

SYNTHÈSE DES TRAVAUX



ATELIER TRANSFRONTALIER

29 et 30 juin 2011, Kehl am Rhein



Un jeu de miroir, un équilibre à trouver, un processus à démarrer

Pendant deux journées, 18 participants – urbanistes, aménageurs, chercheurs de l'Ortenaukreis et d'autres territoires allemands et transfrontaliers – ont été invités à réfléchir et à dessiner sur ce que pourrait être l'organisation territoriale dans le Rhin supérieur, pour le traduire à l'échelle de Strasbourg/Ortenau. L'idée de ce workshop organisé à la Villa Schmidt de Kehl les 29 et 30 juin derniers était avant tout d'avoir un regard allemand sur l'organisation urbaine de la région de Strasbourg-Ortenau et son insertion dans le Rhin supérieur.

Impulser une nouvelle dynamique

Ce workshop a permis d'engager une première démarche commune et partagée entre les techniciens allemands des villes de Karlsruhe, Offenbourg, Kehl, Lahr, Fribourg, Cologne, Sarrebruck, Heidelberg, suisses de Bâle, hollandais de La Haye et ceux de l'Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise.

Des travaux réalisés pendant deux jours ont émergé plusieurs propositions qui consistent à interroger les potentiels de développement (urbain, économique, socioculturel) que représentent les territoires voisins. « Qu'est-ce qui, chez mon voisin, m'intéresse aujourd'hui ? » et « qu'est-ce que mon voisin serait en mesure de faire qui m'intéresserait ? ».

Après un diagnostic transfrontalier présenté par l'ADEUS, les participants se sont réunis en deux groupes de travail et ont commencé à conceptualiser et à spatialiser les enjeux de territoire à trois échelles territoriales : l'agglomération Strasbourg-Kehl, l'Eurodistrict et le Rhin supérieur.

Dans une première étape, les urbanistes ont défini ce que sont, de leur point de vue, les thèmes porteurs ainsi que les modèles spatiaux imaginables dans la région. Dans une deuxième étape, ils ont conçu des scénarii, hybridés avec les documents de cadrage du Scoters et du Regionalplan. L'ADEUS avait un rôle d'observation et d'assistance, les urbanistes présents de l'Agence ont partagé leurs connaissances et notamment celle du territoire français avec les concepteurs invités.

Les débats internes des groupes ont été partagés enfin avec l'ensemble des participants.

Les allers retours entre échelles, modèles, stratégies et projets concrets, l'approche alternée entre une démarche pragmatique de court terme et une vision

plus osée du long terme ont permis de structurer, hiérarchiser les sujets de coopération possibles, d'exprimer les freins dans la coopération et de mettre en exergue les vrais potentiels de notre région.

Deux approches complémentaires ont ainsi été développées par les deux groupes : l'une par les modèles de développement, l'autre par la mise en réseau du territoire.



Une approche par la vérification des modèles de développement possibles

Pour appréhender l'organisation future du territoire, l'équipe 1 s'appuie sur trois modèles spatiaux – le modèle polycentrique, le modèle bipolaire ou « Doppelstadt » et le modèle de la métropole compacte de Strasbourg. Ils ont été croisés par la suite avec les thèmes identifiés comme porteurs pour la région transfrontalière : l'énergie, les trames vertes et bleues et les transports en commun.

Au regard des potentiels de recherche et de développement existant dans le Rhin supérieur, l'énergie devient d'abord le sujet prépondérant et fondateur pour une restructuration du territoire. « Quelle organisation spatiale pourrait permettre une autarcie ou au moins une certaine autonomie en énergie dans la région ? Comment gérer des entités autonomes en énergie, comment les mettre en réseau de part et d'autre du Rhin ? »

Parallèlement se pose la question de la lisibilité des relations spatiales et fonctionnelles sur le territoire transfrontalier.

Une série d'esquisses et de croquis relatifs aux transports publics, à la trame verte... aux différentes échelles témoigne de cette recherche, qui pourrait être traduite très concrètement par des orientations d'aménagement.

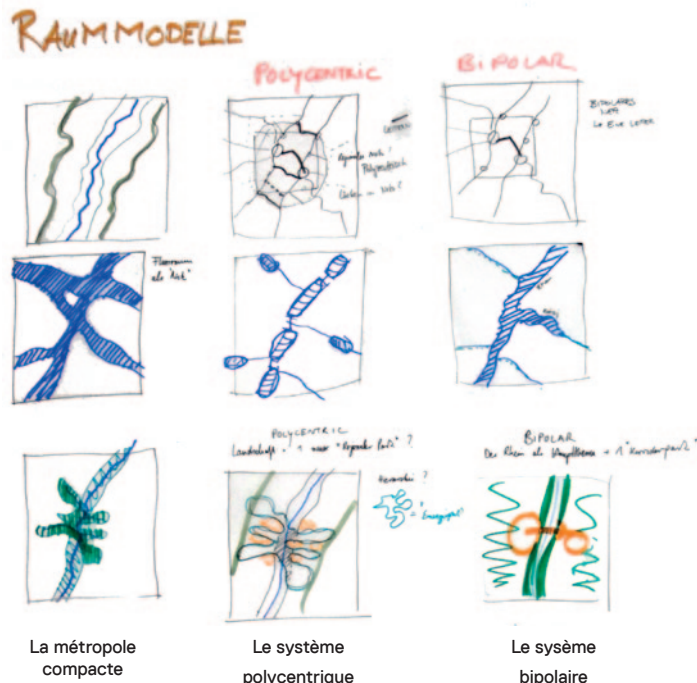
A titre d'exemple, on peut citer le corridor fluvial reliant les deux villes de Strasbourg et d'Offenbourg, qui serait mis en valeur lors d'une mise en œuvre du modèle bipolaire : « la Kinzig et ses abords pourraient jouer un rôle central et devenir un support pour des projets stratégiques ». (Voir modèle bipolaire plus haut.)

Mais le modèle spatial adéquat reste à trouver pour l'équipe 1.

L'équipe 2 mène, elle, des réflexions sur plusieurs aspects : « Quelle est la problématique centrale, la question cruciale à poser pour ce territoire, et pour les territoires aux différentes échelles ? »

Après un long débat, les notions de symétrie et d'asymétrie, d'équilibre et de déséquilibre territoriaux en ressortent et deviennent des préoccupations majeures pour les propositions à développer.

UNE MATRICE POUR LE DÉVELOPPEMENT DES MODÈLES SPATIAUX DIFFÉRENCIÉS



ENERGIE ET PAYSAGES FLUVIAUX : THÈMES FONDATEURS POUR LES URBANISTES INVITÉS



A l'échelle du Rhin supérieur, ils constatent un certain équilibre entre les trois principaux pôles aux ambitions métropolitaines que sont Karlsruhe, Strasbourg et Bâle, « qui pourraient trouver un terrain d'entente commun ».

A l'échelle de l'Eurodistrict se dessine la configuration « d'un groupement de villes moyennes » (Offenbourg, Achern, Lahr, Oberkirch, Kehl) face à « la grande ville », tandis qu'à l'échelle de l'agglomération Strasbourg-Kehl, la situation actuelle correspond à un face à face « entre petit et grand, entre David et Goliath ».

Dans la suite de ces analyses, quelle pourrait être la valeur ajoutée pour ces territoires transfrontaliers, échelle par échelle ?



Une approche par les différences du territoire : symétrie, asymétrie ; équilibre, déséquilibre

A l'échelle du grand territoire, la mise en réseau (« Vernetzung ») des grandes agglomérations devient une condition première pour développer la compétitivité de la région. Quelles relations ces grandes villes entretiennent-elles avec les villes de taille moyenne présentes sur les deux rives du Rhin Supérieur ? Les questions de la complémentarité, mais aussi de la concurrence, celle de la réorganisation fonctionnelle et spatiale y sont implicites.

Pour y trouver des premières réponses, l'équipe 2 croise la grille (Matrix) établie des variables symétrie/asymétrie aux trois échelles de territoire avec des thèmes porteurs identifiés : le transport, la culture et l'économie, la démographie, qui est devenue, parallèlement à la thématique des transports, le point de départ de leurs scénarii de développement du territoire transfrontalier.

Le scénario basé sur un développement asymétrique pour le périmètre de Strasbourg-Ortenau – métropole de Strasbourg, hinterland rural de l'Ortenau – semble avoir peu d'intérêt « parce qu'une planification renforçant la gravité du déséquilibre mènerait à des tensions ». « C'est une voie sans issue. » Un rééquilibrage du territoire est donc nécessaire.

L'équipe 2 opte donc pour redonner de la symétrie au territoire par son développement. Il convient de créer des synergies afin de profiter de la richesse du potentiel offert de part et d'autre de la frontière en matière de ressources humaines, de foncier, d'offre d'emplois, de savoir technologique, etc.

L'équipe propose un rééquilibrage qualitatif et quantitatif sur les deux rives du Rhin. Elle argumente en parlant d'un « déséquilibre

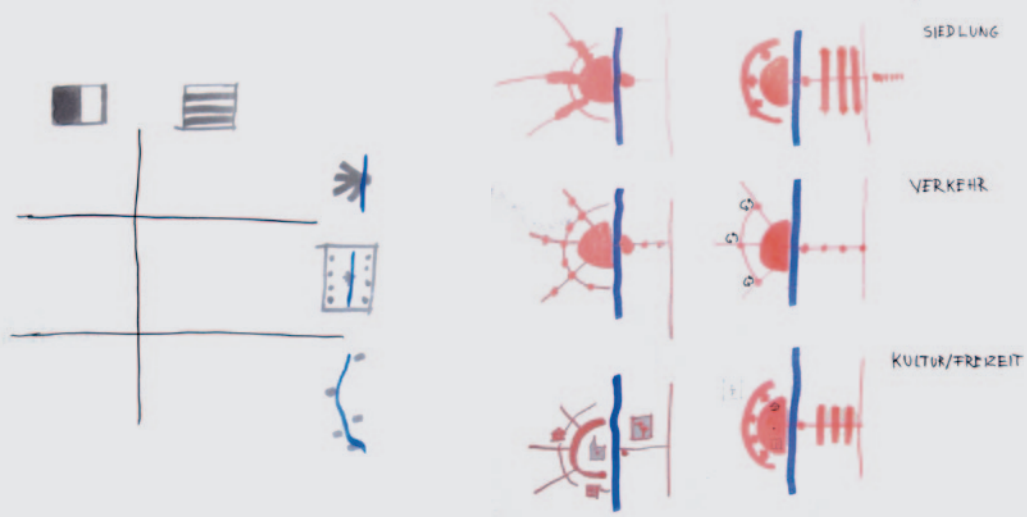
démographique frappant ».

« L'Ortenaukreis voit une baisse de sa population et un vieillissement aggravé, tandis que Strasbourg présente un solde naturel positif et une population plus jeune. »

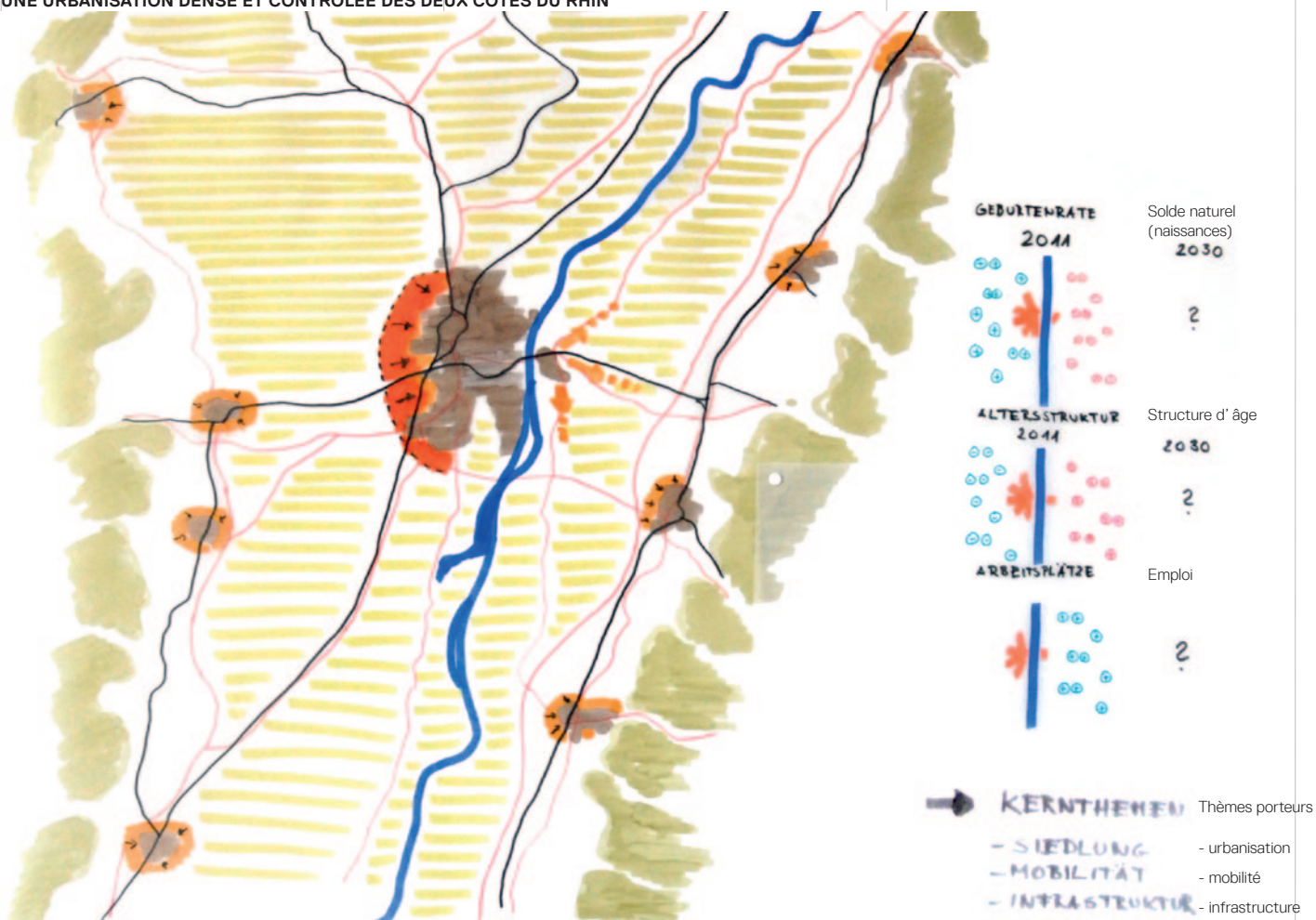
Il s'agirait de tirer profit de cette configuration asymétrique et de rééquilibrer en faveur des villes de part et d'autre du Rhin, ce qui signifierait « que l'Ortenau prenne en charge une partie du développement de l'habitat ».



LE CONCEPT SYMÉTRIE / ASYMÉTRIE : PREMIÈRES PISTES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE À 360°



UNE URBANISATION DENSE ET CONTRÔLÉE DES DEUX CÔTÉS DU RHIN



Des pistes d'organisation urbaine : d'un modèle polycentrique à une stratégie commune

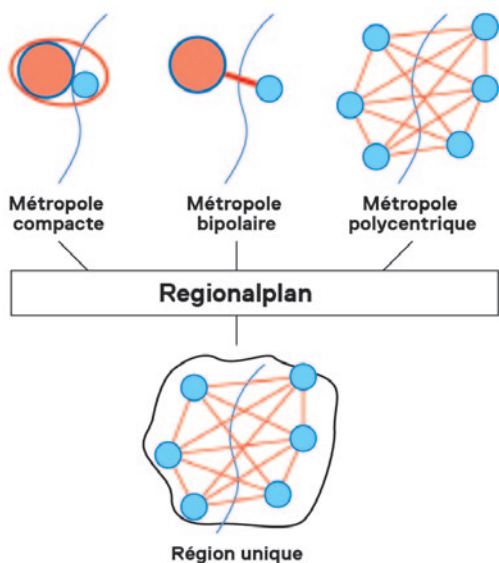
Alors que l'équipe 2 « rééquilibre » le territoire, l'équipe 1 propose un système du modèle polycentrique. « L'armature urbaine composée des multiples villes à taille moyenne renforce l'identité spatiale de ces pôles moyens, permet un réseau des courtes distances et maintient une mixité des fonctions sur le même territoire ».

La comparaison avec les documents de planification en vigueur, notamment le Scoters et le Regionalplan, oriente le processus de décision de l'équipe 1. Le « Regionalplan » planifie une forme d'armature urbaine polycentrique certes, mais est-il cohérent dans son état actuel sur un territoire à 360° ?

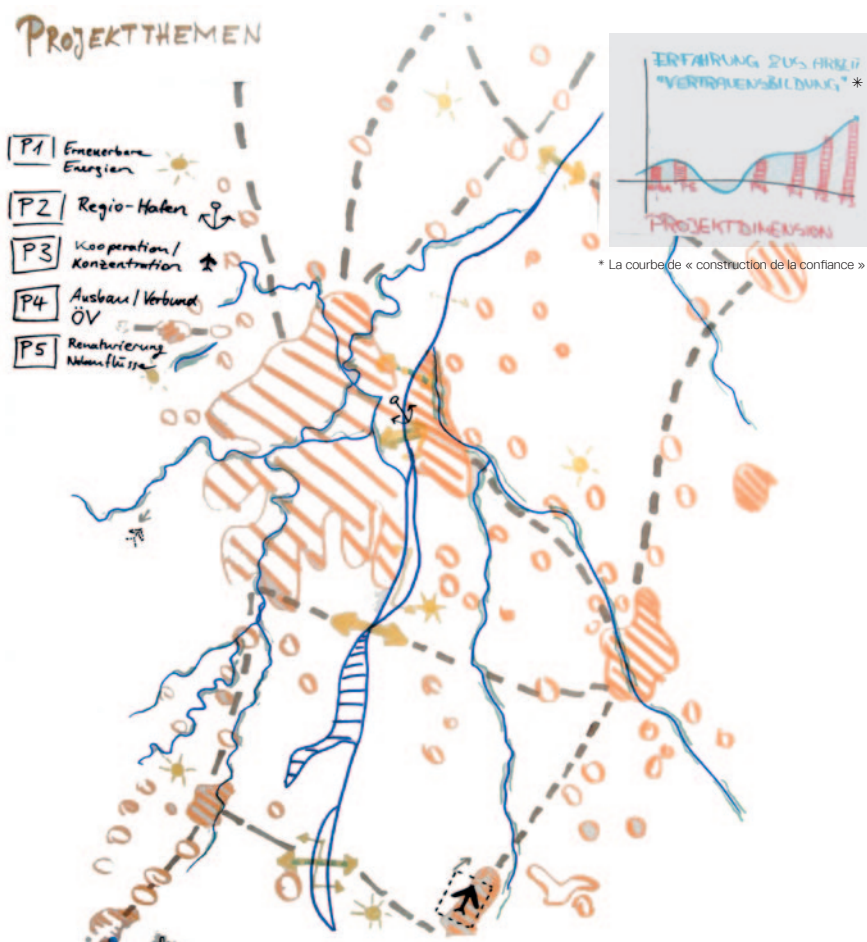
L'équipe 1 pense qu'un nouveau schéma directeur devrait être guidé par des relations physiques et fonctionnelles, par des « Funktionsräume », lisibles sur le territoire à 360°.

La question d'une stratégie visant à la construction d'une région commune, toujours inhérente au processus de questionnement au cours du workshop, reste d'abord sous-jacente. Elle devient le thème prépondérant dans l'approfondissement des travaux du Workshop.

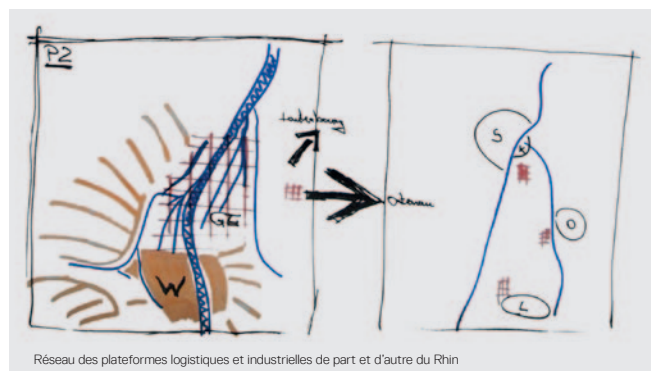
« Quelle pourrait être le véritable fil rouge pour relier les éléments – schémas, projets, orientations précises – entre eux ? Quelles seraient les premières briques (« Bausteine ») à mettre en œuvre dans un schéma directeur, dans un « Leitbild » commun ? »



DES PROJETS COMMUNS POUR UNE RÉGION UNIQUE



* La courbe de « construction de la confiance »



Réseau des plateformes logistiques et industrielles de part et d'autre du Rhin

Une stratégie et un processus pour construire la confiance transfrontalière

La question de la stratégie se nourrit aussi des expériences vécues. Plusieurs urbanistes de l'Ortenaukreis suivent le processus de la collaboration transfrontalière, ils constatent que « la notion de la confiance doit être au sein du processus ».

Dans les derniers temps, le processus semble stagner, ce qui est dû aux « coups durs » (« Rückschläge ») qui ont laissé des traces sur les relations de confiance.¹

Le processus de construction de la confiance (ou « Vertrauensbildung ») a été jugé par les deux équipes comme une étape incontournable pour enclencher une dynamique positive sur le territoire transfrontalier.

¹. Par exemple la construction du «factory outlet center» de Roppenheim, à proximité de la frontière.

Afin de pouvoir avancer ensemble, il faudrait procéder par échanges réguliers entre les deux rives, construire des rapports de confiance par une hiérarchisation et une répartition dans le temps de projets élaborés autour d'une réflexion commune.

« Il y a des projets qui se réalisent plus facilement parce que les deux côtés ne doivent pas se priver de beaucoup de choses », comme par exemple la valorisation des espaces naturels, des cours d'eau, etc. ; pour d'autres projets, les investissements sont plus douloureux, la réalisation plus hésitante.

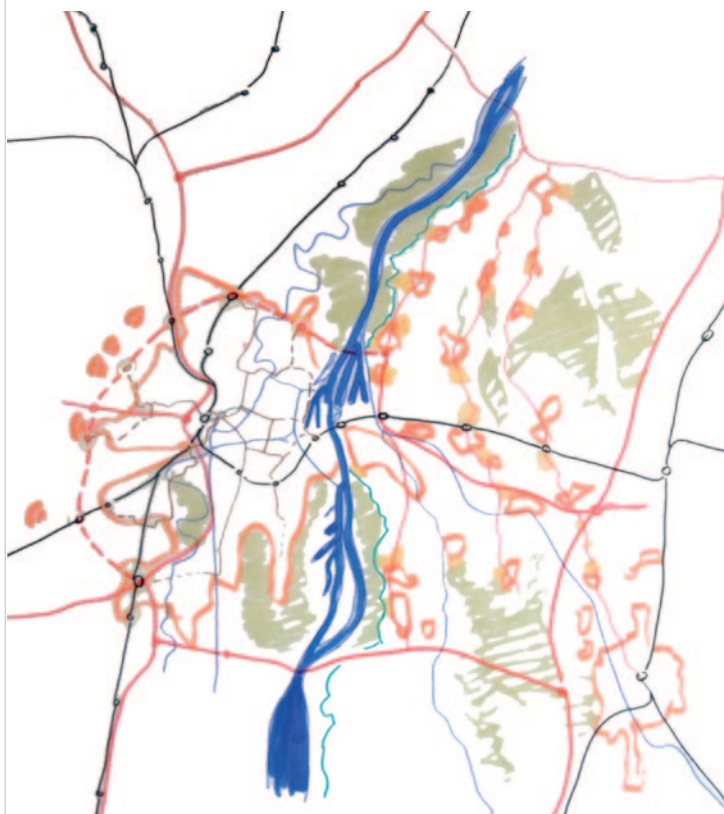
Les projets d'envergure, tels qu'un réseau de transports en commun sur le territoire

transfrontalier, une zone portuaire unique Strasbourg-Kehl avec le statut d'un port régional, la redistribution de l'activité industrielle dans des zones d'activités de l'Ortenaukreis, ne se feront qu'à long terme et avec la confiance nécessaire.

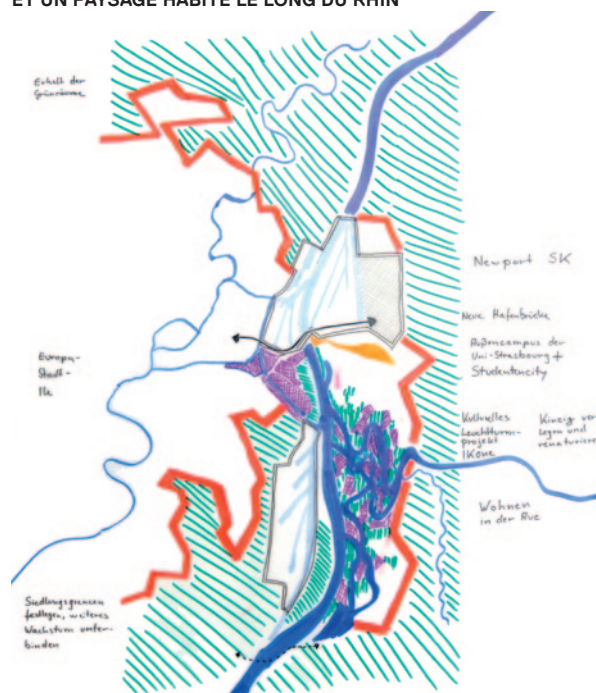
« C'est seulement en raisonnant sur une région unique » que les questions délicates, comme celle de « la rentabilité de la desserte aéroportuaire dans l'espace du Rhin supérieur », peuvent être posées.

Parmi les projets et initiatives, relativement aux transports publics, sont proposées l'accessibilité au réseau à grande vitesse, une amélioration des connexions dans le réseau ferroviaire

UN RÉSEAU DES TRANSPORTS EN COMMUN AU CENTRE D'UNE PLANIFICATION À 360°



DES LIMITES À L'URBANISATION, UN PORT RÉGIONAL ET UN PAYSAGE HABITÉ LE LONG DU RHIN



régional – par exemple une gare TGV Strasbourg-Kehl –, une tarification unique de l'offre des transports en commun en première étape avant la gestion d'un réseau de transports en commun unique.

Sont proposés également, dans le domaine de la culture, et sur le modèle du « pass musée », des festivals qui auraient lieu sur l'ensemble de l'espace du Rhin supérieur et, dans le domaine

de l'économie, « une présentation commune des villes » à l'occasion des foires-expositions internationales.

Les projets d'infrastructure comme le grand contournement ouest de l'agglomération strasbourgeoise devraient être réfléchis à 360° et soulever les questions de la création d'une liaison entre Lahr et Erstein et d'une harmonisation des voies de part et d'autre

du pont Pflimlin, « actuellement à quatre voies côté français et à deux voies côté allemand ».

Un «Leitbild», une vision transfrontalière

Pour assurer une continuité dans la coopération, il faudrait « un outil puissant, persistant dans le temps ». Ce « Leitbild » transfrontalier, comparable à un plan directeur respecté sur les deux rives du Rhin, devrait intégrer les grands principes d'aménagement de territoire ainsi que des orientations plus fines sur des secteurs précis de part et d'autre du Rhin.

La majorité des principes concernant le développement urbain des villes va d'ores et déjà dans le même sens sur les deux rives du Rhin. Pour en citer quelques-uns : le principe de densification des centres urbains (ou « Innenverdichtung »), de protection des trames vertes et des corridors écologiques, de densification de l'urbanisation autour des arrêts de transports en commun.

Mais il n'y a pas à l'heure actuelle d'orientations précises, de plan qui traverse le Rhin.

Le « Leitbild » pourrait être l'outil d'avenir visant à établir des mesures de construction de la confiance, ou « Vertrauensbildende Massnahmen », entre et avec les deux rives du Rhin, et à faire émerger enfin une culture de coopération construite autour d'une vision partagée sur des questions communes à l'échelle de la ville, de l'Eurodistrict et du Rhin supérieur.



PARTICIPANTS À L'ATELIER :

Phillip DENKINGER (Karlsruhe), Frédéric DUVINAGE (Bâle), Daniel EBNETH (Fribourg), Andrea GRIGOROVSKI (Strasbourg), Reinhart KÖSTLIN (Achern), Stefan LÖHR (Lahr), Cristiana MAZZONI (Strasbourg), Dominik NEIDLINGER (Strasbourg), Jürgen RAUCH (Karlsruhe), Bernard REITEL (Luxembourg), Matthias ROTTMANN (Cologne), Christian SAMMEL (Frankfurt), Wolfgang SANDFORT (Offenbourg), Markus SCHLECHT (Kehl), Helmut THOELE (La Haye), Igor TORRES (Saarbruck), Patricia ZANDER (Strasbourg), Volker ZIEGLER (Heidelberg).



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

Directrice de publication : **Anne Pons, Directrice générale de l'ADEUS**

Equipe projet de l'atelier : **Fabienne Commessie, Nicole Cruci, Yves Gendron (DGA), Stéphane Hamm, David Hergott, Camille Masse, Vincent Piquet, Benjamin Puccio, Janine Ruf (chef de projet), Olivier Schmidt, Maryline Roussette** Photos et mise en page : **Jean Isenmann** © ADEUS - Octobre 2011

Notes et Actualités de l'urbanisme sont consultables sur le site de l'ADEUS www.adeus.org