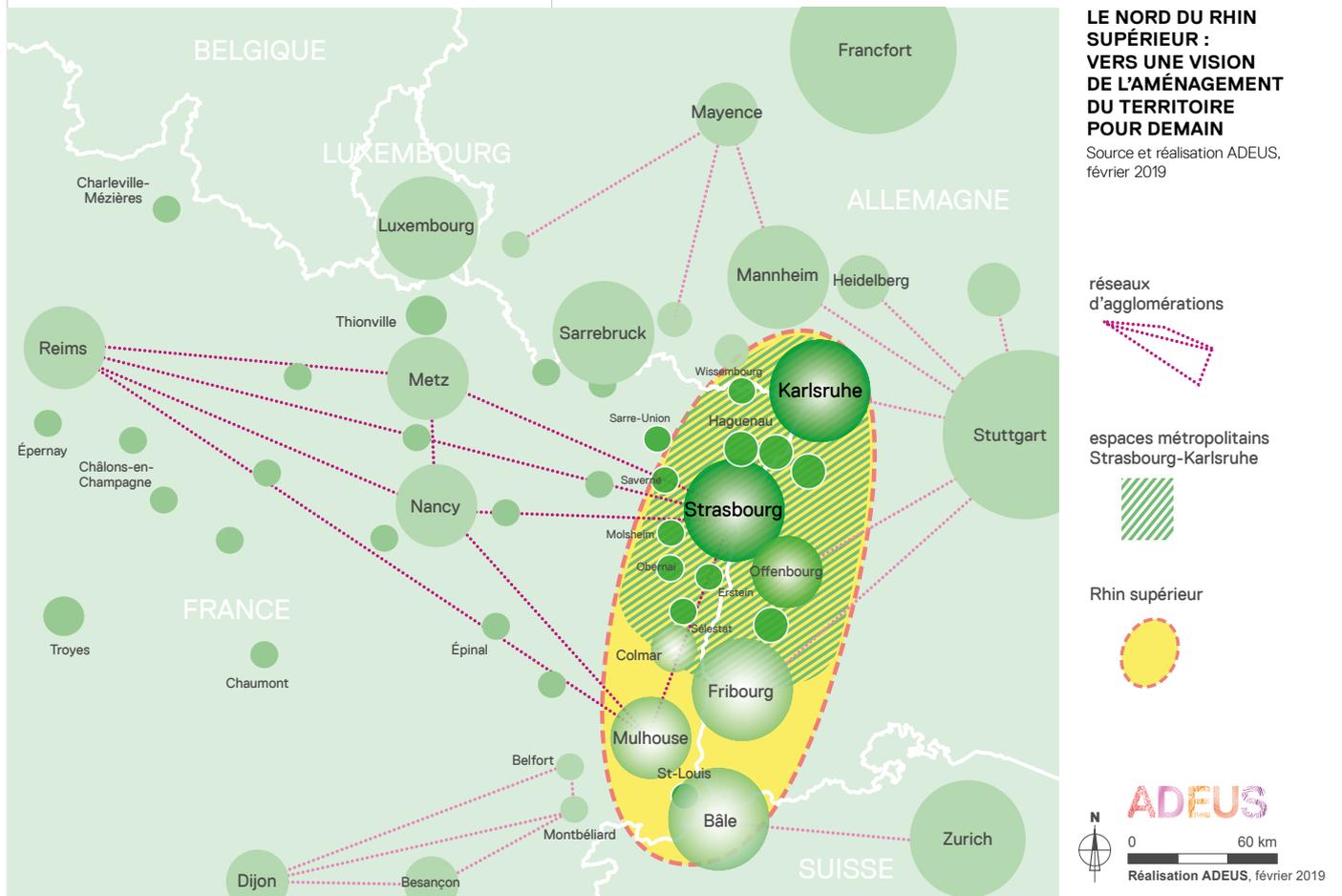
Ce changement d'échelle nous a aussi montré que nous sommes dans un cas différent des villes de Luxembourg et Bâle, qui ont des relations de subordination à la frontière<sup>1</sup> : en effet, Karlsruhe et l'ensemble du hinterland, ainsi que Strasbourg et l'ensemble du sien, sont à niveau égal. Nous sommes en présence de villes jumelles qui, de surcroît, entraînent tout un territoire, que ce soit à Haguenau, Baden-Baden ou Lahr, avec leurs propres objectifs. La densité des richesses et des capitaux fait de cet espace un territoire à haut potentiel. À part Lille, qui est dans une situation relativement comparable, cette région – incluse dans le Rhin supérieur – est un cas complètement unique et quasiment pionnier. Ce changement de regard entraîne la suite. Le Rhin supérieur est un espace très dense, qui permet une meilleure intégration, un meilleur ajustement du marché du travail, un échange autour de l'économie, des filières, des universités : ce sont des compétences qui relèvent pour certaines des métropoles, pour d'autres des intercommunalités ou des communes ou régions en Allemagne. Le projet pourrait-il être de passer d'un territoire traversé, comme on le voit avec la desserte des trains et TGV, à un territoire de projet qui existe en soi ? Si oui, alors plusieurs options sont possibles et restent à débattre.

1. Subordination : mot employé par l'INSEE, non pas pour dire que c'est plus petit ou que ça vaut moins, mais simplement parce que la dépendance, notamment autour de l'emploi, le plus souvent, est telle que les liens qui existent entre Luxembourg et la frontière, ou Bâle et la frontière, sont des liens de subordination..

## Quel projet peut être développé ?

Le travail sur le Grenelle des mobilités, à cette même échelle, montre comment plusieurs options peuvent être débattues et discutées pour arriver à un projet sur lequel on peut s'entendre sur les grandes lignes. Celles-ci sont déclinées dans les compétences de l'ensemble des porteurs. Nous rêvons tou-te-s d'une feuille de route qui fasse projet commun pour l'espace transfrontalier Strasbourg-Karlsruhe. Les coopérations, dont nombre fonctionnent déjà, en seront la modalité : le « quoi faire ? » et le « comment faire ? » seront l'objet de nos débats.

Mais comment peut-on changer le niveau de nos synergies pour construire cette nouvelle vision d'échelle métropolitaine ? C'est la question des alliances, des ponts, des liens qui est posée ici et qui est au cœur de cette journée.



## Quelles attentes et quelles opportunités pour une coopération transfrontalière Strasbourg-Karlsruhe ?

D'un côté comme de l'autre, les institutions bougent, se réforment. La région Grand Est, la jeune Collectivité européenne d'Alsace, le Ministère de l'Intérieur allemand... tous s'emparent avec conviction du thème du transfrontalier et annoncent à l'unisson qu'ils veulent des projets très concrets pour améliorer la vie de leurs concitoyens. L'Union européenne prépare une disposition législative visant à faciliter les projets transfrontaliers au point de pouvoir appliquer les règles allemandes sur le sol français, et vice versa. Une alliance Karlsruhe-Strasbourg peut s'imaginer, et sous les meilleurs auspices de surcroît. Mais que faut-il mettre dedans ?

### Un contexte politique très favorable à la coopération transfrontalière

Entourée de quatre États souverains, la région Grand Est, qui a le plus grand kilométrage de frontières en France, s'étend géographiquement de Nogent-sur-Seine à Strasbourg, ce qui représente une capacité de coopération extraordinaire, avec la quasi-totalité des États fondateurs de l'Union européenne. « Cette configuration, estime Philippe Voiry, lui donne des possibilités très importantes de jouer un rôle de passage, de coordination, de pivot. Elle l'a d'ailleurs montré en organisant le dialogue sur les futurs trains qui assureront les liaisons transfrontalières entre la région Grand Est et les trois Länder voisins. Le contexte est particulièrement favorable puisque nous avons, depuis deux ans, une mandature qui encourage fortement la construction européenne en France et qui est particulièrement ouverte au fait transfrontalier. »

### Dépasser les frontières pour répondre aux attentes des citoyens

Les Eurodistricts et, plus récemment, la réforme régionale ont, selon *François Werner*, incité les territoires à ouvrir l'important chantier du transfrontalier : « Il y a une vraie attente des citoyens, qui ne veulent plus être empêchés par une frontière, de profiter d'opportunités humaines, culturelles, sociales et économiques. Cet important chantier permet de se débarrasser des questions institutionnelles pour se focaliser sur les besoins des personnes parce que chacune des collectivités concernées est en charge de politiques très concrètes. »

Et parmi les citoyens, que veulent les femmes et les hommes qui habitent Karlsruhe ? Quels sont leurs besoins ? « Dans le cadre de forums que nous avons initiés, nous avons relevé, explique Peter Zeisberger, des questions très concrètes et très précises : dans le domaine de la santé, par exemple. Nous essayons, depuis de nombreuses années, d'obtenir des dérogations pour créer une maison de santé franco-allemande où les patients allemands pourraient se faire soigner d'après le droit allemand et vice versa, mais l'homologation est très difficile. L'approche de l'Union européenne et celle qui découle du traité d'Aix-la-Chapelle montrent qu'il y a des amorces de solutions. Il faut se mettre autour de la table, ensemble, avoir des bases de planification commune, des moyens, et se concentrer le plus possible sur des projets concrets. »



**Philippe Voiry**  
Ancien Conseiller diplomatique du Préfet de la région Grand Est



**François Werner**  
Vice-président de la région Grand Est



**Peter Zeisberger**  
Président du département 2 Regierungspräsidium Karlsruhe



## Penser en permanence transfrontalier

Selon François Werner « *Nous devons être capables de penser en permanence transfrontalier et penser l'espace qui est autour du nôtre. C'est ainsi que nous avons conçu la stratégie transfrontalière de la région, en confrontant nos compétences et les enjeux. L'université, l'apprentissage, la formation professionnelle, le travail d'internationalisation de notre schéma de développement économique, ... sont des chantiers fondamentaux. C'est tout cela qu'il faut que l'on fasse* ».

« *Nous devons avancer de manière à pouvoir pleinement profiter de ce qui est suggéré par le traité d'Aix-la-Chapelle. Nous allons solliciter concrètement et rapidement celles et ceux qui promettent de nous accompagner dans nos projets, afin de faire en sorte que l'Europe prenne une consonance concrète pour nos concitoyens.* » propose Robert Herrmann.

## Des vents favorables de Berlin pour le Rhin supérieur et ses régions partielles

Comment perçoit-on, à Berlin, la question transfrontalière et le couple que pourraient former les villes de Strasbourg et Karlsruhe ? « *Nous avons le vent dans le dos*, constate Jens-Uwe Staats, *pour cette coopération transfrontalière, tant en France – où il y a eu des réformes territoriales – qu'en Allemagne – où l'on a une nouvelle façon de voir le développement territorial –. D'ailleurs on a créé, au Ministère de l'Intérieur, une commission chargée de ces questions. Les différents schémas directeurs pour le développement régional et l'aménagement du territoire en France, en Suisse et en Allemagne, utilisent les mêmes termes. Mais on ne peut pas encore parler d'une véritable harmonisation. C'est pourquoi, depuis Berlin, nous considérons la région métropolitaine trinationale du Rhin supérieur dans son ensemble, pour accompagner ses objectifs et soutenir des projets des régions partielles de cette grande région, comme Karlsruhe-Strasbourg ou Bâle-Mulhouse-Fribourg, jouant un rôle important.* »



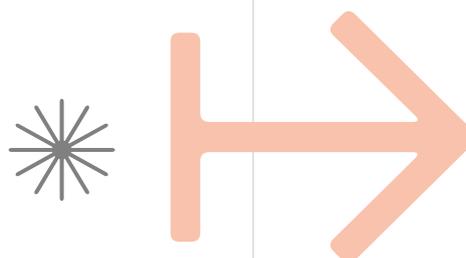
### Robert Herrmann

Ancien Président de l'Eurométropole de Strasbourg, ancien Président de la Mission opérationnelle transfrontalière (MOT) et ancien Président du SCOTERS



### Jens-Uwe Staats

Ministère fédéral de l'Intérieur, la construction et la patrie (BMI). Questions fondamentales en aménagement du territoire, Conférence ministérielle aménagement du territoire



## La Collectivité européenne d'Alsace (CeA) ouvrira-t-elle de nouvelles perspectives ?

Pour Frédéric Bierry, il faudrait dépasser la logique de nation. *« La CeA aura une légitimité à agir puisqu'elle est reconnue, dans les futures compétences, comme le périmètre pertinent pour une négociation sur le Rhin supérieur. Son Président siégera d'ailleurs, avec le Préfet, dans toutes les structures existantes du Rhin supérieur. Les mobilités, la santé, les technologies, sont des thématiques qui me semblent fondamentales et sur lesquelles nous devons vraiment travailler. Par exemple, entre la TechnologieRegion de Karlsruhe et les technologies médicales qui s'appuient sur une pépite comme l'IRCAD à Strasbourg ou des entreprises bâloises, nous avons un potentiel dynamique extraordinaire et, au vu des mutations en cours, nous avons tout intérêt à nous ancrer encore plus fortement dans l'échange. Cela suppose que l'apprentissage de l'allemand soit renforcé, et pour le rendre plus ludique aux yeux des enfants alsaciens, la CeA agira en complémentarité de l'Éducation nationale. »*



**Frédéric Bierry**  
Président de la Collectivité européenne d'Alsace et ancien Président du Conseil départemental du Bas-Rhin

## QUE PEUT-ON ATTENDRE DE L'UNION EUROPÉENNE ?

L'Union européenne apporte son soutien politique et encourage la coopération sur les zones fonctionnelles. *« Elle vous donne, explique Olivier Baudalet, des instruments juridiques avec le groupement européen de coopération territoriale, et peut-être le futur mécanisme européen de coopération transfrontalière, et des financements.*

*Les financements proviennent tout d'abord des programmes FEDER régionaux de l'Alsace et du Bade-Wurtemberg (dont 5 % des fonds sont dédiés aux questions urbaines), du programme urbain qui permet de faire du réseautage entre des villes, du programme Actions urbaines innovatrices qui permet d'expérimenter*

*des actions qui n'ont encore jamais été menées, et enfin, des programmes INTERREG, avec deux éléments clés qui pourraient être utiles dans le cas de ce rapprochement : une partie du budget est dédiée à la gouvernance, donc à la coopération entre les entités transfrontalières, et une autre partie est dédiée à la coopération entre citoyens. C'est important pour que le projet s'appuie vraiment sur la réalité des gens. »*



**Olivier Baudalet**  
Gestionnaire de programmes, Questions urbaines, Rhin supérieur, DG Regio, Commission européenne

\* Ces propos ont été tenus lors de la conférence le 27 février 2019.



## AVANCER SUR L'HARMONISATION ENTRE NOS DEUX VILLES ET RÉGIONS

« Karlsruhe et Strasbourg jouent leur rôle de plus grandes villes du Rhin supérieur, a déclaré Frank Mentrup. Nous ne voulons pas créer un nouvel espace métropolitain en soi. Nous voulons promouvoir la coordination entre nos deux villes et nos régions, et pour ce faire, nous avons besoin de structures flexibles. En fonction des projets, nous devons toujours réfléchir pour savoir quelle est la structure adéquate et qui sont les acteurs qui y participent. À ce titre, "Karlsruhe-Strasbourg" est aussi une invitation à Fribourg, Mulhouse et d'autres... à participer à nos réflexions et à les mettre en œuvre de manière très concrète avec nous.

En ce qui concerne la coopération entre les structures, nous devons veiller à ce que le Conseil Rhénan, la Conférence du Rhin supérieur et le réseau des villes du Rhin supérieur se réunissent le même jour et au même endroit. Il est ainsi possible de définir des projets, des porteurs et des structures appropriées et de faire avancer en commun des objectifs de projet accompagnés d'un calendrier et d'un financement, notamment par le biais d'INTERREG. Le traité d'Aix-la-Chapelle a ouvert une porte ; il s'agit à présent de lancer des projets et de les mettre en œuvre de manière intelligente et flexible, sans nous éparpiller.

La confiance existe, et c'est le plus important. Mais nous devons aussi faire comprendre à Paris et à Berlin que le sentiment d'appartenance à un territoire ne s'arrête pas à une frontière nationale. Les citoyens des deux côtés du Rhin attendent de nous des solutions pour leur territoire commun du Rhin supérieur. »



**Frank Mentrup,**  
Maire de Karlsruhe



De gauche à droite : Olivier Baudelet, Peter Zeisberger, François Werner, Frédéric Biery, Jens-Uwe Staats, Frank Mentrup, Philippe Voiry, Robert Herrmann, Olivier Mirquet.

# Comment approfondir la coopération ?

## Trois axes stratégiques

### Quels enjeux de coopération dans le développement du territoire ?

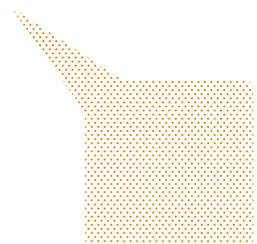
La signature du traité d'Aix-la-Chapelle soutient des coopérations bilatérales et donne la possibilité d'instaurer des espaces d'expérimentation. L'idée est de renforcer la partie nord du Rhin supérieur, qui est moins structurée que celle du sud, où l'agglomération bâloise joue un rôle moteur important. Pour y arriver, l'enjeu serait de renforcer les liens partiellement existants entre les cœurs métropolitains de Karlsruhe et Strasbourg, en intégrant toutes les agglomérations et tous les pôles intermédiaires de ce territoire. Le Rhin, au lieu d'être une frontière, redevient l'élément fédérateur.

Nous nous situons dans un espace transfrontalier déjà fortement structuré, avec un certain nombre d'outils eux-mêmes transfrontaliers. Le premier, le cadre d'orientation du groupe de travail « Aménagement du territoire de la coopération du Rhin supérieur », est en cours de révision. D'autres outils, plutôt nationaux, ont la coopération transfrontalière comme objet, tel par exemple le Schéma de coopération transfrontalière de l'Eurométropole de Strasbourg, celui de la future Collectivité européenne d'Alsace ou encore les orientations stratégiques transfrontalières de la région Grand Est. Du côté du Land de Bade-Wurtemberg on trouve la « Frankreich-Konzeption ».

#### Des systèmes de gestion et de planification différents sont-ils des freins à la coopération ?

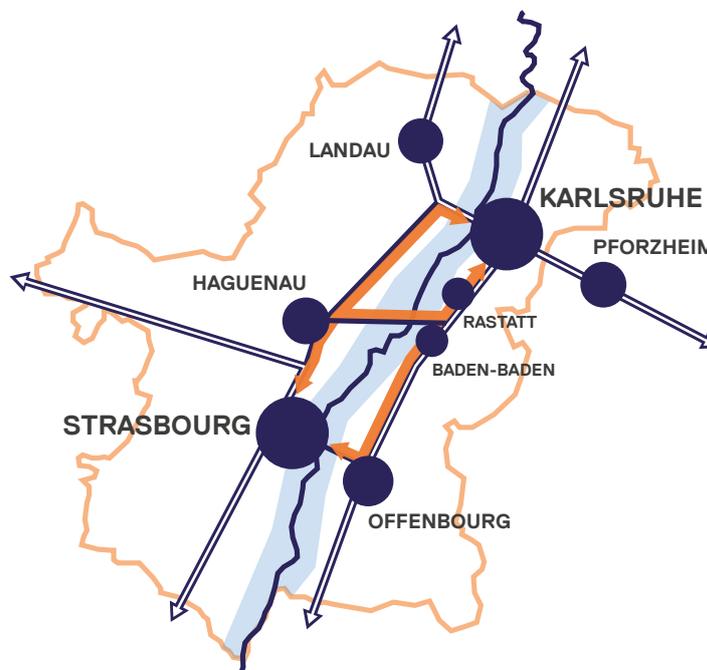
Les cultures d'aménagement du territoire et de la planification sont fortement différentes. En France, le principe de subsidiarité se traduit par la compatibilité entre les différentes échelles territoriales. En Allemagne, le système est itératif entre deux échelles territoriales : il s'agit du principe de contrecourant, le *Gegenstromprinzip*. Ces cultures de planification différentes se traduisent aussi par des modes de représentation contrastés, qui intègrent cependant l'aspect transfrontalier. Le SCoT (Schéma de cohérence territoriale) donne des grandes orientations, alors que le *Regionalplan* est fortement spatialisé sur le territoire. Les tailles et les périmètres des échelons de planification sont différents par rapport à la France, ce qui a pour conséquence que les Allemands se retrouvent avec un nombre d'interlocuteurs très élevé chez leur voisin français.

Des freins existent également dans l'élaboration des données et des statistiques par différents indicateurs spécifiques à chaque pays.



Pour donner des orientations sur un territoire commun, il est essentiel d'établir des documents et des observations communes. L'exemple de « l'Agglo Basel 2030 », la définition d'un « Leitbild » commun pour trois pays, est intéressant. Il est en premier lieu un schéma de développement des infrastructures suisses, qui peut ensuite être intégré dans les planifications nationales respectives.

Cela facilite la mise en place de réalisations comme celles développées dans le cadre de l'IBA Basel 2020, des projets de connections, transports, constructions de ponts, stations multimodales, espaces verts, équipements publics et bâtiments emblématiques.



#### L'ESPACE STRASBOURG-KARLSRUHE AU SEIN DU RHIN SUPÉRIEUR

-  cœur métropolitain
-  agglomération & pôle intermédiaire
-  axe structurant
-  autre axe important

#### VERS UN SYSTÈME MÉTROPOLITAIN TRANSFRONTALIER

-  construire un espace transfrontalier intégré
-  améliorer les connexions entre les pôles
-  valoriser le Rhin comme patrimoine commun

**ADEUS**  
Réalisation ADEUS

#### VERS OÙ SOUHAITONS-NOUS ALLER ?

- ↳ Quelle est l'ambition pour l'aménagement du territoire transfrontalier dans les trois prochaines années ?
- ↳ Souhaitons-nous améliorer le système de concertation commune ?
- ↳ Pourrions-nous trouver des projets fédérateurs en termes de valorisation de l'espace et de solidarités territoriales ?
- ↳ Faut-il avoir des échanges réguliers, pour un partage et une compréhension de la culture de planification du voisin ?
- ↳ Peut-on même imaginer aller vers un schéma transfrontalier, un « Leitbild » commun ?

## Volonté et dialogue pour une plus grande coopération ?

### Strasbourg-Karlsruhe : une zone fonctionnelle qui intègre territoires urbains et ruraux

Pour la DG Regio, nous sommes en présence d'une zone fonctionnelle réelle, car la densité des flux (faire ses courses ou travailler de l'autre côté de la frontière) et des infrastructures communes (hôpitaux, routes, universités, etc.) existent et ainsi engendrent une bonne compréhension mutuelle. « Nous sommes donc prêts à encourager une plus grande coopération entre Strasbourg et Karlsruhe » souligne Olivier Baudelet.

« Une coopération Strasbourg-Karlsruhe est un pas majeur pour nos territoires ruraux ou semi-ruraux comme l'Alsace du nord, car l'attractivité des deux villes va augmenter. Plus elle sera forte, plus nous pourrions en bénéficier. » (Denis Hommel) « Les grandes villes profitent également de l'environnement régional et les deux s'influencent réciproquement. » (Christoph Schnaudigel)

### Une affaire de volonté

« Mais tout dépend maintenant des femmes et des hommes dans les collectivités territoriales et de leur volonté de s'y employer » (Michael Schmidt). Construire des politiques communes, « veut dire mutualiser, accepter de définir des stratégies à deux et non plus tout seul, et se projeter dans un plan pluriannuel. Il ne se passera rien entre Strasbourg et Karlsruhe que ce que leurs élus voudront lancer, piloter. »

### Karlsruhe et Strasbourg ensemble sont un atout fantastique à l'échelle européenne

« Karlsruhe et Strasbourg ensemble sont un atout fantastique à l'échelle européenne. C'est en y associant les acteurs de la société civile que le monde politique, le monde institutionnel s'adaptera à une réalité qui semble évidente pour tout le monde. C'est aux acteurs de ce territoire d'interroger les habitants, de constater les convergences qui existent déjà et de donner à ce message politique venant des habitants la force nécessaire pour bousculer les obstacles que peuvent représenter le droit et les institutions. » (Franck Leroy).

### Les mêmes défis à relever

La différence entre les deux systèmes de planification – le SCoT côté français et le Régionalplan côté allemand – n'est pas aussi importante qu'on veut bien le dire. Ils sont l'un et l'autre à la fois prescriptifs et coercitifs. « Nous avons toujours les mêmes défis à relever. Nous devons répondre aux mêmes missions, aux mêmes questions. » (Fabian Tornis).

Karlsruhe et Strasbourg partagent nombre de préoccupations communes, comme les questions de langue, d'emplois, d'universités, etc. « Tous les savoirs dans le domaine de la transition énergétique, qui est un sujet fondamental entre le Grand Est, le Bade-Wurtemberg, la Rhénanie-Palatinat et la Sarre, sont concentrés dans cet espace. C'est unique au monde. Nous pourrions y créer l'équivalent de la Silicon Valley en ce domaine. » (Franck Leroy)



**Denis Hommel**  
Maire d'Offendorf,  
Président du SCoT  
de la Bande rhénane nord



**Christoph Schnaudigel**  
Landrat du Landkreis  
Karlsruhe, Président  
de la Commission  
des transports et  
de l'aménagement  
du territoire du Conseil  
du Rhin supérieur,  
Président de l'Eurodistrict  
PAMINA



« Il serait intéressant de dialoguer de manière plus permanente, et pas uniquement lorsqu'il s'agit d'approuver des décisions. Certaines situations se développent et nous échappent complètement. Des polarités urbaines de 40 à 50 000 habitants qui se créent sur les frontières et entretiennent des échanges permanents sur le plan commercial, de l'artisanat, des soins, du tourisme, etc. Ces polarités auront une force très importante. On devrait se focaliser davantage là-dessus dans les documents du Regionalplan ou du SRADDET. » (Denis Hommel).

### Le Rhin et la mobilité : sujets incontournables

Le Rhin est le premier sujet à enjeux pour le territoire transfrontalier : réputé pour ses inondations, il est actuellement, trois fois au moins par décennie, à son étiage pendant plusieurs mois. Les enjeux sont à la fois économiques et environnementaux.

« Les entreprises le long du Rhin, qui vivent du transport fluvial, risquent d'être en difficulté parce qu'elles ne pourront plus charger leurs marchandises sur le fleuve. Elles passeront davantage par la route ou par le fer. Le rôle de hinterland que nous voulons jouer entre Strasbourg et Karlsruhe, par rapport à Amsterdam et Rotterdam, risque d'être mis en cause.

En perturbant l'écosystème des espaces alluviaux, ces périodes d'étiage ont des conséquences directes sur la qualité de l'eau de la nappe phréatique la plus importante d'Europe. Le Rhin est l'un des rares sujets sur lequel nous nous sommes toujours entendus. Il y a là une valeur symbolique qu'il faut prendre en compte. (Denis Hommel).

Il faut profiter de cette chance qui s'offre à nous pour nous concentrer sur certaines priorités. Pour moi, le sujet de la mobilité, et notamment la création d'une interconnexion à gauche du Rhin, en est une. » (Christoph Schnaudigel).

\* Ces propos ont été tenus lors de la conférence le 27 février 2019.



**Michael Schmidt**

Ancien conseiller eurométropolitain, en charge du Schéma de coopération transfrontalière de l'Eurométropole de Strasbourg



**Franck Leroy**

Vice-président de la région Grand Est



**Fabian Tornis**

Directeur adjoint du Regionalverband Südlicher Oberrhein



### Avec l'accord d'Aix-la-Chapelle, on va pouvoir travailler ensemble sur chaque projet

Avons-nous besoin de nouvelles procédures ou institutions, de nouveaux outils ? Ou dispose-t-on d'une base suffisante pour avancer ?

« La plus grande erreur serait de développer un instrument de planification pour remplacer des dispositifs de coopération qui ont plusieurs décennies et qui ont fait leurs preuves. Il faudrait tout simplement renforcer les compétences des institutions dans certains secteurs. »  
(Christoph Schnaudigel)

« Gardons-nous de créer une institution ou une structure supplémentaire. Il y en a déjà tellement. La création de la Collectivité européenne d'Alsace a introduit une simplification, et les SCoT se transforment en Pôles d'équilibres territoriaux et ruraux. »  
(Denis Hommel)

« Avec l'accord d'Aix-la-Chapelle, on va pouvoir travailler ensemble sur chaque projet, se concerter, et ensuite transmettre le message au député-maire pour qu'il trouve l'outil approprié. »  
(Michael Schmidt)

« La volonté politique est au cœur du dispositif. Strasbourg et Karlsruhe ont le même nombre d'habitants et les mêmes problématiques de développement urbain et de climat. Les élus peuvent, sans aucune contrainte législative d'un côté ou de l'autre, s'emparer de ces problématiques et partager leur réflexion, innover avec eux dans le développement urbain. C'est autour de ce type de coopération que naîtra un véritable projet » (Franck Leroy)

### Création d'un task-force face aux freins et enjeux transfrontaliers

« Avec le traité d'Aix-la-Chapelle, nous allons pouvoir mettre en équivalence les droits français et allemand sur des zones précises et dans des finalités précises.

Une « task force »<sup>1</sup> et un Préfet transfrontalier sera nommé pour mesurer au quotidien, face à des freins ou des enjeux, le type de réponses à apporter : une réponse réglementaire par le Préfet, une réponse législative par la mise en équivalence des droits, une réponse entre collectivités par des projets avec convention, ... Ce sont là des éléments concrets qui nous permettent de prendre nos responsabilités et de passer un cran en avant. Nous devons être au rendez-vous. »  
(Sylvain Waserman)

1. Comité de coopération transfrontalière



**Sylvain Waserman**  
Député du Bas-Rhin,  
Vice-président de  
l'Assemblée nationale



De gauche à droite : Olivier Baudalet, Christoph Schnaudigel, Denis Hommel, Fabian Tornis, Michael Schmidt, Frank Leroy, Sylvain Waserman, Sebastian Wilske.

# Comment renforcer les coopérations économiques ?

## Des nouvelles pistes pour travailler mieux ensemble

En additionnant leurs compétences et capacités, en mettant ensemble tous leurs atouts, sans chercher à être uniforme, la région du Rhin supérieur représenterait une plaque économique d'importance, leader en Europe et dans la compétition internationale. Que faut-il faire pour coopérer plus et mieux ?

Dans le pays de Bade, le taux de chômage est de 4 % en moyenne. En Alsace, il est plus important. « Mais comment inciter des alsaciens, d'un point de vue pratique, mais aussi mental, à franchir le Rhin pour venir travailler chez nous ? » (Margret Mergen)

### Apprentissage : peut mieux faire

Les candidats apprentis ne se bousculent pas pour aller se former dans le Bade-Wurtemberg. « Depuis 2010, nous avons signé 430 contrats transfrontaliers, dont 54 % pour des formations post-bac. Il nous faut persévérer. Nous avons le sentiment que les parents préfèrent envoyer leurs enfants en apprentissage à 100 km en Alsace plutôt qu'à 30 km en Allemagne. Il y a encore un manque de confiance. Pour attirer les jeunes et leurs parents, nous devons arriver à les convaincre et à les rassurer. » (Jean-Luc Heimbürger)

La formation en alternance n'a pas la même importance en France et en Allemagne. « C'est une réalité, mais nous sommes en train de changer les choses. Les personnes qui suivent une formation en alternance ont davantage de perspectives professionnelles. Elles ont aussi des perspectives d'études, et certains enseignants-chercheurs de qualité ont démarré par une formation en alternance. Il faut savoir que certains professionnels et artisans gagnent plus que des diplômés de l'enseignement supérieur, et cela mérite d'être mentionné. Le savoir-faire permet de répondre aux besoins des clients et c'est le plus important. Il y a donc différents leviers à utiliser. » (Wolfgang Grenke)



**Margret Mergen**  
Maire de Baden-Baden,  
Présidente de la Région économique Mittelbaden



**Jean-Luc Heimbürger**  
Président de la CCI Alsace



**Wolfgang Grenke**  
Président de la IHK Karlsruhe et Vice-président d'Eurochambres

## Le campus EUCOR, au top

L'Université de Strasbourg et l'Institut de technologie de Karlsruhe (KIT) ont cherché des synergies dans le cadre du projet EUCOR et ont convenu d'une large coopération. « Nous sommes très liés par ce projet Eucor. Et je crois qu'il ne s'agit pas tant de faire correspondre les profils et de créer des exclusivités, mais plutôt d'encourager les étudiants et les chercheurs à échanger, à se regrouper autour de projets et à dépasser les limites de leur propre université.

Des crédits d'études sont reconnus au sein des cinq universités partenaires ; des cursus bilingues sont proposés sur divers sites, et si l'on approfondit encore ces coopérations, les synergies se mettront en place d'elles-mêmes. » (Frank Mentrup)

Peut-on imaginer ou envisager à moyen terme la fusion des universités du campus EUCOR ? « Nous avons tout intérêt collectivement à travailler ensemble pour faire face à la compétition internationale. Nous avons candidaté à l'appel « l'Université européenne » pour avoir plus de moyens et faire des échanges d'étudiants. Il n'est pas nécessaire de fusionner en une méga université... » (Michel de Mathelin)

Pourtant, en fusionnant et en cumulant leurs données en matière de prix Nobel ou de scientifiques cités, EUCOR serait certainement dans les dix premiers au classement de Shanghai. « Une fusion physique n'est pas nécessaire ; dans le cadre du classement de Shanghai nous pouvons nous présenter comme un réseau universitaire et fournir les données agrégées. Je pense que cela peut créer une plus grande visibilité à l'international. » (Frank Mentrup)

## La question de la langue

Anglais ou allemand ? Allemand ou anglais ? Les besoins varient en fonction des secteurs et du niveau d'études. « Un mécanicien qui travaille dans une entreprise allemande ou un commercial qui fait du porte-à-porte ne parle pas anglais dans son travail. Des cours d'allemand sont indispensables, sinon nous n'y arriverons pas. » (Jean-Luc Heimbürger)

Dans la scène des start-up, l'anglais est très demandé. « La question, que ce soit pour le français ou l'allemand, ne se pose pas. C'est ce que j'ai vécu récemment lors d'un échange en Afrique. Les acteurs des start-up, quelque soit leur origine, établissent très rapidement des contacts et échangent sans barrières. Nos universités, elles aussi, encouragent et soutiennent cette démarche. Aujourd'hui, beaucoup de choses vont de soi pour les jeunes, cela apporte des solutions pour l'avenir. (Frank Mentrup)

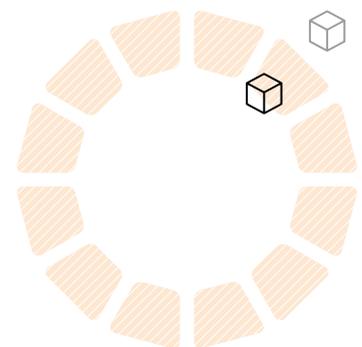
## Mobilité : mieux relier les villes est indispensable

Pour faciliter la mobilité des apprentis et des salariés, des infrastructures de mobilité directe entre nos villes sont indispensables. « Les réseaux prioritaires de transport européen sont actuellement en cours d'évaluation. Deux ponts seront défendus prochainement en présence de la Commissaire aux Affaires régionales : le pont à hauteur de Haguenau/Baden-Baden, et celui à hauteur de Fribourg/Colmar. Ces deux ponts sont majeurs ; ils ne sont pas inscrits dans les corridors prioritaires, mais ils nous sont prioritaires, à nous. C'est le moment de nous positionner, et je le dis vraiment en insistant, pour être correctement placé en 2020-2021, dans les modifications de la planification prioritaire d'infrastructures.



**Michel de Mathelin**

Vice-Président de l'UNISTRA, Valorisation et relations avec le monde socio-économique



Nous devons nous présenter comme une vraie plateforme, un territoire unique qui doit bénéficier des infrastructures soutenues par la Commission européenne et par nos deux États. » (Catherine Trautmann)

« Le Rhin est un très beau lien et non une séparation, mais pour le franchir, il faut des ponts. » (Margret Mergen). Dans ce sens, il faudrait prolonger la piste cyclable de Baden-Baden, à Iffezheim, qui s'arrête net en plein milieu du pont sur le Rhin.

## Échanger au sein des réseaux de part et d'autre sans construire de structures complexes

« Nous avons tellement de réseaux porteurs de réussite. Nous n'avons pas besoin de créer dès le départ des structures complexes avec un cadre juridique. Ceux qui veulent participer et qui en tirent un avantage doivent pouvoir le faire facilement ; et si nous sommes assez nombreux, nous ferons avancer toute la région. » (Frank Mentrup)

Une « semaine commune de l'entrepreneuriat avec Karlsruhe pourrait rapprocher nos bassins d'emploi » (Catherine Trautmann)



**Catherine Trautmann**

Ancienne Ministre, ancienne Vice-présidente de l'Eurométropole de Strasbourg, en charge du développement économique



PONT DE L'EUROPE, PONT BEATUS RHENANUS (NOUVEAU PONT TRAMWAY ET PIÉTON) ET LE PONT FERRÉ AU-DESSUS DU RHIN ENTRE STRASBOURG ET KEHL

↗ Ces propos ont été tenus lors de la conférence le 27 février 2019.

## Quels freins et leviers à la mobilité des personnes dans la région frontalière ?

Strasbourg et Karlsruhe ont la même position en ce qui concerne les réseaux transeuropéens de transport ou de déplacement de marchandises, de lignes à grande vitesse (LGV), d'autoroutes ou de fluvial. Elles ont des enjeux communs de corridors transeuropéens et d'interconnexion de ces corridors entre eux. La liaison Kehl-Appenweier, la courbe d'Appenweier ou la deuxième phase de la LGV Rhin-Rhône sont actuellement des sujets à forts enjeux.

### Le troisième espace transfrontalier de la région Grand Est

Nous sommes le troisième espace transfrontalier dans la région Grand Est, avec 16 000 navetteurs qui se rendent en Allemagne. Les mobilités pour l'emploi sont importantes, mais les transports en commun ne sont pas au même niveau que dans les espaces bâlois ou luxembourgeois, où la polarisation est très forte (seuls 3 % des frontaliers utilisent les transports en commun dans cet espace Strasbourg-Karlsruhe, alors qu'ils sont 11 % vers la Suisse et 18 % vers le Luxembourg). Cette différence s'explique par une très forte dispersion des zones d'habitation et d'emploi dans l'espace qui est le nôtre. Même avec des transports en commun plus capacitaires, nous ne pourrions pas répondre à ce besoin puisque nous avons une multiplicité de bassins d'emploi : Karlsruhe, Rastatt, Baden-Baden, Offenbourg. Par ailleurs, les liens qui existent dans l'espace métropolitain Strasbourg-Karlsruhe, et à l'échelle du Rhin supérieur, sont très diversifiés et concernent les réseaux d'entreprise, de coopération universitaire, de loisirs et de culture, etc.

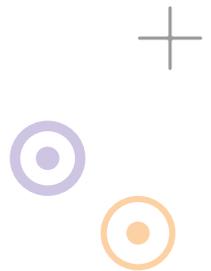
### Une offre de transport en commun transfrontalière absente au nord de Strasbourg

La route est la première infrastructure de déplacements, notamment en matière de covoiturage et de transport routier par autocar. Cependant, on note dans le nord du Rhin supérieur une absence de connexions de niveau autoroutier. Le maillage des ponts est plutôt correct avec des franchissements tous les 20 à 30 km, dont certains, sur des ouvrages hydrauliques, pourraient vieillir rapidement, ainsi qu'avec des bacs transfrontaliers qui, avec le réchauffement climatique et l'abaissement du niveau du Rhin, peuvent poser des problèmes.

L'offre de transport en commun ferroviaire est aujourd'hui quasiment uniquement concentrée sur le Pont de l'Europe à Strasbourg et Kehl, avec une desserte de la ligne Strasbourg-Offenbourg d'un assez bon niveau de fréquence, et des dessertes régulières vers Karlsruhe en TGV. D'autres dessertes transfrontalières passent par Lauterbourg ou Wissembourg, mais elles sont encore assez exceptionnelles et plutôt destinées aux loisirs. L'acquisition de matériel roulant est en projet sur cette desserte.

### L'enjeu de création d'une tarification transfrontalière incitative

Entre système de tarification et système d'organisation différents, de part et d'autre de la frontière, il n'est pas simple de réaliser des politiques homogènes dans le transfrontalier. « L'Europass » ou le « ticket Alsace Palatinat » offrent d'ores et déjà des tarifs intéressants, mais un vrai effet frontière persiste dans la tarification classique, ce qui a un impact direct sur les usages loisirs ou professionnels, et en particulier pour les étudiants.



Dans le système de mobilité allemand, on trouve des zones tarifaires telles que la VRN ou le TGO, qui n'existent pas en France, où l'on est encore sur une segmentation entre réseaux urbains et interurbains. L'importante évolution du paysage administratif français (avec la région Grand Est qui a pris des compétences nouvelles en matière de mobilité, la loi NOTRe et la future loi LOM) va faire évoluer encore la mobilité du côté français, et peut donner finalement l'occasion d'opportunités de rapprochement pour une meilleure organisation en transfrontalier.

## Des projets et des réalisations

Cet état des lieux ne doit pas occulter le fait que de nombreux projets ont d'ores et déjà été réalisés dans le transfrontalier au cours des dix/vingt dernières années, comme le tramway Strasbourg-Kehl, la ligne Offenbourg-Strasbourg ou les différentes expérimentations menées de part et d'autre, et dans lesquelles des autorités organisatrices ou des Eurodistricts se sont fortement investis.

D'autres projets sont dans les cartons et concernent les futurs franchissements, les tarifications, les voies express vélo, le réseau express métropolitain strasbourgeois, etc. Le champ des possibles est important et il s'agit de trouver un cadre de projet de territoire commun pour donner une cohérence à l'ensemble.

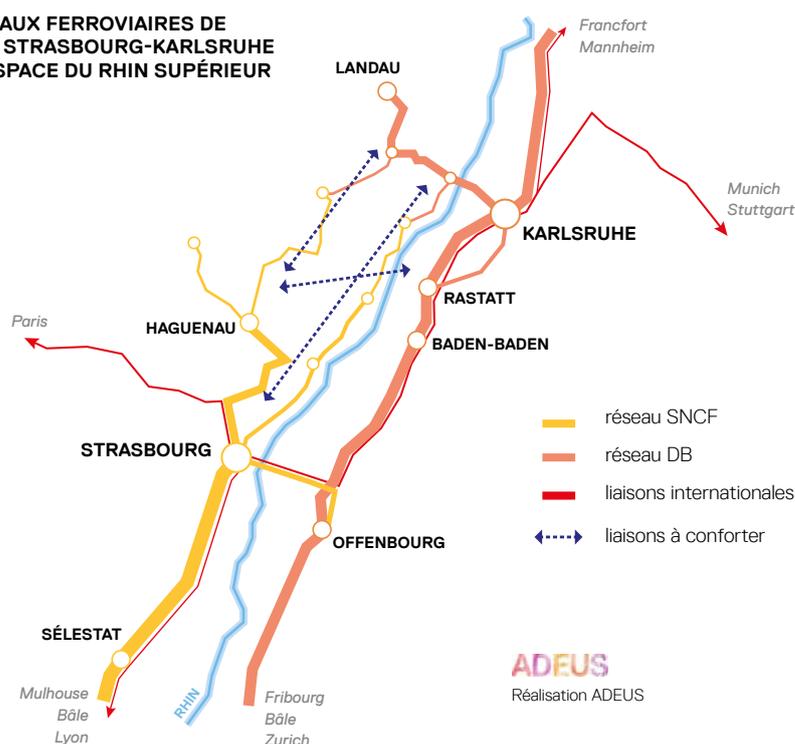
L'exemple du projet *RegioMove* de nos collègues de Karlsruhe montre que la mobilité n'est plus traitée uniquement à travers les infrastructures ou le fait d'acquérir des moyens de déplacements, mais comme un service rendu à l'utilisateur, grâce au numérique. Ces points sont en forte émergence et posent la question de leur approche globalisée en transfrontalier.

## Des pistes prometteuses

La Région et les Länder se sont déjà attelés à améliorer l'offre transfrontalière de transports avec nombre de convergences pour acquérir du matériel supplémentaire. Se pose également la question de la dimension transfrontalière du projet de réseau express métropolitain strasbourgeois en coopération entre la métropole de Strasbourg et la région Grand Est, et de son articulation avec le système de tram-train de Karlsruhe. La tarification représente l'un des champs les plus prometteurs et les plus porteurs pour les prochains temps.



### LES RÉSEAUX FERROVIAIRES DE L'ESPACE STRASBOURG-KARLSRUHE DANS L'ESPACE DU RHIN SUPÉRIEUR



### VERS OÙ SOUHAITONS-NOUS ALLER ? QUELS SONT LES ÉTAPES POUR Y ARRIVER ?

- ➔ Comment parler de manière plus synchronisée, à Paris ou à Berlin, des questions de grande accessibilité aux niveaux nationaux et européen ?
- ➔ Comment fait-on pour montrer que ce qui intéresse Strasbourg intéresse Karlsruhe et inversement ?
- ➔ Le sujet de « missing links », peut-il avoir une place prioritaire dans l'agenda européen ?

## La mobilité, nerf de la coopération transfrontalière

La mobilité est sans doute le sujet le plus concret et le plus palpable de la vie transfrontalière. Mobilité signifie pouvoir passer la frontière pour aller travailler, étudier, voir des amis, faire ses courses, etc. Ce sujet est essentiel car il touche les infrastructures, l'échange d'informations, les organisations. Comment améliorer notre mobilité ?

L'objectif du Plan de mobilité de l'Eurodistrict PAMINA, mis en œuvre depuis trois ans, est que les citoyens puissent avoir toutes les informations nécessaires pour utiliser ces différents modes de transport au quotidien, de manière facile et cohérente. « La nouveauté est que nous nous mettons tous à table pour trouver de meilleures solutions, identifier les freins, imaginer l'aménagement et les déplacements sur le territoire de PAMINA, comme si les frontières n'existaient pas... » (Remi Bertrand).

### Des projets ferroviaires ambitieux entre Grand Est et les trois Länder voisins

Autorité organisatrice des transports ferroviaires de voyageurs, la région Grand Est, forte de son partenariat avec l'Allemagne, ne craint pas l'ouverture à la concurrence prévue pour 2021, car elle va pouvoir bénéficier de l'expérience de son voisin, qui la pratique depuis une vingtaine d'années. « De plus, comme les contrats d'exploitation de part et d'autre du Rhin trouvent leur terme au même moment, et c'est là où les nouvelles évolutions législatives nous apportent un avantage important, nous passons, avec l'ensemble des Länder, un marché

*d'exploitation commun. C'est une occasion rêvée et si nous ne la saisissons pas pour les 30 prochaines années, le train aura passé et nous allons devoir courir après lui. » (Evelyne Isinger).*

Pour renforcer les dessertes transfrontalières, la région et les trois Länder – Bade-Wurtemberg, Rhénanie-Palatinat et Sarre – se sont mis autour de la table. « Les discussions ont permis de lever les nombreux freins, liés notamment aux législations et gouvernances très différentes. Nous avons déjà signé, avec deux Länder, une résolution commune de coopération transfrontalière renforcée en termes de mobilité. La troisième résolution est sur les rails avec le Bade-Wurtemberg. Concrètement, nous partageons avec l'ensemble des partenaires une feuille de route très précise : sept lignes transfrontalières seront renforcées et cadencées à l'heure, sauf sur la ligne Strasbourg-Kehl-Offenburg, où le cadencement se fera à la demi-heure. C'est essentiel pour rendre un transport en commun attractif. Vingt-deux Regiolis bimode ont été réservés pour une somme de 264 millions d'euros. Ils circuleront sur les lignes électrifiées et non électrifiées. Une réflexion est menée sur la mise en place d'un matériel hybride et propre. Les horaires de trains sont actuellement en discussion avec les Länder. Enfin, nous lançons une étude sur une tarification unique, ou du moins simplifiée, dans cet espace de circulation. Ainsi, ce projet est mené à terme de bout en bout et de manière concertée pour apporter aux usagers une meilleure qualité et un meilleur service, avec des coûts maîtrisés. » (Evelyne Isinger).



**Rémi Bertrand**  
Vice-président de la Collectivité européenne Alsace, Ancien Président de l'Eurodistrict PAMINA



**Evelyne Isinger**  
Conseillère régionale et Présidente de la Commission des transports



**Alexander Pischon**  
Directeur général de l'Association des transports de Karlsruhe (KVV)



**Werner Schreiner**  
Président du Comité d'experts des transports transfrontaliers de voyageurs

## PLAIDOYER

Le 12 août 2017, un accident s'est produit dans le tunnel de Rastatt.

*« À l'époque, tout le monde préconisait la mise en place d'un bypass. Je plaiderais aujourd'hui pour avoir une ligne redondante du côté gauche du Rhin : Strasbourg-Lauterbourg-Wörth vers Karlsruhe, qui puisse reprendre le trafic en cas d'accident, et je vous demanderais de bien vouloir soutenir cette idée. »*



**Jürgen Bäuerle**

Ancien Landrat, Landkreis Rastatt

## De l'art de créer des ponts

Compétent en transports locaux publics, le Landkreis Rastatt met actuellement sur pied une ligne de bus régionale entre Rastatt et Haguenau. Un cofinancement de 50 % est assuré par le Land et les 50 % restants devraient être fournis par la région Grand Est. Dans ce cas, un bus aller- retour par heure fonctionnera sur cette ligne, qui sera très utile aux travailleurs frontaliers et aux jeunes en formation professionnelle qui n'ont pas de permis de conduire.

*« Nous souhaitons ouvrir un pont supplémentaire aux piétons et aux vélos. Nous y travaillons depuis des années. Mais plusieurs de nos propositions ont été rejetées. Ce n'est pas la frontière qui est le problème, mais les compétences différentes des administrations françaises et allemandes. Cela fait 40 ans que je suis Landrat, et il est vrai que ma frustration a été à son comble avec cette histoire de pont. Nous allons donc créer des ponts. Ce n'est pas seulement une expression comme cela, c'est un véritable art qu'il s'agit de maîtriser. »* (Jürgen Bäuerle).

## Projets numériques tous azimuts

PAMINA a mis en place un service électronique qui informe les utilisateurs, en temps réel, des perturbations sur les bacs rhénans en y associant les bacs de Drusenheim et de Seltz.

Karlsruhe met sur pied le « RegioMove », une offre de mobilité interconnectée qui permet à l'utilisateur de s'informer et de payer rapidement, tout en n'ayant qu'un interlocuteur pendant son déplacement. « L'une des variantes de ce projet a pour titre « Homezone », qui veut dire « je construis mon propre trajet » et qui permet de dépasser les frontières du Land. L'utilisateur indique son lieu de travail, ses lieux de loisirs, son circuit, et s'il le dépasse, il paye un supplément. Ce serait le moment idéal pour faire la même chose avec des associations de transports au-delà des frontières. La logique pour le client doit être simple et, derrière, nous discutons de la manière de répartir entre nous cette facture de la mobilité. Un géoportail, commun à l'espace PAMINA, a été mis en place. Il s'agit d'une première en Europe. Deux millions de personnes du Palatinat, du Bade-Wurtemberg et de l'Alsace du nord sont informées en temps réel de l'état des chantiers, travaux, routes fermées, parkings,... sur tout leur territoire. Le département du Bas-Rhin est partie prenante. C'est un exemple et nous n'avons pas attendu les accords d'Aix-la-Chapelle pour le faire et aller de l'avant. » (Alexander Pischon).



Ces propos ont été tenus lors de la conférence le 27 février 2019.

## Chaînon manquant

Les « missing links » doivent être supprimés si nous voulons que l'Europe soit demain une réalité. Une commission constituée par l'Union européenne essaye de trouver des solutions collectives au niveau de l'ensemble des territoires transfrontaliers européens. Lesquels doivent être réglés de manière prioritaire sur la frontière entre l'Alsace et le Bade-Wurtemberg ?

« Nous avons besoin du passage Lauterbourg-Wörth. Cela éviterait ainsi d'envoyer les trains vers le sud, lorsqu'ils doivent en fait aller vers le nord. Mais c'est un sujet qui n'est pas simple... » (Werner Schreiner).

## Voir loin

« Les futures technologies digitales et numériques vont bouleverser notre univers. Comment allons-nous, ensemble, permettre le passage aux frontières de véhicules sans conducteur ou de voitures partagées ? Comment allons-nous mêler la problématique des transports à celle du climat, tout en ayant les approches les plus transversales possibles ? L'accélération des processus d'innovation technologique est telle que nous ne pouvons pas ne pas déjà les penser, même s'ils n'existent pas encore. Les trains de camions digitaux qui sont testés en Europe annoncent une nouvelle économie des transports, le risque de voir évoluer les politiques de transport entre camions et trains et une compétitivité avec le transport de marchandises sur le Rhin, qui est menacé régulièrement par son faible niveau. Ces questions sont majeures aujourd'hui. Je crois qu'il faut nous les poser, sans éviter de parler du reste. Si on ne pense pas ces évolutions, seuls les industriels et les financiers les penseront à notre place. » (Robert Herrmann).

## VIGNETTES AUTOMOBILES, PREMIER CAS PRATIQUE

Voilà une situation qui relève de l'absurde : les vignettes instaurées à Karlsruhe pour limiter la circulation en cas de pollution ne sont pas reconnues à Strasbourg et vice versa... Une voiture allemande peut, par exemple, être refoulée au Pont de Kehl parce que sa vignette ne correspond pas aux critères français, et une voiture française être verbalisée à Karlsruhe. « Nous pourrions, propose Robert Herrmann, intégrer la vignette de l'autre dans les arrêtés de nos villes ou de nos agglomérations, en fonction de la législation. Les problématiques de climat et de qualité de l'air étant très largement partagées, il serait logique d'avancer ensemble, et avec les institutions européennes, de manière cohérente sur cette question-là, pour que les automobilistes qui traversent nos frontières pour aller travailler ou pour d'autres activités – culturelles ou économiques – ne rencontrent plus de freins ou de blocages. »

Ce sujet interpelle également Frank Mentrup, qui s'est vu opposer un refus d'agréer la Crit'Air française par le Ministère des Transports et de l'Environnement allemand. « Ces vignettes, nous ont-ils dit, sont trop différentes les unes des autres pour leur accorder une reconnaissance pure et simple. Pour moi, ce sujet est très important, il pourrait faire typiquement l'objet d'une réglementation exceptionnelle pour les régions frontalières prévue dans le traité d'Aix-la-Chapelle. En attendant, je pourrais tout simplement décider qu'un strasbourgeois qui arrive à Karlsruhe avec la vignette numéro un, qui correspond à la quatre chez nous, n'aura pas de contravention dans la mesure où il respecte les normes européennes. Il faudrait que l'on décide, avec mes collègues des autres villes, de le faire à partir du 1<sup>er</sup> mai. J'en informerai mon instance de contrôle et si elle ne réagit pas, on fera. Tout simplement. Si elle refuse, j'invoquerai le traité. »



Ces propos ont été tenus lors de la conférence le 27 février 2019.

## Enseignements et suites de la conférence

# Faire perdurer la coopération en temps de crise

La première conférence Strasbourg-Karlsruhe a montré que la volonté de coopération est forte, et portée par un grand nombre d'acteurs, mais la fragilité des espaces transfrontaliers est bien lisible depuis la crise sanitaire. La mise à l'arrêt de la libre circulation, du jour au lendemain, a réduit les échanges transfrontaliers – du moins physiques – au strict minimum. Les espaces frontières sont à l'heure actuelle de nouveau une zone de contrôle. Une épreuve désormais quotidienne pour les transfrontaliers, certes pour un temps défini. Pourtant, cette crise est à l'origine de la réapparition de certaines anciennes barrières mentales.

### La confiance réciproque, une nécessité pour durer et progresser

Un des résultats majeurs de cette journée d'échange est le constat d'un besoin d'une confiance réciproque entre acteurs, qui doit être assez solide pour pouvoir perdurer en temps de crise. Une fois que cette confiance est ancrée entre partenaires, le partage des enjeux communs doit dépasser un échange ponctuel ; il nécessite un échange régulier avec une volonté d'obtenir des résultats à long terme.

L'harmonisation des démarches des uns et des autres est une réelle nécessité sur bien des sujets actuels ou à venir (vignettes automobile, politiques de mobilités, énergie, ...).

La coordination entre les institutions de ce grand espace transfrontalier est encore perfectible aujourd'hui. Pour autant, l'idée est partagée : les nouveaux projets et les nouveaux liens dans ces deux aires métropolitaines ne nécessitent pas de nouvelles structures transfrontalières. Ainsi, rendre les structures transfrontalières existantes plus lisibles et transparentes, mais également améliorer les synergies, sont des conditions sine qua non pour réduire les freins de coopération dans cet espace du Rhin supérieur, aussi bien au nord qu'au sud.

### Quatre leviers prioritaires pour les années à venir

Les quatre leviers sont :

- ➔ mise en réseau économique,
- ➔ développement des mobilités durables,
- ➔ concertation dans l'aménagement du territoire,
- ➔ rapprochement des démarches dans la crise climatique.

L'aménagement du territoire met en évidence les écarts culturels existants : deux manières de penser le territoire, deux manières de l'aménager très différentes, deux fonctionnements institutionnels. Pourtant, les enjeux sont partagés concernant l'environnement, la consommation des sols, la réciprocité entre urbain et rural, les trames vertes et bleues, et bien d'autres sujets. Leur traitement en transfrontalier fait sens et apporte une vraie plus-value à ces territoires segmentés par les limites nationales.

La mobilité est un des sujets les plus palpables et concrets sur ces territoires. Elle signifie pouvoir passer la frontière pour aller travailler, étudier, voir des amis, faire ses courses, etc., sujet essentiel car il touche les infrastructures, l'échange d'informations, les organisations. Beaucoup de réalisations ont vu le jour dans les temps récents. Cependant, pour que le Rhin ne soit plus un obstacle mais un trait d'union, le traitement des « missing links » à toutes les échelles reste une nécessité, et la création ou l'amélioration des tarifications transfrontalières est un objectif essentiel.

En ce qui concerne l'économie, que faudrait-il faire pour coopérer « plus et mieux » ? En additionnant les compétences et capacités, en mettant ensemble tous leurs atouts, sans chercher à être uniforme, la région du Rhin supérieur représenterait une plaque économique d'importance dans la compétition internationale. Mais est-ce que cette plaque économique est lisible à l'international ? Quelle démarche pour augmenter cette lisibilité dans une compétition accrue des territoires ? Faut-il fusionner les universités ? Tant de questions évoquées dans les discussions qui nécessitent des réflexions allant au-delà de la journée, avec l'objectif de positionner l'ensemble de notre territoire sur un marché et lever les barrières sur le marché du travail.

# Les projets en cours à ce jour



Pour chaque thématique, le souhait d'actions concrètes a été sans équivoque. Que s'est-il passé depuis deux ans et quelles sont les suites de cette conférence ?

## Une coopération ancrée dans le Schéma de coopération transfrontalière de l'Eurométropole de Strasbourg

Le Schéma de coopération transfrontalière de l'Eurométropole de Strasbourg, initié par la loi MAPTAM pour renforcer le statut des métropoles françaises, repose sur des ambitions de coopération de la métropole à trois échelles (métropolitain local, métropolitain régional, macro-régional) :

- ↳ **L'échelle de proximité** qui permet de construire les bases d'une agglomération transfrontalière au sein d'un bassin de vie « sans frontières »,
- ↳ **L'échelle régionale** qui a comme objectif de regarder le Rhin supérieur comme un territoire métropolitain et de l'inscrire plus fortement dans son fonctionnement en réseau,
- ↳ **L'échelle macro-régionale** pour laquelle il s'agit de conforter le rôle européen de la métropole strasbourgeoise et son accessibilité européenne, ainsi que de renforcer les dynamiques du Rhin supérieur pour accroître le rayonnement de Strasbourg.

Les trois échelles se reflètent dans les démarches évoquées dans la « déclaration d'intention » qui a été signée début 2020 par la Ville de Karlsruhe et la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg. Elles reposent sur trois types d'initiatives :

### 1. Des échanges d'expériences réguliers entre services concernés des collectivités se traduisant par des ateliers techniques et des visites de projets.

Un premier échange d'expérience a eu lieu une année après la conférence Strasbourg-Karlsruhe, à Strasbourg. L'objectif de la journée a été d'échanger sur des problématiques partagées dans les centres-villes, afin de comprendre leur rôle respectif pour notre territoire commun, et déterminer des projets de coopération plus opérationnels pour l'avenir. Le programme de la journée a été consacré aux sujets urbains concrets comme le stationnement, la logistique urbaine, l'aménagement des quais au centre-ville de Strasbourg ou encore la mise en valeur du patrimoine. Si la crise sanitaire le permet, une deuxième rencontre est encore prévue à Karlsruhe cette année.

### 2. L'appréhension des enjeux de territoire à grande échelle et de dimension stratégique où pourront être instaurés, si besoin, des groupes d'experts.

Les deux institutions pourront se rapprocher pour mieux coopérer, dans le développement des corridors européens, l'accueil de grands événements internationaux, mais aussi développer du *lobbying* en commun lorsque cela est nécessaire.

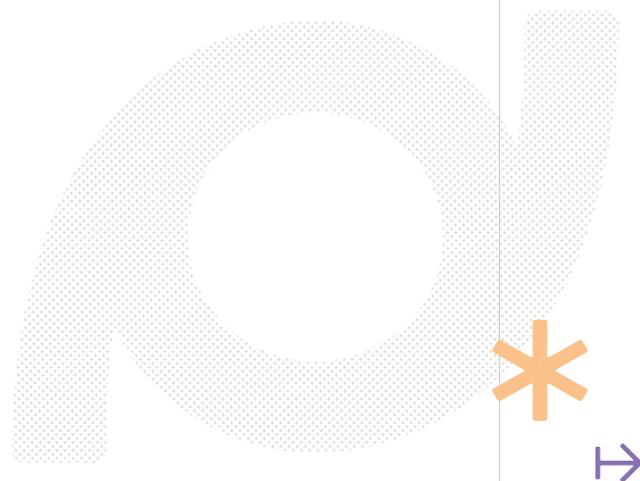
### 3. La participation concertée et favorisée à des programmes binationaux et européens

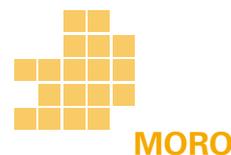
et mettant l'accent sur différentes thématiques comme l'économie, le développement territorial, ... Deux premiers projets concrets émergent depuis 2019 ; ils ont été validés en 2020 et démarrent leur mise en œuvre en 2021 :

- Un projet expérimental franco-allemand (MORO) permettrait de contribuer aux objectifs du traité d'Aix-la-Chapelle dans le domaine de l'aménagement du territoire. Son objectif sera d'explorer les conditions pour assurer une meilleure coordination entre la planification territoriale des deux côtés du Rhin.
- Les projets de toile industrielle transfrontalière et l'INTEREG TITANe (Trinational Innovation and Technology Advanced Networks of Enterprises) ont pour objet commun de mieux mesurer et de renforcer les partenariats entre acteurs économiques du Rhin supérieur. Ces ambitions étaient fortement ressorties en conclusion de la conférence du 27 février 2019, et les deux agglomérations pourront, ensemble, appuyer ce projet aux côtés de tous les partenaires du Rhin supérieur.

Les trois niveaux de coopération de cette déclaration d'intention sont progressifs et complémentaires. Ils doivent rendre possible la construction de la confiance commune, indispensable pour permettre à la coopération de dépasser l'épreuve du temps et des crises.

Les premières rencontres et les premiers projets devraient aider à renforcer les relations entre les espaces métropolitains de Strasbourg et Karlsruhe, mais aussi avec nos voisins plus au sud, au sein de la région trinationale du Rhin supérieur. Ces pistes de mise en réseau de nos potentiels devront faciliter l'incarnation de ces projets transfrontaliers par des résultats concrets, et contribueront ainsi au renforcement commun de nos deux métropoles et de l'ensemble du Rhin supérieur.





# Projet pilote MORO

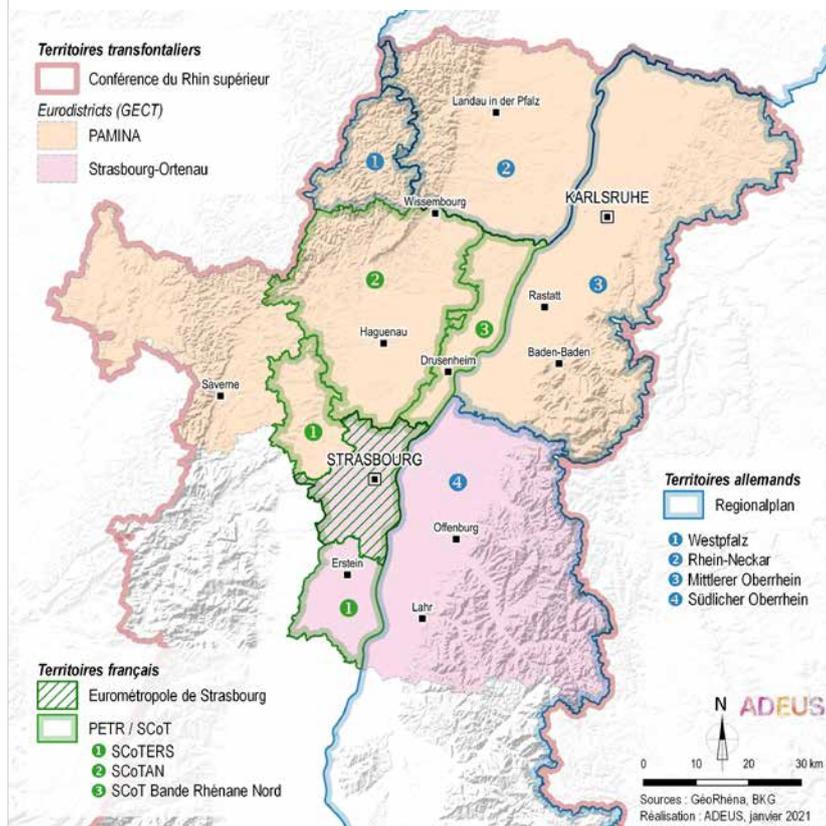
## Renforcer le développement territorial dans les régions frontalières

En 2020, l'ADEUS a accompagné l'adaptation d'une pratique allemande d'expérimentation dans l'aménagement du territoire, le MORO<sup>1</sup>, à la situation transfrontalière. Ce projet a pu émerger grâce au soutien de l'IMeG<sup>2</sup> et au portage de la région Grand Est. Inscrite dans la mise en oeuvre du traité d'Aix-la-Chapelle, cette expérimentation a pour objet d'améliorer les mécanismes de décision en matière d'aménagement du territoire transfrontalier. Celle-ci s'appuiera sur deux études de cas : une dans la région de Sarrebruck et une dans la partie nord du Rhin supérieur (d'Erstein à l'Eurodistrict-Ortenau jusqu'à l'Eurodistrict PAMINA).

Les deux projets fonctionneront sur la base d'une simulation avec la méthode allemande du *Planspiel*<sup>3</sup>. L'accompagnement de l'ADEUS a abouti à la mise en place d'un MORO franco- allemand, porté par les deux États, français et allemand, projet auquel ont été associés d'emblée les niveaux locaux français et allemands : le Regionalverband Saarbrücken (mandataire) soutenu par le Land de la Sarre, ainsi que la Région Grand Est (mandataire). La démarche de *Planspiel*/Rhin supérieur est pilotée conjointement par les grandes collectivités, la Région Grand Est, la Communauté européenne d'Alsace dès 2021 et l'Eurométropole de Strasbourg. Elle est construite en association forte avec les SCoT et PETR, usagers directs des résultats de la démarche, et en relation étroite avec le côté allemand représenté par les deux Regionalverbände Mittlerer et Südlicher Oberrhein. Réunis le 20 novembre 2020, les partenaires allemands et français du MORO/

Rhin supérieur se sont mis d'accord sur le sujet à traiter : simuler conjointement la mise en oeuvre d'un « pool » multi-site d'activités à destination d'implantation d'entreprises. Pour les deux études de cas, ce dispositif permettra de mutualiser des ressources techniques et financières et d'optimiser les infrastructures et l'utilisation du foncier. L'exercice en *Planspiel* livrera des conditions de faisabilité d'une mise en oeuvre d'un tel dispositif en transfrontalier.

### L'ESPACE DU PLANSPIEL DU PROJET MORO



1. MORO : Modellvorhaben der Raumordnung, projets pilotes de l'aménagement du territoire.  
2. IMeG : Initiativkreis Metropolane Grenzregionen : Cercle d'initiative pour les régions métropolitaines transfrontalières.  
3. Planspiel : Méthode de travail allemande, type serious game dont les finalités sont la compréhension, l'information, l'apprentissage, l'éducation et l'amélioration des compétences.

# Projet INTERREG TITANe



## Une toile pour contribuer au dynamisme économique du Rhin supérieur

Depuis 2020, l'ADEUS s'inscrit dans un programme européen INTERREG V, baptisé TITANe. Le programme INTERREG V a pour objet de soutenir la coopération transfrontalière franco-germano-suisse dans l'espace du Rhin supérieur.

Porté par la Chambre de Commerce et d'Industrie et la Région métropolitaine trinationale Rhin supérieur, le projet TITANe a pour ambition de contribuer au dynamisme économique, au développement des relations et au marketing territorial de cette région, tout en travaillant à une meilleure connaissance de la vie économique du Rhin supérieur.

La mission confiée à l'ADEUS est de mettre en pratique une méthode innovante développée en matière de collecte et de représentation des relations économiques : elle consistera à tisser, avec les acteurs de ce territoire transfrontalier, des toiles représentant les liens économiques à l'échelle trinationale, sur des thématiques choisies. La toile est un outil de visualisation cartographiée, d'informations qualitatives et de données chiffrées, qui présente l'avantage d'être adaptable en fonction des besoins. Elle n'a pas vocation à donner une information exhaustive ; au contraire, elle nécessite une réflexion en amont sur les besoins réels quant aux connaissances à partager. Induisant une forte implication des acteurs dans le tissage des toiles, cela contribue à renforcer leurs connaissances du territoire de même que des liens qui les unissent, et invite à renforcer les relations. En ce sens, cette méthode est fédératrice.

Les prochaines grandes étapes du projet :

- ➔ Des entretiens seront menés avec des acteurs économiques et institutionnels du Rhin supérieur, pour leur présenter le projet et échanger avec eux sur les informations qu'il leur semblerait pertinent de connaître et partager à cette échelle ;
- ➔ Un comité de suivi sera constitué, avec lequel sera décidé la nature de la (ou des) première.s toile.s à tisser ;
- ➔ Pour alimenter la/les toile.s, des enquêtes et des entretiens seront menés auprès d'acteurs significatifs ;
- ➔ Les toiles seront présentées et discutées avec ces mêmes acteurs.

L'alimentation, puis la visualisation de la toile, permet de lancer un processus dynamique de création de relations, facilitant l'implication d'acteurs variés détenant une part de l'information. Par ailleurs, la toile a l'avantage d'être un outil suffisamment souple pour permettre de visualiser plusieurs problématiques. Enfin, elle pourra apporter la lisibilité souhaitée sur les acteurs actuels du transfrontalier, et pourra également servir de support pour faciliter la création de liens entre ces acteurs. Il s'agit d'un outil ayant vocation à perdurer dans le temps, et à être alimenté au fur et à mesure, en fonction des besoins et des problématiques ciblées.

### DESCRIPTION DE L'OUTIL NUMÉRIQUE E-TOILE®

Déployée au sein de l'ADEUS en février 2019, la solution e-toile® permet de tisser une toile de relations entre nombre d'acteurs, identifiés en amont en fonction d'un sujet d'étude précis, pour offrir une vision territoriale, cartographiée et/ou schématique, des relations existant entre eux. Parce qu'alimentée par les parties prenantes, publiques et privées, la toile offre une représentation commune et partagée de l'écosystème territorial.



# Le programme Walter Hallstein

## Pour une coopération renforcée des aires métropolitaines Strasbourg et Karlsruhe

Dans le cadre du programme du Baden-Württemberg-STIPENDIUM - Walter-Hallstein, un programme de la Fondation du Baden-Württemberg, la Ville de Karlsruhe ainsi que l'Eurométropole et la Ville de Strasbourg mènent un projet d'échange administratif pour approfondir leur partenariat par la mise en commun de connaissances et la mise en oeuvre commune de projets. Les réseaux existants par les Eurodistricts PAMINA et Strasbourg-Ortenau permettront d'intégrer, au-delà des villes centres, l'aire transfrontalière fonctionnelle autour des Villes de Karlsruhe et Strasbourg. L'orientation stratégique de cette coopération et la direction du projet sont assurées par le Bureau des relations extérieures et du marketing stratégique (SAM) de la Ville de Karlsruhe. Responsable du suivi de la coopération, il est soutenu par les différents services des deux municipalités dans la mise en oeuvre de ce programme d'échange.



### LES PARTICIPANTS DE L'EXCURSION « LE DÉVELOPPEMENT URBAIN CENTRE-VILLE »

De gauche à droite : Cecile Lanzia (Service Mobilité Eurométropole Strasbourg), Janine Ruf (ADEUS), Nicole Walther (SAM Karlsruhe), Anne Pons (Ancienne directrice générale ADEUS), Heike Dederer (Service Urbanisme Karlsruhe), Philippe Portelli (Chef du service Enseignement Supérieur Recherche et Innovation Eurométropole Strasbourg), Klaus Weindel (Service Espace verts Karlsruhe), Stefan Schwarz (Service Urbanisme Karlsruhe), Anke Karmann Woessner (Directrice Service Urbanisme Karlsruhe), Andrea Zechnall (SAM Karlsruhe), Eric Chenderowsky (Directeur Service Urbanisme et territoire, Eurométropole Strasbourg), Klaus Kallenbrunnen (dinited), Thorsten Reiser (dinited)

Les objectifs de ce projet sont :

- \* un échange collégial de connaissances à long terme entre le personnel des services respectifs de la Ville de Karlsruhe ainsi que de la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg (connaissance des structures et des méthodes de travail du pays voisin et de la municipalité partenaire),
- \* un travail conjoint et du « lobbying » sur des problématiques à une échelle macro-régionale, telles que les questions stratégiques de transport,
- \* une coopération sur des sujets clés sélectionnés pour développer des projets concrets, par exemple dans le cadre des programmes de financement européens,
- \* une augmentation des compétences européennes et les compétences linguistiques des employés des services respectifs.

Les types d'échanges prévus sont des séminaires binationaux, des échanges de stagiaires et deux ateliers interculturels sur le thème du développement urbain durable, en mars et septembre 2021, permettant aux techniciens de surmonter les difficultés rencontrées liées aux différentes approches de l'élaboration et de la mise en œuvre des projets, de la communication et du travail d'équipe.



En parallèle se tiendront des excursions thématiques avec des visites d'exemples de meilleures pratiques (« Best practice ») : deux échanges de techniciens ont déjà eu lieu à Strasbourg en février 2020 sur le thème de l'urbanisme et coeurs de ville, et sur les thèmes de l'économie, de l'espace public et de la mobilité à Karlsruhe, à l'automne 2020.

D'autres excursions sont prévues en juillet 2021 et en mars 2022 à Strasbourg, et en octobre 2021 à Karlsruhe. Les interfaces avec des domaines de travail variés tels que le développement économique, l'adaptation au climat, l'entretien des espaces verts, la mobilité urbaine durable, sont examinées en profondeur lors de ces échanges.

Une conférence finale en présence des élus, ainsi que des acteurs de l'économie et de la science, est prévue pour juin 2022. Elle témoignera des thématiques et des démarches traitées dans cette coopération renforcée entre ces deux aires métropolitaines.



Ein Programm der



Le projet « Für eine verstärkte Zusammenarbeit der Großräume Karlsruhe und Straßburg » est un projet dans le cadre du programme Baden-Württemberg-STIPENDIUM-Walter-Hallstein, un programme de la Fondation Baden-Württemberg. Le projet est financé sur deux ans avec un montant de 40 000 €.

# Perspectives

Nombreux sont les schémas transfrontaliers qui ont vu ou voient le jour actuellement :

Du côté français, on peut nommer notamment le Schéma de coopération transfrontalière de l'Eurométropole de Strasbourg et les orientations stratégiques transfrontalières de la Région Grand Est. À ceux-ci s'ajoutera, à partir de 2022, le Schéma alsacien de coopération transfrontalière élaboré par la Collectivité européenne d'Alsace. Du côté allemand, a émergé, en 2020, la « Partnerschafts-Konzeption Baden- Württemberg & Frankreich » (anciennement : Frankreich-Konzeption) qui vise également à améliorer de manière transversale les relations transfrontalières du Land de Bade-Wurtemberg avec son voisin français.

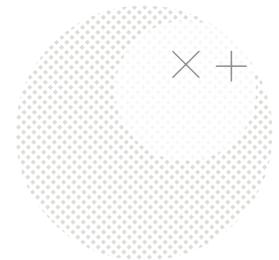
D'un point de vue transfrontalier, la stratégie 2030 de la Région Métropolitaine Trinationale du Rhin supérieur a été élaborée en 2019.

Le renouveau de ces schémas stratégiques montre l'intérêt porté à la coopération transfrontalière par les différentes collectivités de part et d'autre du Rhin.

Pour autant, ces documents -souvent conçus indépendamment les uns des autres- nécessitent des articulations quant à leurs thématiques et les échelles abordées. Il s'agit de créer des synergies ciblées afin d'arriver à des résultats concrets et perceptibles sur un territoire à 360°.

Un dialogue plus intense semble nécessaire, afin de focaliser les efforts et surmonter les barrières propres à la coopération transfrontalière, et de construire ensemble une vision à long terme.

La démarche Strasbourg-Karlsruhe s'inscrit volontairement dans cette vision à long terme. Elle est notamment intégrée au Schéma de coopération transfrontalière de l'Eurométropole de Strasbourg et peut être perçue comme une « brique » dans la construction d'un ensemble plus important, qui cherche à faciliter, sur un territoire précis (celui des aires métropolitaines des deux villes), la vie des habitants, le fonctionnement des entreprises et la préservation de notre environnement commun.

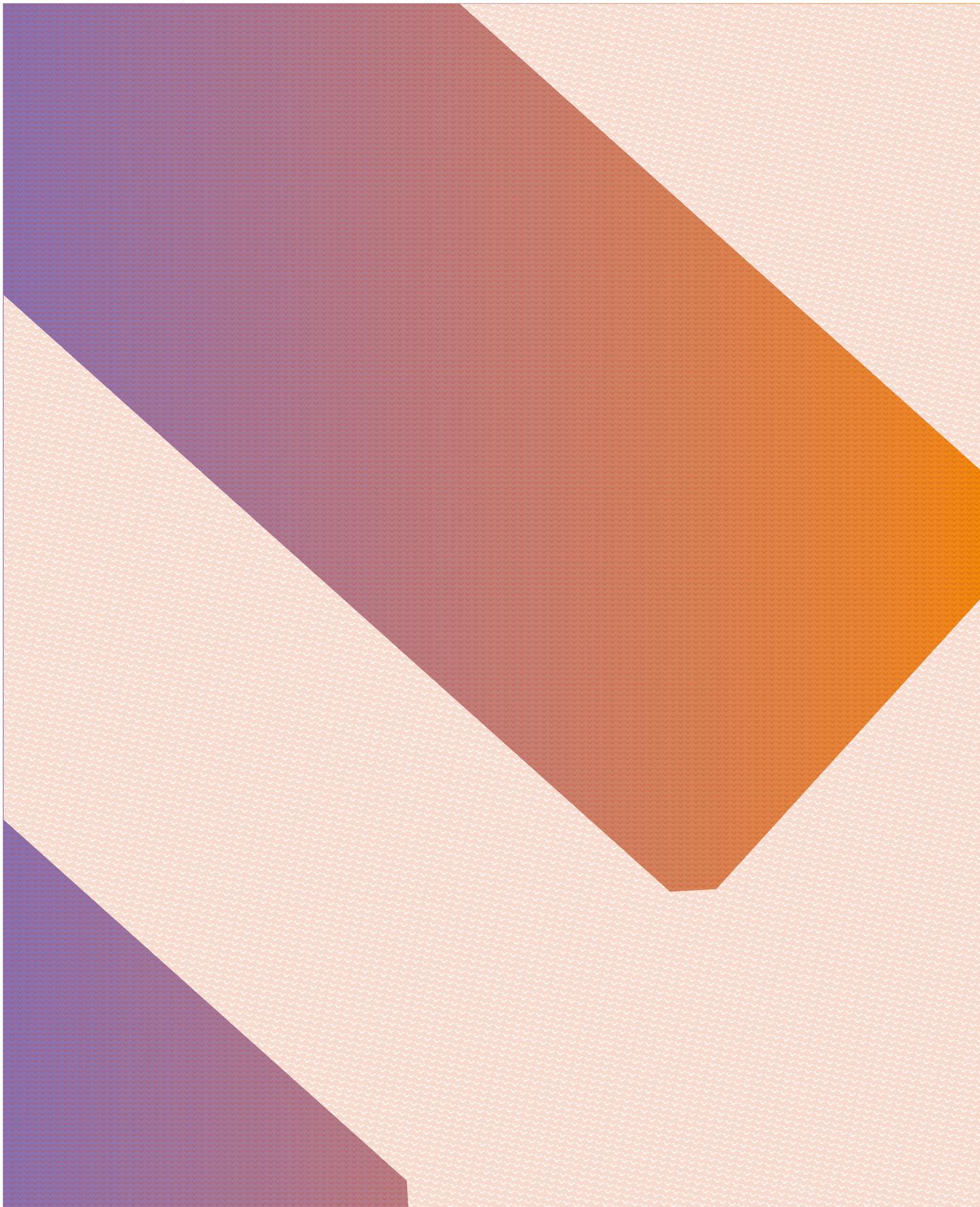




BAC DRUSUS SUR LE RHIN, GREFFERN, ALLEMAGNE

### POUR ALLER PLUS LOIN :

- \* Partnerschafts-Konzeption Baden-Württemberg & Frankreich :  
<https://stm.baden-wuerttemberg.de/de/themen/europa-und-internationales/frankreich/>
- \* Schéma de coopération transfrontalière de l'Eurométropole - Feuille de route :  
[http://www.adeus.org/productions/schema-de-cooperation-transfrontaliere-de-leurometropole-de-strasbourg/files/feuille-de-route-du-sct-ems\\_pao-final-web.pdf](http://www.adeus.org/productions/schema-de-cooperation-transfrontaliere-de-leurometropole-de-strasbourg/files/feuille-de-route-du-sct-ems_pao-final-web.pdf)
- \* Orientations stratégiques transfrontalière de la région Grand Est :  
<https://www.grandest.fr/wp-content/uploads/2017/06/1468-plaquette-orientations-strategiques-transfrontalieres.pdf>



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

Directeur de publication : **Pierre Laplane**, directeur général de l'ADEUS

Équipe projet : **Janine Ruf** (cheffe de projet), **Cathie Allmendinger**, **Hyacinthe Blaise**, **Florence Bourquin**, **Alexandra Chamroux**, **Yves Gendron**, **David Marx**, **Camille Muller**, **Anne Pons**, **Pierre Reibel**, **Sinje Starck**  
Avec la collaboration de **Cyril Cholet** (RVMO), **Dr. Eberhard Fischer** (SAM Karlsruhe), **Prof. Anke Karmann-Woessner** (Service urbanisme Karlsruhe), **Nicole Walther** (SAM Karlsruhe), **Sebastian Wilske** (Regionalverband Mittlerer Oberrhein), **Andrea Zechhall** (SAM Karlsruhe) et l'appui de **Lucienne Toledano**

PTP 2020 - N° projet : **1.5.1.3**

Photos : **Anne-Laure Carré** et **Jean Isenmann** - Mise en page : **Sophie Monnin**

© ADEUS - Juin 2021 - N° Issn : 2112-4167

Les publications et les actualités de l'urbanisme sont consultables sur le site de l'ADEUS [www.adeus.org](http://www.adeus.org)