

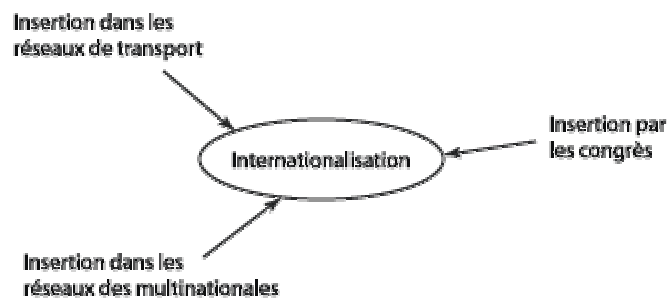
REPÈRES
(3^e partie)

Strasbourg, les moyens de ses ambitions

Mesurer l'internationalisation d'une ville

L'horizon de Strasbourg, ce n'est pas l'horizon national mais international dans un environnement de villes riches, développées. C'est bien là son originalité. Il faut donc montrer comment et dans quelle mesure Strasbourg s'insère dans les réseaux internationaux.

Schéma : une triple insertion internationale



Même si les études sur l'internationalisation des villes sont de plus en plus nombreuses, il faut rappeler - comme le font d'ailleurs les auteurs du groupe PARIS - l'absence de statistiques précises ou officielles des relations et des flux inter-urbains ce qui compromet grandement l'étude et la comparaison entre les métropoles.

Néanmoins, le groupe PARIS a dégagé plusieurs critères permettant de mesurer et d'apprécier l'internationalisation ou l'insertion d'une ville dans les réseaux :

- les échanges et l'insertion des villes dans les réseaux de transport.
- le rôle et le développement des multinationales (processus cumulatif) ; le capital investi par les firmes étrangères dans ces métropoles.
- le rôle et le développement des congrès qui sont l' *"expression de l'importance du processus d'internationalisation et ferment de ce processus et qui permettent de se fabriquer aussi une image vers l'extérieur"* (Denise Pumain).

Nous allons donc examiner successivement l'insertion de Strasbourg dans ces trois types de réseaux fondamentaux.

"Mythes et réalités d'une position au cœur de l'Europe" (Richard Kleinschmager)

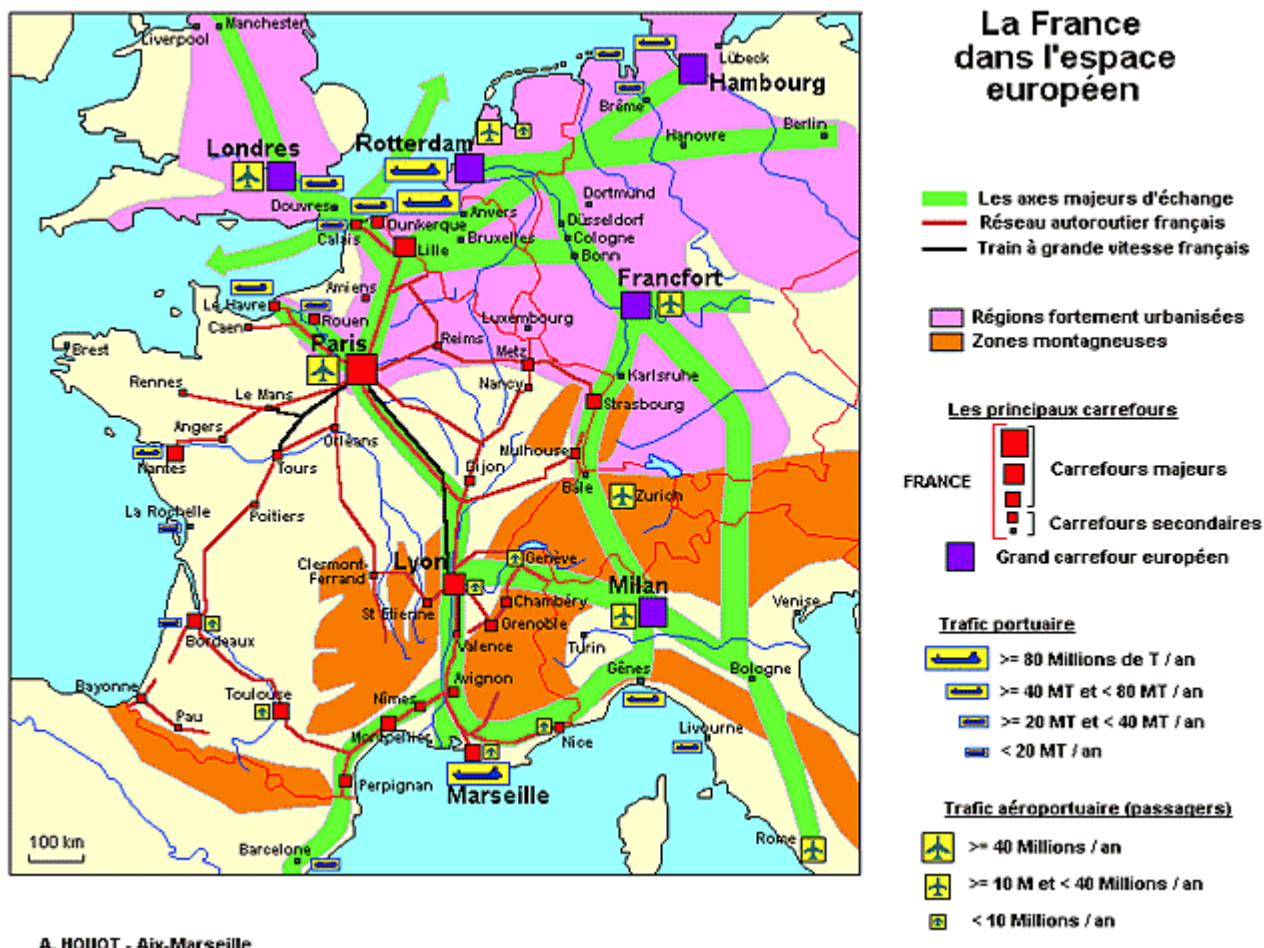
Une insertion de plus en plus poussée dans les réseaux internationaux de transport et d'échanges

Il faut rappeler que Strasbourg signifie la ville des routes et en effet la métropole cumule à priori deux atouts de départ : d'une part une bonne position relative en Europe et d'autre part la proximité avec une frontière étatique. Strasbourg et l'Alsace toute entière peuvent être considérées comme un véritable espace de connexion.

Néanmoins, même si cette situation semble enviable, soulignons immédiatement que Strasbourg n'est pas située dans la partie la plus dynamique de cet axe majeur européen. Ainsi les auteurs de la *Géographie Universelle* mais aussi Richard Kleinschmager rappellent à quel point que si "Strasbourg est au croisement de la vallée du Rhin et des voies qui viennent de l'ouest par le col de Saverne, la voie symétrique qui permet de franchir la Forêt-Noire coupe le Rhin plus au nord à la hauteur de Karlsruhe." D'autre part, le carrefour strasbourgeois est très largement inachevé : le pont qui enjambe le Rhin (Pont de l'Europe) est à la limite de la saturation et le second pont (Pont Pierre Pflimlin) qui le déleste d'une partie du trafic au sud de l'agglomération vient d'être inauguré à l'automne 2002 seulement ; la liaison autoroutière Mulhouse-Strasbourg est achevée depuis très peu de temps. Enfin, on peut souligner les retards en terme d'infrastructures notamment routière : ainsi la voie de contournement (Grand Contournement Ouest) n'est encore qu'à l'état de projet.

Les outils de l'insertion dans les réseaux de transport

L'aéroport de Strasbourg Entzheim (7^e aéroport français) s'est considérablement développé ces dernières années même si la part du trafic international est encore faible. Le trafic aérien de l'aéroport international d'Entzheim se situe actuellement à 2,2 millions de passagers alors que la barre du million de passagers n'a été franchie qu'il y a douze ans. Il reste que l'aéroport subit la concurrence très importante d'aéroports proches (Bâle-Mulhouse notamment mais aussi celle plus lointaine de Francfort) et que sa zone d'influence est relativement faible, à peine le département du Bas-Rhin.



"La France dans l'espace européen" - source A. Houot.

Dès 1989, le *rapport Villain* a donné la priorité au développement de cet aéroport afin de conforter la situation de Strasbourg face à la concurrence d'une ville bien mieux desservie, Bruxelles.

La réalisation programmée pour 2006 d'une première phase du TGV Est-européen, qui mettra Paris à 2 h 19 de Strasbourg dans une première étape, et 2 h 06 ensuite, va permettre à l'agglomération d'accéder aux réseaux internationaux de la grande vitesse ferroviaire.

Pourtant ce projet TGV Est fait l'objet à Strasbourg d'un débat très vif depuis de très nombreuses années et son absence constitue pour bon nombre d'acteurs de l'aménagement l'un des énormes handicaps de l'agglomération pour l'avenir. Pourtant les collectivités locales se sont depuis longtemps engagées pour en faveur de sa construction. Ainsi existe-t-il un véritable lobby pour le projet TGV Est avec la création. Ce projet, pour les autorités locales, ne se conçoit que raccordé au réseau allemand et plus généralement à l'Europe centrale (axe majeur Paris-Strasbourg-Stuttgart-Munich-Vienne-Budapest). Ainsi l'association TGV Est-européen (Catherine Trautmann, ancienne maire de Strasbourg, en a été la présidente) n'a eu de cesse de rappeler la fonction structurante de ce projet au niveau du continent. Le projet s'est longtemps heurté aux incertitudes quant à sa rentabilité ; aussi pour faire accepter le projet en 1997, les collectivités locales ont-elles accepté de participer au financement : 1,850 milliard pour l'Alsace, 232 millions de francs pour la CUS.

Strasbourg s'insère également dans les réseaux fluviaux : ainsi peu de Strasbourgeois savent que le port autonome de Strasbourg est devenu le second port fluvial français derrière Paris mais aussi le troisième port rhénan juste après Duisbourg avec 9 M de tonnes de marchandises échangées ; or le Rhin représente déjà 80% du trafic fluvial européen et d'après certaines prévisions il pourrait encore doubler d'ici 2020. Ainsi portée par un bon contexte économique, la croissance du trafic portuaire en 2000 a été de 17%. Le partenaire essentiel de ce port est la RFA (Kehl 3Mt). Associés au port autonome, plus de 750 établissements (1994) de Logistique assurent les activités de transports et de communications dans la CUS.



Le port autonome de Strasbourg, 2e port fluvial de France et 3e rhénan.
(© photo D. Lutz)

Tout au long du XXe siècle, ce port a modernisé ses installations et s'est éloigné du centre ville (ellipse insulaire) pour se développer le long du Rhin, au sud-est de l'agglomération mais sans réelle liaison avec elle, coupée de la ville. Le port est en train de devenir un véritable espace de connexion multimodal (eau-rail-route) puisqu'il dispose d'un terminal conteneurs déjà saturé (45 000 conteneurs en 1999 mais seulement 7 000 en 1989). Un deuxième terminal est déjà en cours de construction. Le poste de transbordement des conteneurs est notamment utilisé par les grands exportateurs de la région urbaine et par les usines d'électroniques japonaises installées en Alsace qui importent les composants d'Extrême-Orient par conteneurs. Le port fluvial est directement en relation avec les deux grands ports de la mer du nord, Anvers et Rotterdam.

Depuis quelques années, les réseaux d'information sont ceux qui voient leur flux augmenter de la façon la plus importante. Pourtant il est difficile de vérifier l'insertion de Strasbourg dans les réseaux d'information.

Strasbourg est pourtant une étape importante pour ces réseaux entre Paris et Stuttgart/Francfort. Ces réseaux connectent notamment le quartier des affaires mais aussi le quartier des institutions européennes. Nombre d'entreprises de télécommunications établies dans l'agglomération assurent le développement et la maintenance de l'ensemble du réseau et des infrastructures.

Ces télécommunications assurent et contribuent au développement de l'agglomération en la mettant au centre des nœuds ainsi les universités strasbourgeoises vont très prochainement être raccordées au réseau allemand de la recherche.

Néanmoins une étude de France Télécom du début des années 90 montre bien l'importance des relations téléphoniques internationales avec la RFA puisque la plus grande partie du trafic téléphonique partant de Strasbourg se dirige vers l'Allemagne.

Une bonne accessibilité relative

Les études - notamment dans le livre le système des villes européennes - montrent que l'accessibilité par avion est tout à fait correcte mais néanmoins moins bonne que les grandes villes voisines et notamment que Bruxelles ; Strasbourg bénéficie d'une forte accessibilité pour le chemin de fer. Ce handicap aérien est sans cesse au cœur de la remise en cause de Strasbourg en tant que capitale européenne.

Il faut néanmoins souligner les fortes contraintes auxquelles se heurtent les aménageurs dans une région fragile et à la densité de population forte (exemple : l'affaire DHL et l'opposition des différents acteurs de l'aménagement. Rappelons que le mouvement écologiste est puissant en Alsace.)

L'insertion dans les réseaux européens par les entreprises

Une stratégie très ancienne

On peut dater de 1954 la prise de conscience en Alsace de la nécessité de "vendre" l'Alsace aux investisseurs étrangers. Le comité d'étude et d'action pour l'économie alsacienne créé en 1950 édite en 1954 une brochure de "promotion des zones d'industrialisation du Bas-Rhin". A l'époque aucune autre région "française ne dispose d'un tel outil" (René Kahn). A partir des années 60 une stratégie de démarchage encore plus systématique à l'étranger a été mise en place, qui s'appuie sur un comité d'expansion créé ad hoc (l'Adira) pour inciter des investisseurs étrangers à venir s'installer en Alsace et à Strasbourg, d'où une forte internationalisation des entreprises strasbourgeoises, dont nombre d'entre elles (et pas des moindres) sont nord-américaines, allemandes ou suisses, etc. Toutes les opérations promotionnelles insistent sur l'image de "l'Alsace laborieuse".

Ainsi, plusieurs décennies avant les autres régions, l'Alsace et donc Strasbourg entrent pleinement dans un autre modèle de développement caractérisé par une très grande ouverture internationale, une certaine autonomie de décision à travers sa politique économique, une acceptation du fait européen...

Cette insertion participe au rayonnement international d'une ville puisque *"On peut considérer que si un siège social, localisé dans une ville, possède un nombre important de filiales étrangères, la ville rayonne sur une aire d'influence internationale sur laquelle elle détient un certain pouvoir décisionnel"* (Groupe CNRS-PARIS). Le réseau des villes européennes sont intégrées par les entreprises multinationales. Les interactions entre ces villes augmentant, on peut dire qu'elles forment un "système de villes" représentant les pôles majeurs autour desquelles se tisse l'intégration économique européenne. D'une façon générale, entre 1990 et 1996 le réseau s'est largement étoffé et intègre dorénavant les villes du sud (Barcelone, Madrid, ...) ainsi que les villes de l'est du continent. Paris, Londres et les villes de l'espace rhénan sont alors en haut de la hiérarchie. Pour la France et au niveau des filiales, on retrouve le poids énorme pour la France de Paris et finalement le peu d'évolution entre 1990 et 1996. La concentration se réalise en faveur de Paris.

D'une part l'insertion de Strasbourg dans ces réseaux reste secondaire mais bien réelle ; d'autre part, il semble que cette insertion progresse très nettement ces dernières années.

Alors que l'est de la France est traditionnellement plus industrialisée que la moyenne française, Strasbourg ne l'est que depuis peu de temps. Longtemps, elle a plutôt été une ville commerçante, d'échanges, profitant de sa bonne situation sur le Rhin. Elle n'a pas non plus profité des délocalisations industrielles de l'après-guerre contrairement à l'ouest et au sud-ouest de la France. L'industrialisation n'a réellement commencé qu'après-guerre favorisée par la volonté opiniâtre des acteurs institutionnels. Aujourd'hui le secteur secondaire occupe 25% des emplois soit environ 42 000 emplois dans la métropole. Ce secteur s'est développé tardivement, à partir de la fin du XIXe siècle : Néanmoins, il est évident que Strasbourg s'insère de plus en plus dans les réseaux tissés par les multinationales et les grandes entreprises. On peut mesurer cette internationalisation de la vie économique en rappelant le poids décisif des implantations des entreprises étrangères. Ainsi, 45% des emplois industriels dans la région sont le fait d'entreprises étrangères.

Strasbourg est devenue en cette décennie 1990 une métropole attractive pour la localisation d'entreprises étrangères. Ainsi, alors que les entreprises étrangères implantées en Alsace sont réparties dans toute la région, les principales entreprises nord-américaines (Général Motors,

Eli Lilly...), scandinaves (Stracel...) ou japonaises sont surtout concentrées dans l'agglomération strasbourgeoise.

Cette insertion de plus en plus importante peut aussi se mesurer par la localisation des sièges sociaux. Ainsi alors qu'il n'y avait aucune localisation de siège social avant 1996, l'implantation symbolique d'Aventis (entreprise issue de la fusion de la multinationale allemande Hoechst et française Rhône Poulenc) en 2000 marque une certaine reconnaissance internationale. Il faut pourtant nuancer puisque l'on constate dans le même temps que dans les villes proches (Bâle, Stuttgart) ce sont plusieurs multinationales importantes qui ont implanté leur siège social. Ce sont les villes directement concurrentes de Strasbourg.

Une localisation peu originale

La localisation préférentielle de ces zones industrielles (ainsi que des industries diffuses) n'est pas originale : le long des axes de communication (rail et route) et le long du Rhin et des autres voies navigables (canal du Rhône au Rhin, de la Marne au Rhin, etc...). Néanmoins, on assiste depuis peu à un desserrement, à une redistribution des localisations par exurbanisation de certaines entreprises anciennes, accompagnée par un mouvement de création de technopôles (une au Nord avec l'Espace Européen des Entreprises sur lequel vient de s'implanter le siège social d'Aventis et une au Sud avec le parc d'innovation d'Illkirch-Graffenstaden) à proximité des nouveaux campus universitaires. La raison essentielle de cette exurbanisation est là aussi, comme dans d'autres métropoles, la différence du montant des taxes professionnelles.

La recherche des créneaux

De nombreuses villes sont à la recherche de créneaux qui leur permettraient d'accéder à une véritable position internationale. Peut-on dire que Strasbourg s'est spécialisée ? Et si oui dans quelles directions ? Quels sont les créneaux choisis ?

Une tertiarisation croissante

La métropolisation s'accompagne le plus souvent de la tertiarisation des activités urbaine. Il est évident que Strasbourg n'échappe pas à ce processus. Quels sont alors les caractéristiques propres de cette évolution ?

De tout temps Strasbourg a plutôt été une ville de services. Aujourd'hui, le tertiaire représente 3 actifs sur 4 de l'agglomération (plus de 112 000 salariés). On distingue habituellement le tertiaire traditionnel et le tertiaire supérieur.

Au niveau du tertiaire traditionnel, et sans compter les administrations publiques, Strasbourg est une grande place du secteur bancaire et financier et de l'assurance, avec 6 sièges sociaux d'établissements bancaires français, 9 banques étrangères représentées et 3 salles de marché.

C'est aussi le plus important pôle commercial d'Alsace avec la présence d'un Marché d'Intérêt National (MIN)

Le tourisme est une activité importante depuis longtemps. Il se caractérise par des séjours brefs (2 nuitées en moyenne).

Mais c'est surtout au niveau du tertiaire supérieur et du développement des fonctions internationales que réside sans doute l'originalité du développement et de la métropolisation strasbourgeoise au point que l'on peut véritablement parler de spécialisation dans la fonction politique.

Une spécialisation dans la fonction politique

A l'exemple de Genève, ville comparable en taille, Strasbourg s'est très logiquement spécialisée dans la fonction politique grâce à la présence d'institutions politiques internationales importantes. Citons pour mémoire bien que ceci soit extrêmement connu : le Parlement européen, le Conseil de l'Europe, l'état-major de l'Eurocorps, l'Institut international des droits de l'Homme. Ceci en fait un cas à part car très souvent ce type de spécialisation est réservé aux très grandes villes. Cette présence importante a impliqué l'installation de très nombreuses représentations diplomatiques (26 consulats, 24 représentations permanentes, 93 représentations d'organisations internationales non-gouvernementales) qui participe à la tertiarisation croissante de l'agglomération.

Tirant parti de cela, on assiste depuis quelque temps à la création d'un embryon de spécialisation vers la formation de cadres de la fonction publique. Néanmoins, la présence de l'ENA (Ecole Nationale d'administration) dont la délocalisation a été décidée par le gouvernement Cresson en 1991 reste encore symbolique puisque toutes les activités n'ont pas encore été transférées à Strasbourg, dans les locaux rénovés de l'ancienne commanderie Saint-Jean.



Strasbourg siège de l'ENA - ancienne commanderie des chevaliers de Saint-Jean de Jérusalem
(© photo G. Engel)

L'attractivité et la spécialisation de Strasbourg vers la fonction politique peut également se vérifier avec le rôle important que tient la ville dans l'accueil des congrès. Strasbourg est la 2^e ville de congrès de France (209 congrès pour 75 000 participants). Elle arrive au niveau européen juste après Rome. Elle s'est spécialisée dans les congrès politiques alors que théoriquement ce sont les plus grandes villes qui accueillent ce type de congrès. L'équipe CNRS-PARIS note que *"Strasbourg accueille (...) beaucoup plus de congrès que ne le laisserait supposer son insertion économique à l'échelon européen, constituant un cas à part, avec une très forte spécialisation dans les réunions politiques mais assez peu dans les congrès scientifiques"*. (Pumain). A cet égard, le congrès des voyagistes américains de l'American Society of Travel Agents réunissant près de 5 000 agents de voyages qui s'est tenu en novembre 1999 ne peut que conforter l'image de "Strasbourg ville internationale".

Soulignons que ces congrès ne font qu'accompagner des fonctions internationales majeures. C'est une preuve de plus de l'apport des institutions européennes.

Une spécialisation technopolitaine récente

Au départ, une université prometteuse

Dans ce domaine comme dans beaucoup d'autres, rappelons immédiatement le poids, la taille et la puissance inégalée en France des universités parisiennes.

Néanmoins, l'université à Strasbourg a toujours été un enjeu important et n'a jamais manqué de moyens comme le rappelle avec force Stéphane Jonas dans ses livres consacrés à l'histoire de l'université strasbourgeoise. Il s'agissait alors de montrer la supériorité, l'efficacité du système universitaire national face à l'ennemi héréditaire (voir partie précédente).

Actuellement plus encore qu'autrefois, les universités se doivent d'être les ferments d'un contexte de développement global. L'exemple de l'université de Stanford largement à la base du développement de la Silicon Valley constitue pour beaucoup d'universités et de régions un véritable modèle à suivre.

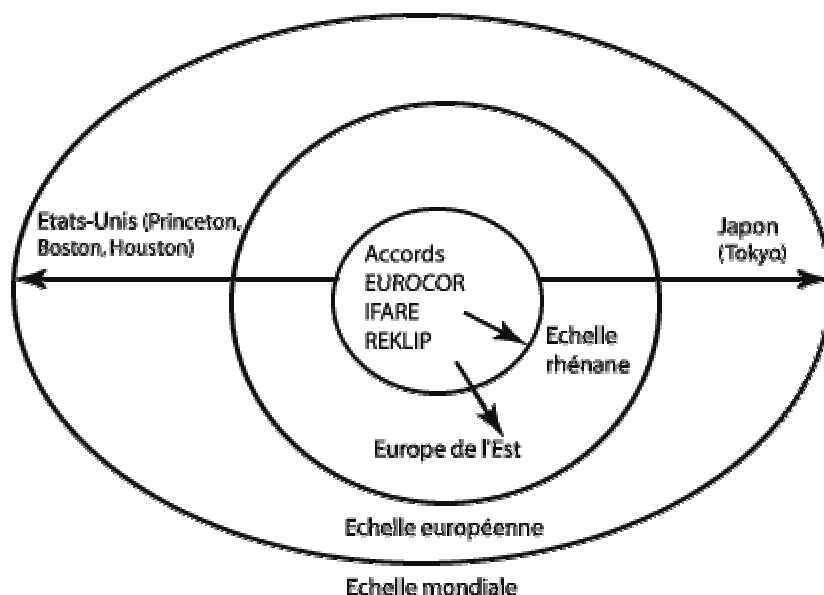
Aujourd'hui, les trois universités de Strasbourg et les écoles d'ingénieurs emploient environ 6 000 personnes, enseignants, chercheurs et personnels techniques. Ces centres d'enseignement supérieur attirent environ 47 000 étudiants en 1991 au sein des trois universités strasbourgeoises :

- l'université Louis Pasteur, pour les sciences de la vie, la physique, la chimie, l'économie, la géographie, les sciences de l'éducation. Elle intègre des écoles d'ingénieurs au sein d'un polytechnicum Louis Pasteur.
- l'université Marc Bloch, pour les sciences humaines et sociales ;
- l'université Robert Schuman pour les sciences juridiques, politiques et administratives, le droit des assurances et de la propriété industrielle. Elle abrite une école de commerce (IECS) et un centre universitaire de journalisme (CUEJ).



Étudiants à Strasbourg : le campus de l'Esplanade
(© photo G. Engel)

La Recherche universitaire emploie environ 4 000 employés de la recherche publique (chercheurs, enseignants-chercheurs, ingénieurs) et plus de 700 chercheurs privés (biotechnologies, génie génétique, biomédical, électronique).



EUROCOR : Accord entre les universités de Bâle et Fribourg
IFARE : Institut Franco-Allemand de Recherche sur l'Environnement
REKLIP : Programme Franco-Germano-Suisse de recherche sur les climats dans la vallée du Rhin

La coopération universitaire internationale entre Strasbourg et les pays étrangers

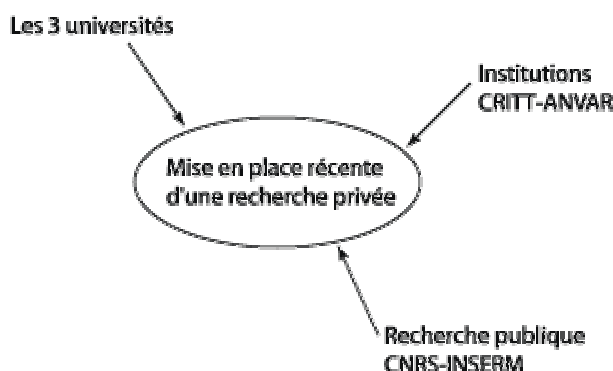
Une coopération internationale étendue

Les conventions de relations internationales des trois universités se sont considérablement renforcées au cours des dernières années. Un dernier recensement a dénombré 60 pays dans lesquels elles entretiennent des relations avec les universités ou écoles : échanges d'étudiants et d'enseignants, cursus d'études commun avec double diplôme. La part des étudiants étrangers est ainsi très significative à Strasbourg : 15 % des effectifs étudiants et 100 nationalités représentées. Comme celle des enseignants étrangers : 30 % des recrutements récents de professeurs à l'ULP, ces dernières années.

L'accueil de doctorants, de jeunes équipes scientifiques et de chercheurs est une composante du rayonnement scientifique de l'agglomération qui fait l'objet de projets comme la création d'un collège doctoral européen ou d'une maison du Japon pour y recevoir des 3e cycles étrangers de haut niveau.

L'élargissement vers la recherche privée

Ces trois universités ont véritablement joué à Strasbourg le rôle d'incubateur. Autour d'elles - et en liaison avec elles - se sont greffées toute une série de laboratoires de recherche privées ou publiques. On en compte aujourd'hui plus d'une cinquantaine. Ceci est surtout frappant dans certains domaines scientifiques notamment les biotechnologies.



Le modèle du développement de la spécialisation technopolitaine

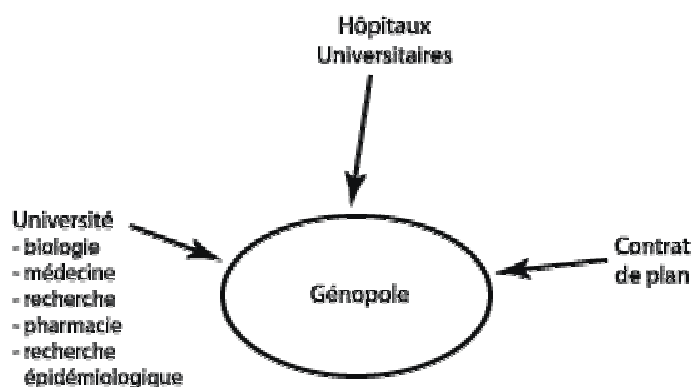
L'examen de la production scientifique strasbourgeoise (les publications, les thèses des jeunes scientifiques) fait apparaître deux grandes polarités scientifiques : les sciences et technologies du vivant, la physique et la chimie de la matière et de l'environnement.

Les sciences de la vie et la Santé

Le pôle des sciences de la vie a pris consistance voilà une quinzaine d'années autour d'activités scientifiques anciennes (biologie, médecine, recherche épidémiologique, pharmacie), épaulées par les Hôpitaux universitaires, qui entretiennent avec l'université des relations étroites.

Le pôle scientifique des sciences de la vie a par ailleurs attiré des entreprises pharmaceutiques et généré la création d'une cinquantaine d'entreprises high-tech dans les domaines de la génétique et de l'instrumentation médicale. Un pôle d'activités autour de la santé est ainsi apparu au cours des deux dernières décennies : Lilly France, Transgène, Roche, Synthélabo, Octapharma, Aventis. Entre Strasbourg et Bâle (Novartis, Roche), la vallée du Rhin est désormais le siège des plus grandes sociétés européennes de la pharmacie qui collaborent entre elles avec l'aide des collectivités locales au sein de Biovalley.

Le choix récent de Strasbourg comme siège et secrétariat du programme international des sciences de la vie "frontières humaines" montre bien ce renforcement du rôle de Strasbourg dans le domaine scientifique. Rappelons que ce programme scientifique financé à 80% par le Japon, les Etats-Unis et l'Union Européenne se compose de 45 programmes de recherche dans les sciences de vie.



La création du génopole de Strasbourg

D'autre part, l'ULP s'est dotée, il y a quelques années, d'une Ecole d'ingénieurs en biotechnologies, l'ESBS, créée en liaison avec les universités allemandes et suisses du Rhin supérieur.

Les universités strasbourgeoises se sont également positionnées dans trois domaines :

- les formations financières, économiques, commerciales ainsi que dans le domaine de l'administration publique avec la constitution d'un pôle européen de gestion et d'économie interuniversitaire.
- la formation d'ingénieurs notamment dans les domaines de l'image et de la photonique au sein de l'Ecole Nationale Supérieure de Physique, ENSPS, à Illkirch. Ces centres d'ingénierie autour de l'imagerie favoriseront les développements de la génopole dans les domaines de l'imagerie biologique et médicale et celle de la recherche clinique par la mise au point d'instrumentations spécifiques.
- enfin, Strasbourg a réussi à attirer L'ISU (International Space University). Celle-ci apporte une spécialisation de haut niveau dans le domaine spatial à des professionnels ou à des étudiants du monde entier.

Les lieux de la recherche

En raison du manque de place sur le campus de l'Esplanade, les universités strasbourgeoises - et notamment l'Université Louis Pasteur - ont été amenées à s'étendre dans d'autres lieux. Les lieux de la recherche sont surtout situés au sud-ouest de l'agglomération dans le parc d'innovation d'Illkirch-Graffenstaden.

L'ambition de la Communauté Urbaine de Strasbourg dans son projet d'agglomération est également de développer un autre espace - l'Espace Européen des Entreprises - pour les entreprises au nord de l'agglomération. Celui-ci a notamment reçu pour son décollage l'apport décisif de l'implantation et de la construction des locaux du siège social d'Aventis.

Le pari culturel

Depuis le début des années 80, le développement culturel - ce luxe auquel on sacrifie quand tout le reste a été satisfait - n'est plus le parent pauvre d'une métropole. Nombre de villes ont au contraire basé une grande partie de leur rayonnement sur ce fait. Parfois, certaines initiatives ont contribué plus que tout autre élément à changer l'image de la ville. A cet égard, on peut citer le cas récent du musée de la fondation Guggenheim fondé à Bilbao et conçu par Frank O. Gehry. Quant-est-il alors de Strasbourg ?

Depuis longtemps Strasbourg est une ville de culture mais cela s'est encore accru depuis le début des années 90. Signe tangible de cet intérêt, la municipalité consacre depuis de nombreuses années, peu ou prou 20% du budget au développement culturel tentant de renouer avec l'âge d'or de l'humanisme.

La scène culturelle est depuis longtemps active avec le Théâtre National de Strasbourg (TNS) et son conservatoire national de réputation nationale mais aussi avec l'Opéra du Rhin dont les spectacles sont en particulier très appréciés par les Allemands du pays de Bade. Le rayonnement culturel c'est aussi et surtout des événements récurrents, des festivals. Dans l'offre de centaines de festivals qui existent en France, Strasbourg s'est spécialisée dans la musique classique d'autant que la région Alsace est particulièrement (influence germanique) tournée vers la musique et notamment son apprentissage. Deux festivals participent de cela : le Festival de Musique de Strasbourg et surtout le festival Musica "*festival international des musiques d'aujourd'hui*" dont les créations sont reconnues au niveau européen.

Néanmoins, il faut relativiser cette importance puisque l'attachement à la culture est largement partagé dans tout l'environnement rhénan et le moins que l'on puisse dire c'est que les investissements dans ce domaine de Bâle, Karlsruhe sont tout sauf négligeables.

Strasbourg, un nouveau pôle audiovisuel

Dans le domaine audiovisuel également, on peut remarquer à quel point la chance de Strasbourg a bien été la présence des institutions européennes. Bien sur, France 3 Alsace est localisée à Strasbourg depuis 1953 mais son rayonnement reste évidemment régional.

Tout autre est l'impact d'Arte. Le choix de Strasbourg pour l'implantation de la chaîne culturelle franco-allemande Arte résulte clairement d'un choix politique entre les gouvernements allemand et français à un moment (1991) où il fallait réaffirmer leur rôle moteur à l'intérieur de l'Europe. Cette installation a fait émerger un assez grand nombre de petites sociétés de doublage, mais aussi de production. Autour de ces deux entités - France 3 et Arte - se sont également fixés un certain nombre de programmes européens plus institutionnels tels le Fonds Eurimages, créé par le Conseil de l'Europe en 1988 qui a pour mission de soutenir la production cinématographique européenne, ou l'observatoire européen de l'audiovisuel qui rassemble toutes les données sur l'audiovisuel. On peut rajouter MAP-TV (Mémoires-Archives-Programmes-TV), association fondée sous l'égide du Conseil de l'Europe pour encourager les coproductions européennes en utilisant des images d'archives.



Le siège d'Arte, rue de la Fonderie
(© photo D. Lutz)

Une internationalisation maîtrisée ?

Trop peu d'auteurs soulignent certains dangers ou limites de l'internationalisation. A cet égard, Dommergues insiste sur le consensus et l'approbation qui doit exister dans la métropole mais aussi sur la nécessité absolue à tenir compte du développement interne sans quoi le développement internationale courrait le risque d'être tout à fait déconnecté de la vie des habitants. René Kahn, professeur d'économie à l'Université Robert-Schuman, montre bien que le modèle de développement alsacien qui implique un haut niveau d'exigence (une main d'œuvre très qualifiée par exemple) peut générer de l'exclusion, d'autant plus que ce modèle n'est pas "soumis aux exigences d'un débat démocratique", et qu'il est "surtout porté par une élite locale."

On peut donc se demander dans quelle mesure cette internationalisation - sans aller jusqu'à dire qu'elle accélère la ghettoïsation - ne la révèle encore mieux.

Richard Kleinschmager dans son livre sur Strasbourg montre bien que les sociabilités particulières ("la culture de l'entre soi") mises en place dans la métropole peuvent être mises à mal par une internationalisation très rapides. On ne saurait mieux exprimer le dilemme que ne le fait Richard Kleinschmager dans ce texte suggestif :

"La ville devient creuset de population d'horizons multiples, qu'il s'agisse des étrangers relativement opulents de ses institutions internationales ou des plus démunis venus des pays du sud et rejetés aux marges de la ville. La ville peine à sortir d'une culture de l'entre soi pour se mesurer aux nécessités d'une modernité culturelle et sociale qui lui permettrait d'aborder les impératifs d'une confrontation avec le monde à laquelle elle ne saurait échapper, si elle souhaite pouvoir faire face à son ambition de métropole rhénane et de ville internationale".

A cet égard, il est intéressant de vérifier et d'avoir un regard sur l'image que la ville se fait d'elle-même afin de vérifier s'il existe un véritable assentiment, un consensus de l'ensemble de la société. Pour avoir un début de réponse, on peut consulter l'enquête réalisée par Emmanuel Noussis auprès de deux classes de seconde dans un lycée de centre-ville (disponible sur le site académique de Strasbourg). Elle montre bien à quel point les images de la ville sont fragmentées, partielles.

Nombre d'observateurs et en particulier des sociologues montrent également à quel point il existe une véritable distorsion entre un centre-ville directement et tout entier "branché" à l'international, largement mis en valeur avec le marché de Noël ("Christkindelsmärik") qui déborde de lumières et de richesses et les banlieues ignorées, exclues de fait. Cela est corrélée par l'étude des listes électorales qu'ont réalisée Dominique BADARIOTTI et Christiane WEBER dans leur étude sur Strasbourg. Ils montrent à quel point *"la sensibilité socio-politique "populaire" se trouve reléguée en périphérie, alors que la sensibilité socio-politique "conservatrice" ou "bourgeoise" se renforce au centre ville, et dans certains faubourgs privilégiés"*. La ségrégation de plus en plus sensible dans certaines villes se trouve encore renforcée dans une ville très ouverte à l'international.

D'autre part, on peut légitimement se demander si la rançon d'une internationalisation croissante (et même plus simplement de la croissance économique) n'est pas la remise en cause de certains équilibres écologiques ou en tout cas la fragilité croissante de l'environnement. La vallée du Rhin est connue pour sa fragilité et c'est sur toute son étendue que les villes tentent de minimiser les conséquences néfastes de la vie contemporaine et en particulier l'impact du transport routier et des déplacements automobiles. La vallée du Rhin est véritablement devenue un laboratoire en ce domaine avec les exemples connues de Fribourg-en-Brigau en Allemagne, de Bâle en Suisse. Dès les années 80, à la suite de la prise de conscience de la dégradation et de l'appauvrissement du patrimoine naturel, des mesures concrètes d'amélioration de l'environnement se sont ainsi multipliées, poussées souvent par l'urgence de remédier à des situations critiques. L'originalité réside dans le fait que ces mesures ont parfois été prises au niveau transfrontalier, ainsi un plan pour l'air de Strasbourg/Kehl a-t-il été mis en place dès 1993 ; un programme de recherche climatologique régional et transfrontalier (REKLIP) a "permis de comprendre les phénomènes bio-climatiques en vue de constituer un outil pour l'aménagement du territoire" (Atlas ADEUS). Le PDU de Strasbourg peut, lui, être considéré comme un véritable modèle en France.

Une ville dominée

Au total, Strasbourg émerge peu à peu au niveau international à partir du rôle nouveau que lui ont offert les institutions européennes. Néanmoins, face aux métropoles concurrentes et proches d'Allemagne (Karlsruhe, Stuttgart) ou de Suisse (Bâle), Strasbourg a encore bien de la peine à véritablement exister.

On peut également se demander si Strasbourg peut être considérée comme étant une ville dominée. Mais comment appréhender d'une façon scientifique la domination d'une ville ?

L'étude de l'équipe PARIS nous apporte un certain nombre de réponses en ce qui concerne les transports. Globalement au niveau du réseau de transport à l'échelle européenne, on constate deux éléments : d'une part l'émergence d'une hiérarchisation des réseaux au niveau du continent ; d'autre part la polarisation des échanges au nord-ouest de l'Europe. Ce sont les *"plus grandes villes des systèmes urbains nationaux, regroupées sur ou à proximité de la grande dorsale européenne rhénane qui polarisent en définitive l'essentiel des échanges"*. La "connexion gagnante", c'est alors l'arrimage des métropoles avec les deux centres parisiens et londoniens. En effet, maintes villes passent par un relais (le plus souvent Paris pour la France) du même territoire pour accéder enfin au réseau international.

En effet contrairement au réseau ferré, on assiste pour les flux aériens à la mise en place au niveau européen d'une véritable hiérarchie dominée par Londres.

Qu'en est-il alors de Strasbourg ?

Strasbourg ne diffère guère de ce schéma général : il faut souligner le fait qu'il n'y pas de relation de dépendance de Strasbourg au niveau des flux ferroviaires c'est à dire que le flux le plus important est orienté vers une ville plus petite. Dans le domaine ferroviaire Strasbourg ne subit pas la domination d'une plus grande ville. Mais il est vrai qu'une véritable relation de dépendance de Strasbourg avec Paris existe au niveau des flux aériens : le flux majeur de Strasbourg est dirigé vers Paris.



Pistes cyclables (© photo G. Engel)