

BIMESTRIEL - CENTRE UNIVERSITAIRE D'ENSEIGNEMENT DU JOURNALISME - N° ISSN 0996-9624

NEWS D'ILL

MAGAZINE D'INFORMATION RÉGIONALE
AVRIL 2010 - N°99 - 3 EUROS



Dynamiques rhénanes



Recherche, emploi, habitat, transport, environnement... Le devenir de l'Alsace s'inscrit dans un espace qui dépasse ses frontières. Au delà des barrières linguistiques ou administratives, les passerelles de la coopération accélèrent les mutations de la région.



SOMMAIRE

Pôles de compétitivité

Pages 4-5: BioValley dope la recherche et développement ; Coopération, la valse à trois temps ; Douze ans pour décrocher le bronze.

Pages 6-7 : Matière grise pour voiture propre ; L'avenir rose des labels verts ; Formation gagnante.

Pages 8-9 : Ecocité, les premières pierres d'une autre ville ; Professions en chantier ; Les architectes retrouvent les chemins de l'école.

Page 10 : Les arbres qui cachent la paperasse.

Une histoire

Pages 11-13 : L'or perdu du Val d'argent.

Formation-Emploi

Pages 14-15 : L'Alsace ne séduit plus ses cadres ; Emplois transfrontaliers : allemand exigé ; Les ressorts cassés du bilinguisme ; La formation en apprentissage perd ses repères.

Pages 16-17 : Les mutants de l'industrie ; Le campus rhénan prend son temps.

Transports

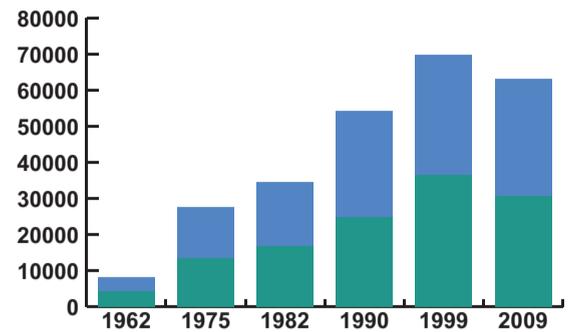
Pages 18-19 : TGV Rhin-Rhône, au bonheur des Suisses ; La minute qui vaut trois millions ; Rail des villes, rail des champs.

Page 20-21 : A bouts de route ; L'aéroport d'Entzheim en Baden trip ; Ports : nouvelles gares de triage.

Coopération

Page 22-23 : Le bon ticket du Pass'musées ; Europapark : 10 - Haut-Koenigsbourg : 1 ; Un président, un staff, un budget, l'Eurodistrict prend corps ; Interview de Roland Ries : « Des accélérateurs de particules » ; Hospitalisés à Kork, soignés à Strasbourg.

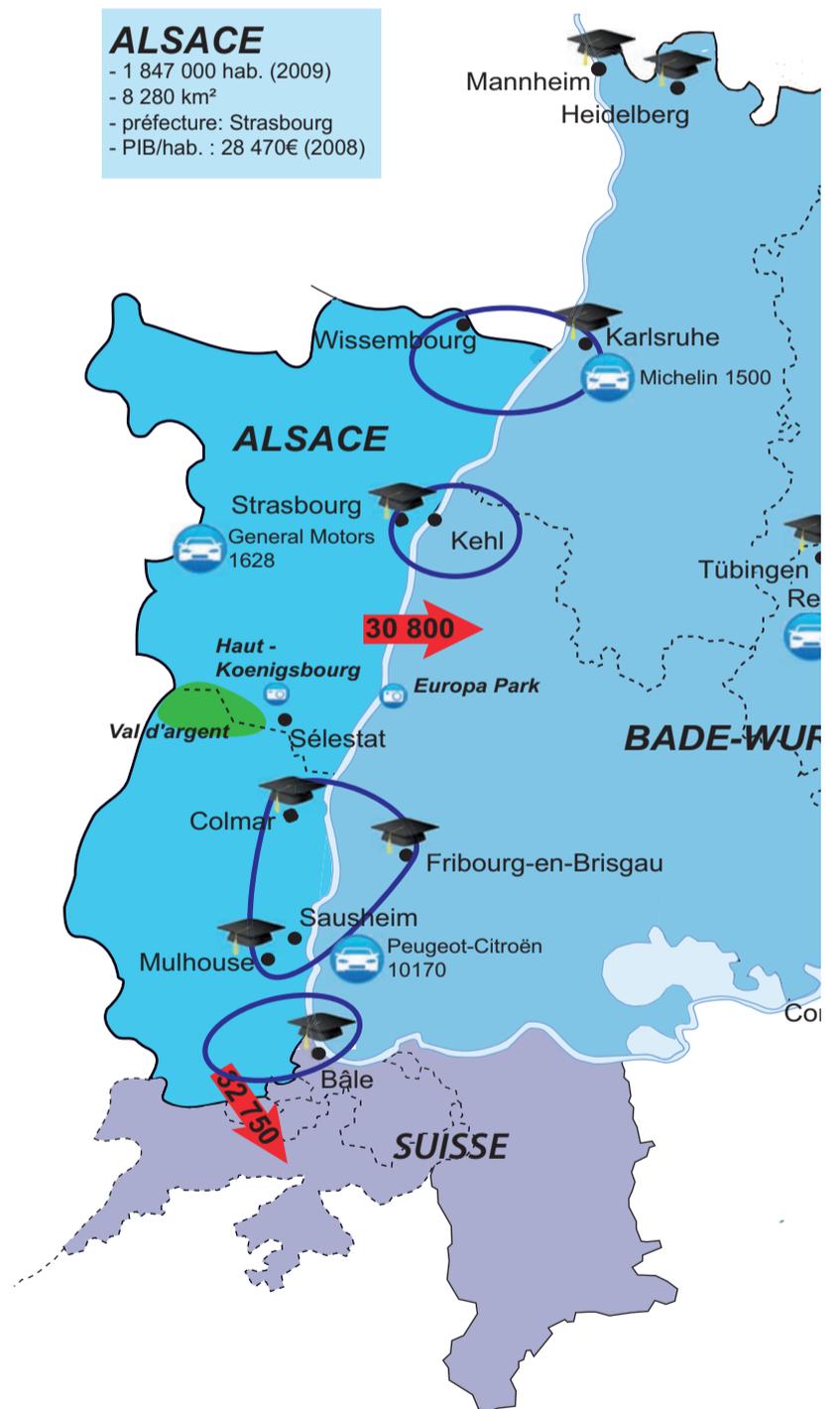
Le travail frontalier en perte de vitesse



■ frontaliers travaillant en Suisse
■ frontaliers travaillant en Allemagne

ALSACE

- 1 847 000 hab. (2009)
- 8 280 km²
- préfecture: Strasbourg
- PIB/hab. : 28 470€ (2008)



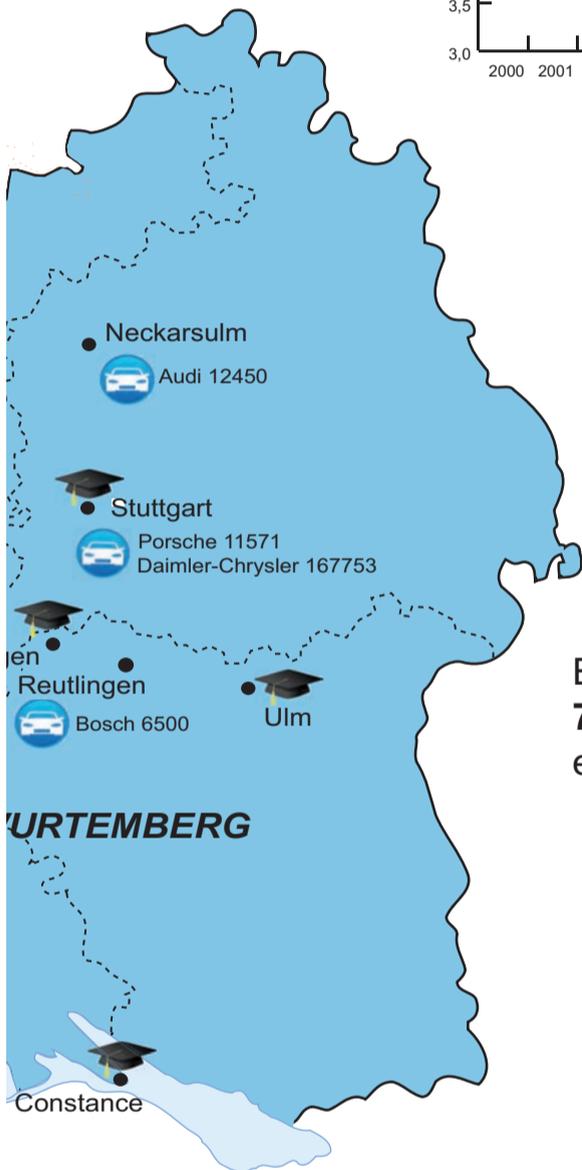
Le Dossier

L'actualité décryptée en cinq minutes par les étudiants du CUEJ.

Tous les samedis à 7h47 sur France Bleu Alsace, (101.4 dans le Bas-Rhin, 102.6 dans le Haut-Rhin). Egalement téléchargeable sur www.bleualsace.com



64 200
le nombre de
travailleurs frontaliers
alsaciens en 2009



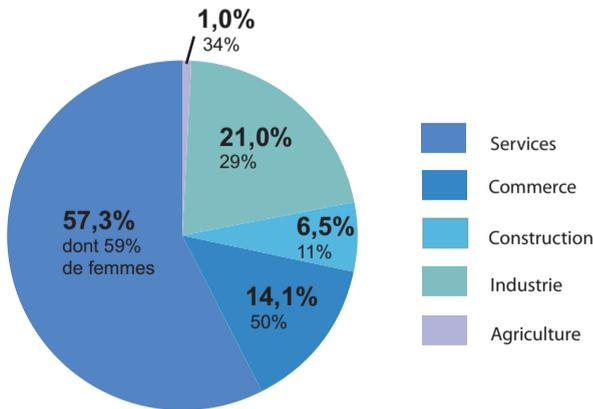
BADE-WURTEMBERG

- 10 745 000 hab.(2009)
- 35 751 km²
- capitale: Stuttgart
- PIB/hab. : 33 876 euros (2007)

En 2008, l'Alsace comptait
70 893 lycéens
et **15 069** apprentis

En 2008/2009,
259 237 étudiants étaient inscrits
dans le Bade-Wurtemberg,
65 812 en Alsace

**Répartition de l'emploi salarié
en Alsace**



- Universités
- Industrie automobile
- Pôle touristique
- Eurodistricts

30 800 Flux migratoire de travailleurs

Taux de chômage annuel moyen



Malaise

L'ALSACE, est-elle en train de devenir une région comme les autres ? Jamais l'écart entre le taux de chômage de la région et celui de la France n'a été aussi faible. 8,4% de demandeurs d'emploi au 3^e trimestre 2009, 23% de progression en un an. Jadis facteur d'enrichissement, l'emploi transfrontalier est aujourd'hui en chute libre. Malaise.

Face à ces opulents voisins du Bade-Wurtemberg et des cantons de Bâle, l'Alsace se fait discrète.

Les défaillances d'entreprises rythment la vie économique de la région et les responsables politiques tapent mollement du poing sur la table.

Deux symboles. Les manufactures Hartmann, fleuron de l'industrie textile, balayées par la concurrence des pays à faibles coûts de main-d'œuvre, ont été placées en liquidation judiciaire en septembre 2009. Hymer, le fabricant allemand de caravanes, envisage de rapatrier toute sa production de l'autre côté du Rhin depuis Cernay, dans le Haut-Rhin.

Aujourd'hui, l'Alsace paie les frais de ses deux grandes dépendances : dépendance au secteur de l'industrie et dépendance à l'Allemagne.

Dans cette crise structurelle, la région cherche ses atouts pour rebondir. Plus question de se maintenir sous perfusion allemande ou suisse, l'Alsace veut construire sa propre compétitivité.

Quand l'écologie est à la mode, et que l'Etat impose des objectifs de réductions de gaz à effet de serre et de performance énergétique, les collectivités misent sur l'emploi vert.

Depuis la conception des matériaux de construction à l'installation de panneaux solaires, les métiers se développent. Mais est-ce la panacée pour l'économie de la région ? Derrière, l'industrie doit se réinventer, investir dans la recherche et le développement.

Partout, la nécessité d'une collaboration étroite avec l'Allemagne et la Suisse s'impose, même si les difficultés pour trouver un langage commun – politique, administratif, juridique – calment un peu cette ardeur. L'Alsace place encore son salut dans sa position géographique, mais en s'appuyant sur de nouvelles dynamiques transfrontalières.

Elodie Berthaud

**Infographies :
Camille Caldini
Lucile Pinero**

**CENTRE
UNIVERSITAIRE
D'ENSEIGNEMENT
DU JOURNALISME
UNIVERSITÉ DE
STRASBOURG**
11, rue du M^e Juin
BP 13
67043 Strasbourg
Tél : 03 88 14 45 34
Fax : 03 88 14 45 35
E-mail :
admin@cuej.u-
strasbg.fr
http://cuej.u-
strasbg.fr
http://mcsinfo.u-
strasbg.fr
**DIRECTEUR DE LA
PUBLICATION :**
Alain Chanel.
ENCADREMENT :
Alain Chanel,
Sophie Dufau,
Nicole Gauthier,
Stéphanie Peurière.
**RÉDACTRICE EN
CHEF :**
Elodie Berthaud.
**RESPONSABLE
ICONOGRAPHIQUE :**
Anne Cagan.
RÉALISATION :
Kathrin Aldenhoff,
Elodie Auffray,
Elodie Berthaud,
Charline
Blanchard, Tiffany
Blandin, Mickaël
Brunner, Anne Ca-
gan,
Camille Caldini,
Eve Chalmardrier,
Maryline Dumas,
Léa Giret, Lisette
Gries, Fanny
Holveck, Doriane
Kalbe, Julien
Lemaigren,
Raphaël
Lepelletier, Anasta-
sia Lévy, Aveline
Marques, Mersiha
Nezic,
Enora Ollivier,
Lucile Pinero,
Eva Simonnot,
Paola Stecca,
Cécile Thomas.
PHOTOS DE UNE :
E.Auffray, E.Ber-
thaud, T. Blandin,
E. Chalmardrier,
M. Nezic, F.
Holveck, E. Si-
monnot
INFOGRAPHIES :
M.Brunner, C.Cal-
dini, E. Chalmard-
rier, M. Dumas,
L.Pinero.
IMPRESSION :
Realgraphic, Belfort.

Sources : Insee / Dares / OREF / Pôle emploi / Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

BioValley dope la recherche et développement

En rapprochant chercheurs et entreprises, l'association a su créer une dynamique dans le secteur des sciences de la vie : des start-up de la première heure grandissent et font des petits.

RIEN ne se perd, rien ne se crée, tout se transforme sur le parc d'innovation d'Illkirch Grafenstaden. « 90% de nos salariés sont passés par la faculté de pharmacie, ou au moins par le campus d'Illkirch », s'amuse Stéphane Jenn. Ce trentenaire volubile, tenue sportswear, est le directeur commercial de NovAlix, une petite start-up qui, dans l'ombre des grosses industries pharmaceutiques, teste des molécules présentes pour devenir les médicaments de demain. « Il y a un petit écosystème où se brassent les compétences, ce qui favorise l'installation d'entreprises dans le secteur des sciences de la vie en plein développement, à Illkirch comme en Alsace », ajoute-t-il. En s'installant sur le site en 2002, NovAlix a induit de nouvelles activités. « Chaque année depuis 10 ans, deux start-up se créent dans le secteur des sciences de la vie », explique Jean-Luc Dimarcq, le directeur de Sémia, un incubateur d'entreprises innovantes né en 1998 de la volonté commune de la Région et de l'université Louis-Pasteur.

Ces start-up éclosent dans les laboratoires de recherche universitaires, dont certains, comme l'IGBMC (Institut de génétique et de biologie moléculaire et cellulaire) sont mondialement connus. A l'origine, « mon directeur de thèse à l'IGBMC et moi avons monté Alix, une entreprise destinée à étudier la structure 3D des médicaments. En 2002, nous avons fusionné avec Novalyst, créée sur le même modèle », précise Denis Zeyer, co-directeur de NovAlix.

Le problème principal de ces jeunes pousses, également appelées « spin off » : l'argent. « Les investisseurs sont trop frieux », explique Andrew Griffiths, chercheur à l'Institut de science et d'ingénierie supramoléculaires de l'Université de Strasbourg, et les start-up ont besoin de fonds pour leur développement.

C'est là qu'intervient BioValley. « Le pôle de compétitivité nous aide à trouver l'argent », explique Stéphane Jenn. Cet « outil de réseautage » fédère tous les acteurs et financeurs de la filière.

« La création de NovAlix aurait eu lieu même sans le pôle. En revanche, à notre stade de développement, nous avons besoin de partenaires. BioValley peut nous aider à les trouver avec sa

connaissance du terrain », admet Stéphane Jenn.

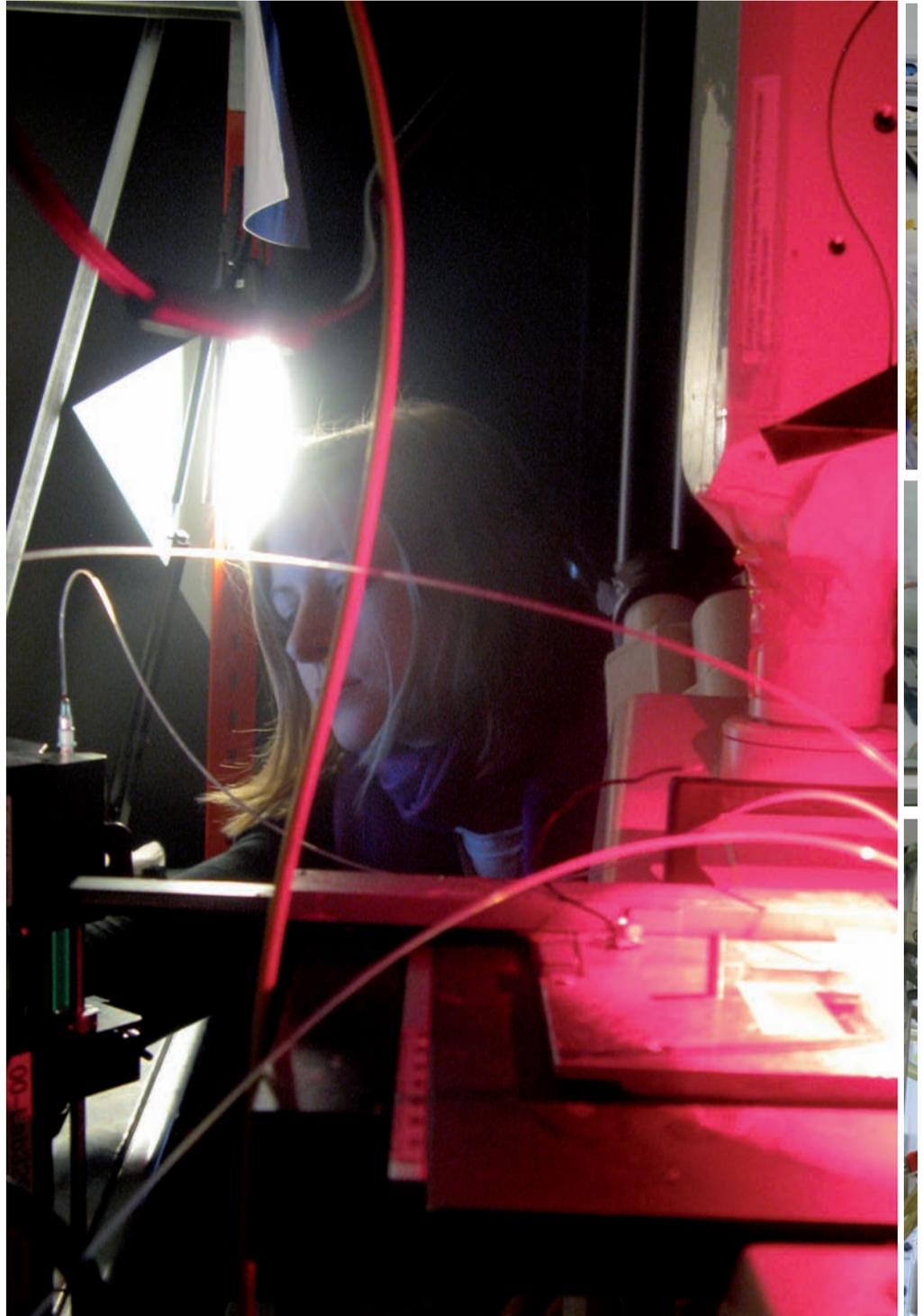
« BioValley est plus efficace pour répondre aux besoins des entreprises, reconnaît Isabelle Angrand, chargée d'affaires à la cellule valorisation du CNRS. C'est une expertise que nous n'avons pas. On ne fait pas de veille sur les besoins des entreprises qui peuvent être développées au sein de nos laboratoires. »

Risque d'échec. BioValley tente d'encourager le transfert de technologie par la collaboration entre recherche fondamentale et les départements recherche-développement des entreprises, en espérant entraîner des créations d'emplois. « Nous prévoyons de construire une grande plateforme d'imagerie moléculaire à l'hôpital de Haute-pierre, explique Christophe Ebelmann, directeur de la coopération à BioValley. C'est un projet né d'un besoin exprimé par le laboratoire Roche, qui pour le moment utilise une plate-forme à Singapour. La nouvelle installation coûtera 90 millions d'euros, pour 8000 m² de bâtiments. Elle pourra être utile à plus d'un laboratoire. »

Il arrive pourtant que des projets lancés dans l'enthousiasme soient ramenés à plus de modestie. En septembre 2008, Alsace BioValley proclamait la création d'un consortium entre la multinationale pharmaceutique Sanofi-Aventis, une équipe de chercheurs de l'université Louis-Pasteur gérée par Andrew Griffiths, et une toute jeune entreprise américaine, Raindance technologie, qui comptait ouvrir une filiale en France. Les trois structures

voulaient mettre en commun leurs connaissances sur le criblage de molécules pour créer un instrument de criblage à haut débit. BioValley a servi d'intermédiaire et a aidé à trouver les financements. Mais le pari n'est pas encore gagné. Dix-huit mois plus tard, la filière Raindance technologie n'emploie que deux personnes hautement qualifiées, et il n'est pas certain que Sanofi continue l'aventure,

faute de se voir garantir l'exclusivité de l'outil. « Nous entrons dans la phase de développement et le business est en train de prendre le pas sur la recherche. Nous voulons proposer un prototype d'ici la fin de l'année pour offrir nos services à d'autres industries pharmaceutiques, avant de lancer la com-



Le potentiel d'innovation des laboratoires strasbourgeois, comme l'Institut de science et d'ir (à gauche) est inépuisable. Encore faut-il des entreprises comme NovAlix (à droite) capables

mercialisation », explique Andrew Griffiths.

Pour l'heure, BioValley n'a accompagné sur le campus d'Illkirch que des start-up à l'avenir parfois prometteur, mais loin des « Big pharma » (Roche, Novartis, etc.) bâloises.

Patience. Beaucoup de ces jeunes entreprises s'effondrent, comme Entomed – cette petite société de 40 salariés, qui isolait des molécules d'intérêt thérapeutique à partir d'insectes, a été liquidée six ans après sa création – ou Faust pharmaceuticals – devenue Domain therapeutics en décembre 2008, après avoir élargi son champ de recherche du système nerveux central aux maladies psychiatriques. « L'innovation thérapeutique et la fabrication de médicaments, c'est un pari sur l'avenir, il y a des échecs », rappelle le directeur de l'incubateur d'entreprises innovantes Sémia.

La sous-traitance, première étape

Pour se développer, les start-up misent sur la vente de services. « En attendant de pouvoir commercialiser nos produits, nous vendons un savoir-faire couvrant toute la chaîne de développement de molécules jusqu'au stade pré-clinique des premiers tests sur animaux, explique Stéphane Jenn. Des entreprises embauchent nos chercheurs. Cela nous permet de ne pas avoir recours aux capitaux à risques. Ce savoir-faire, nous l'avons développé dans les laboratoires de la faculté de pharmacie. »

Innovative Health Diagnostic est une entreprise qui a vocation à valoriser le dépistage biologique de la maladie d'Alzheimer. « Pour le moment, les tests sanguins sont réalisés chez nous pour des laboratoires de recherche. Ce service nous fait vivre en attendant de pouvoir vendre ce test sous forme de kit aux hôpitaux », explique Stéphanie Boutillier, responsable de projet.

Et ça marche. « D'ici trois ans, nous prévoyons d'embaucher 10 personnes. » Selon les statistiques de Biovalley, 1400 emplois ont été créés depuis 2005.

nt



de l'ingénierie supramoléculaire
pour valoriser les molécules.

Eva Simonnot/Cuej

D'autres sociétés en revanche tiennent le coup, notamment celles qui ont fondé leur modèle de développement sur l'offre d'un service (lire ci-contre). Depuis sa création en 2002, le chiffre d'affaires de NovAlix est passé de 70 000 euros en 2003 à 3,9 millions d'euros en 2009 et en moyenne l'entreprise crée dix emplois chaque année. « Nous prévoyons un chiffre d'affaires de 5 millions d'euros pour 2010 », précise Stéphane Jenn, le jeune co-directeur. Jean-Luc Dimarcq tempère toutefois l'enthousiasme : « Si on commence à constater quelques effets positifs, voyons dans quelques années. Pour développer un médicament, il faut au moins compter huit ans. » Sans doute est-ce là la principale force de BioValley : accompagner l'impatience des jeunes pousses des sciences de la vie.

Raphaël Lepelletier
Eva Simonnot

Coopération, la valse à trois temps

Le cluster des sciences de la vie et de la santé suppose un travail commun entre la France, la Suisse et l'Allemagne. Dans les faits, chacun fait sa cuisine dans son coin.

L'investissement public

30 millions d'euros seront investis en 2010 par la Région dans le secteur recherche-développement, dont 19 millions pour l'innovation, soit trois fois plus qu'en 2004.

1,57% du PIB alsacien est investi en recherche-développement. Contre 3,8% dans le Bade-Wurtemberg.

BIOVALLEY Alsace n'a rien à dire sur la question de la coopération transfrontalière. « Nous n'avons pas encore de projets concrets », prévient France Mandry, en charge des relations presse du pôle de compétitivité. Rude constat pour une association trinationale vieille de plus de 10 ans, censée favoriser les projets collaboratifs. Plusieurs facteurs expliquent le peu de travail commun au sein de l'association transfrontalière. « Les Français et les Suisses sont beaucoup plus en avance que nous », déplore Steve Fenning, responsable de la section allemande de BioValley. « Bâle a l'avantage des industries, les Français possèdent l'excellence universitaire. En Allemagne, il y a peu de territoires comparables au biopôle d'Illkirch. A part à Fribourg, où on peut compter le nombre de créations d'entreprises sur les doigts de la main. »

Réticences. Aux Allemands, il manque aussi l'argent. Si, en France, BioValley Alsace est financée par les conseils régional et généraux, BioValley Deutschland n'a pas de budget fixe. Elle est dépendante des fonds européens Interreg, qu'elle doit parfois partager avec une structure concurrente, l'agence de développement économique, Freiburger Wirt-

schafts und touristik gesellschaft.

A ces difficultés financières s'ajoutent les obstacles administratifs, techniques ou comptables liés au manque d'harmonisation des lois entre les trois pays. Ces différences renforcent les réticences des acteurs français, allemands et suisses à poursuivre des projets communs.

Au final, malgré la volonté affichée de développer la coopération, les présidents des associations BioValley nationales se rencontrent peu. Seulement trois fois au cours de l'année, selon Steve Fenning. Côté français, on assure tout faire pour réactiver la machine. « Trois chargés d'affaires ont été mandatés par chaque pôle national pour relancer les projets transfrontaliers », explique France Mandry.

Il est tout aussi difficile de réunir les entreprises adhérentes des trois pays. « Basel Intech » ou encore « Company Stay » sont des rassemblements annuels des grandes entreprises dans le secteur des sciences de la vie. « L'année dernière, nous n'avons pu regrouper que les entreprises allemandes », déplore Steve Fenning. En espérant mieux pour

2010 : « Cette année, nous avons reçu des fonds européens Interreg pour cette manifestation qui sera trinationale. »

L'utilité en question.

Paradoxe, les projets en matière de recherche-développement augmentent, sans le truchement de Biovalley. Eric

Marchioni, professeur à la faculté de pharmacie de Strasbourg, s'est associé en 2008 à un laboratoire allemand de Karlsruhe pour établir une étude sociologique des aliments consommés dans le Rhin supérieur. Objectif de ce partenariat : isoler des molécules ayant un effet bénéfique sur des maladies comme le diabète, l'obésité ou le cancer. Les molécules sont isolées à Strasbourg ; les micronutri-

ments sont mis en valeur dans le laboratoire allemand. Ce projet, impossible à réaliser sans cette collaboration transfrontalière, a été financé par les fonds européens Interreg, sans le support de BioValley. « Ce qui pêche le plus, remarque Eric Marchioni, c'est la langue. J'ai du prévoir un budget pour offrir des cours d'allemand intensifs à mes étudiants. »

R. L. et E. S.

« Les Français et les Suisses sont plus en avance que nous ». Steve Fenning, responsable BioValley Allemagne

Douze ans pour décrocher le bronze

Créée en 1998, BioValley Alsace a mis sept ans à obtenir le statut de « Pôle de compétitivité », avec une troisième place en France dans le secteur des sciences de la vie.

DANS les années 1990, le secteur des biotechnologies est en plein boom. L'Alsace est déjà bien armée dans le domaine académique. Elle compte sur son territoire, entre autres, des établissements de renom, comme l'École supérieure de biotechnologie de Strasbourg (ESBS), l'Institut de génétique et de biologie moléculaire et cellulaire (IGBMC) du professeur Pierre Chambon, l'Institut de recherche contre les cancers de l'appareil digestif (Ircad) et l'European institute for Telesurgery (EITS) dirigés par le chirurgien Jacques Marescaux. Mais en Alsace, la recherche universitaire trouve encore peu d'applications dans les entreprises. Les régions frontalières suisse et allemande regorgent elles aussi d'acteurs du milieu de la recherche et du développement, tant publics

que privés. De grosses écuries de l'industrie pharmaceutique sont installées à Bâle, comme Novartis.

Soutien de Zeller. Dans ce contexte de croissance des biotechnologies et de concentration géographique d'acteurs du secteur, l'association trinationale BioValley voit le jour en 1998. Elle est constituée de trois structures française, allemande et suisse. Un projet encouragé en Alsace par la figure politique de l'ancien président de la Région, Adrien Zeller, lui-même agronome de formation.

Objectif de la structure : faciliter la coopération entre acteurs des biotechnologies, publics comme privés, et favoriser la création d'entreprises. Si l'association se veut moteur de projets de collaboration, locaux comme transfrontaliers, elle permet surtout de formaliser le réseau qui existe entre entreprises, instituts et laboratoires en France, en Allemagne et en Suisse.

BioValley se voit financée à ses débuts par le programme Interreg II de l'Union européenne, politique communautaire de coopération régionale

transfrontalière, à hauteur de 2,2 millions d'euros.

L'association bénéficiera d'un budget légèrement supérieur avec Interreg III entre 2002 et 2007 (2,7 millions d'euros). Le programme Interreg IV, qui court jusqu'en 2011, est quant à lui destiné au développement économique de la filière des sciences de la vie du Rhin supérieur (1,4 million d'euros).

Concentration. En 2005, Alsace BioValley, le pendant français de l'association, obtient le statut de pôle de compétitivité à vocation mondiale pour la filière des sciences de la vie, avec son pôle innovation thérapeutique. En 2008, il est classé 13^e sur les 71 pôles français et se glisse parmi les trois premiers pôles de compétitivité dans le secteur des sciences de la vie, derrière Paris et Lyon. L'association est devenue en quelques années un cluster, c'est-à-dire une concentration géographique des acteurs d'un même domaine, avec plusieurs start-up venues s'installer en Alsace, en complément des instituts de recherche déjà présents, les premières étant souvent issues des seconds.

R. L. et E. S.

Matière grise pour voiture propre

Le développement du « véhicule du futur » représente un enjeu pour l'industrie automobile. Alsaciens et Franc-comtois y travaillent en partenariat avec le pays de Bade.



Mersiha Nezić/Cuej

Les employés de la communauté d'agglomération du Pays de Montbéliard testent trois modèles électriques depuis début février.

POUR vous rendre de Mulhouse à Vesoul, par exemple, vous aurez toujours besoin d'une voiture classique. En revanche, ce ne sera plus le cas pour effectuer des courtes distances. Le paysage de la circulation urbaine et périurbaine risque de changer dans les prochaines années », analyse Brigitte Morgulis, secrétaire général du pôle de compétitivité d'Alsace et de Franche-Comté « véhicule du futur ».

Cette structure regroupe notamment PSA Peugeot Citroën, sites de Mulhouse et de Sochaux, plusieurs centaines de ses sous-traitants ainsi que les chambres de commerce et de l'industrie et les quatre universités des deux régions.

Petit cube. Elle accompagne, par exemple, le projet de la F-City, véhicule tout électrique sans émission de CO₂ produit par FAM Automobile, constructeur installé à Étupes, dans le Doubs. Les employés de la CAPM (communauté d'agglomération du Pays de Montbéliard), et c'est une première en France, testent trois modèles depuis début février. « Quand je roule avec, les gens la regardent avec beaucoup de curiosité », raconte Delphine Deck responsable des transports à la CAPM. Petit cube aux faces vitrées – 1,6 mètre de large, 1,6 mètre de haut sur 2,6 mètres de long – la mini-voiture se fait remarquer dans les rues de Montbéliard. Le véhicule peut accueillir jusqu'à trois passagers. La vitesse maximale autorisée est de 65 km/h. Avec une autonomie de 120 à 130 km.

La F-City a décroché l'homologation européenne fin 2009 et commercialise ses premiers modèles au prix de 33 000 euros. « On vise une production annuelle de 1000 modèles. Ce qui fera baisser les prix », explique Julien Morel, responsable commercial. Il espère enregis-

trer 500 commandes cette année.

La ville de Montargis dans le Loiret a déjà manifesté son intérêt pour la F-City. Le constructeur est en contact avec des agglomérations de la région dont Mulhouse et Strasbourg.

Transition verte. La F-City fait partie de la soixantaine de projets montés par 152 entreprises et 102 équipes de recherche soutenus par le pôle « véhicule du futur » depuis sa création en 2005.

Autre projet emblématique du pôle : le Cristal produit par Lohr Industrie, basée dans le Bas-Rhin. Ce véhicule public, plus imposant que la F-City, peut accueillir jusqu'à six personnes et se situe à mi-chemin entre transports collectifs et transports individuels : il peut être utilisé comme véhicule en libre service ou, accroché à d'autres du même type, constituer une sorte de « petit train », devenant transport collectif. Une alternative au tram et à l'automobile que la CUS (Communauté urbaine de Strasbourg) devrait tester en fin d'année pour une mise en circulation en 2011.

« Les mentalités évoluent. On est dans un contexte de l'après Grenelle de l'environnement. L'accès des voitures individuelles classiques en centre-ville sera sans doute restreint. On réfléchit à de nouvelles solutions et nous soutenons des alternatives basées sur la mise à disposition de véhicules propres », indique Brigitte Morgulis.

Les collectivités locales et territoriales d'Alsace et de Franche-Comté, « au destin automobile soudé », entendent devenir une référence européenne pour la conception et la construction de véhicules propres urbains et périurbains.

Avec la mise en circulation de la F-City, le cluster alsacien et franc-comtois a grillé la politesse aux constructeurs automobiles allemands. « On a une longueur d'avance sur eux », explique Julien Morel, responsable commercial de FAM Automobile. Daimler, avec la Smart électrique, est en phase d'expérimentation. Un millier de véhicules sont testés dans le monde entier. La production en série ne débutera qu'en 2012.

Transfrontalier. Strasbourg, qui s'est toujours voulue en avance dans le domaine des transports propres, va expérimenter aussi un autre type de véhicule électrique, celui du constructeur japonais Toyota, partenaire sur ce projet d'EDF. Au printemps 2010, une centaine de Prius hybrides intégrera le parc municipal pour être testée durant trois ans par les employés de l'administration. La Prius est un véhicule à moteur mixte, électricité et essence, rechargeable sur une simple prise de courant, qui peut rouler 23,4 kilomètres en mode électrique et passer sur le moteur à essence pour des parcours plus longs.

Cette collaboration serait-elle de la concurrence déloyale aux constructeurs de la région ? « Non, répond Eric Gross, le directeur international du pôle « véhicule du futur », ces derniers n'étaient pas sur le marché au moment de la mise en place du projet Prius. C'est une question de timing. »

Pour lui, les autres constructeurs automobiles ne sont pas seulement des concurrents mais aussi des partenaires potentiels. Le pôle « véhicule du futur » cherche à développer la coopération avec d'autres clusters automobiles, dont AEN (Automotive Engineering Network), le plus important groupement d'entreprises du Bade-Wurtemberg. « Ils ont un savoir-faire à nous apporter pour des projets où nous sommes complémentaires, explique Eric Gross. On peut citer la collaboration avec une entreprise spécialisée dans la fibre à Karlsruhe. »

La coopération est vue d'un bon œil par les gouvernements français et allemands. Le dernier conseil binational a donné son feu vert à une expérimentation de véhicules propres et à l'implantation d'un réseau transfrontalier de recharge électrique. De Strasbourg à Stuttgart en passant par Karlsruhe et Baden-Baden, on pourra recharger son véhicule électrique.

Mersiha Nezić



Tiffany Blandin/Cuej

L'avenir ro

La région devrait passer cette a

L'ALSACE affiche son savoir-faire en terme d'économie d'énergie jusqu'en Chine... L'un des trois thèmes développés dans le pavillon Alsace à l'exposition universelle de Shanghai, qui ouvrira ses portes le 1^{er} mai, sera en effet la basse consommation énergétique. Et ce n'est pas un hasard. L'une des priorités de la Région pour les années à venir : que la totalité des bâtiments du territoire alsacien divisent par quatre leur consommation énergétique d'ici à 2025, et non 2050, comme le prévoit le Grenelle de l'environnement.

Cette volonté est basée sur des impératifs écologiques. Mais aussi stratégiques. « L'Alsace mise sur le bâtiment, parce que ça crée de l'emploi, et c'est de l'emploi non délocalisable », décrypte Franck Soccio, animateur métier à la Fédération française du bâtiment.

800 000 logements. A partir de 2013, pour les logements neufs, ne pas consommer plus de 50 kilowattheures d'énergie primaire (kWhEp) et par mètre carré chaque année sera la norme. La moitié des bâtiments dont la construction démarre aujourd'hui sera basse consommation (BBC), alors qu'il n'y en avait quasiment aucun il y a un an. Mais le véritable défi se situe dans la rénovation des bâtiments existants : pour être « basse consommation », ceux destinés à l'habitat ne doivent pas dépasser



rose des labels verts

te année de 20 à 75 bâtiments labellisés basse consommation énergétique.

les 86 kWhEp par mètre carré par an. C'est quasiment l'ensemble du parc immobilier de la région, soit 800 000 logements, qu'il faut rénover en BBC, là où aujourd'hui, seulement une vingtaine de bâtiments sont labellisés BBC, après construction ou rénovation. Même si leur nombre est en augmentation : on attend de 70 à 75 bâtiments BBC supplémentaires en 2010.

« **Visites** ». « L'avantage de l'Alsace, c'est d'avoir commencé plus tôt, avec des moyens plus importants », assure Bruno Flochon, responsable communication du programme Energivie porté par la Région et l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe). Baptisé en 2004, ce programme de promo-

tion des énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique est né en 1997. Sur les 65 millions d'euros de budget pour la période 2007-2013, 9 millions d'euros proviennent de fonds européens. Le premier bâtiment français portant le label BBC-Effinergie, le plus strict en terme de basse consommation, a été inauguré à Sand (Bas-Rhin) en 2008. Depuis « des représentants d'autres régions viennent régulièrement faire des visites chez nous, pour voir comment on travaille », souligne Bruno Flochon.

Avec le Languedoc-Roussillon et la Franche-Comté, l'Alsace a créé l'association Effinergie en 2006, de laquelle est né le label BBC-Effinergie. Une façon pour la France de suivre l'exemple



photo remise/Région Alsace

De l'énergie à revendre

Un nouveau pôle de compétitivité en Alsace ? Industriels locaux, établissements de formation et centres de recherche se sont regroupés en novembre au sein d'Alsace Energivie, axée sur le bâtiment à énergie positive. L'association est présidée par le PDG de Soprema, leader mondial de l'étanchéité dans le bâtiment, et regroupe notamment l'école d'architecture, l'Université de Strasbourg, l'Insa et la Fédération française du bâtiment d'Alsace. Une vingtaine d'organisations a déjà adhéré ; 50 membres supplémentaires sont attendus d'ici à la fin du semestre.

L'association saura fin juin si elle obtient la labellisation Ecotechnologies. « Ce pôle constituerait une locomotive pour la recherche et développement en matière de basse consommation en

Alsace », explique Bruno Flochon. Qu'elle soit labellisée ou non, Alsace Energivie devrait continuer d'exister, subventionnée par la Région.

Pour Cédric Sous, chargé de la maîtrise de l'énergie à l'Ademe Alsace, l'association n'a encore rien prouvé. L'Alsace dispose de peu d'établissements de formation et de centres de recherche dans le domaine. Côté industriel, « il y a Soprema, De Dietrich. Mais il faudrait plus d'industries avec une aura nationale, voire internationale, et qui soient capables de faire ressortir des savoir-faire spécifiques à l'Alsace ». Pour lui, le principal avantage d'un label pôle de compétitivité serait d'obtenir plus facilement des moyens pour des programmes de recherche.

TB

Formation gagnante

Les entrepreneurs réapprennent à construire en respectant l'environnement.

Dans le quartier de Neudorf à Strasbourg, deux bâtiments basse consommation (BBC) – soit 25 logements – sont en construction. L'entreprise qui s'occupe des travaux, KS construction, a été l'une des premières à suivre en 2008 les Feebat (Formations aux économies d'énergies des entreprises et artisans du bâtiment). « On y apprend les clés du BBC : la réduction des ponts thermiques et l'étanchéité à l'air », explique Damien Bronner, conducteur de travaux, en montrant les procédés utilisés dans le chantier. Le système de ventilation à double flux, autre particularité du BBC, assure moins d'infiltration d'air froid : « L'air vicié n'est pas directement expulsé, mais est utilisé pour réchauffer celui qui arrive de l'extérieur. Ces astuces ont un coût supérieur, mais le client sait que c'est rentable. »

Les bâtiments basse consommation de Neudorf seront complétés par des panneaux solaires : « Pour obtenir le label BBC on a signé un contrat de garantie des résultats solaires, qui oblige à un suivi sur trois ans pour vérifier que les panneaux fournissent bien l'eau chaude sanitaire prévue. »

« **Sensibiliser** ». L'évolution vers la construction BBC n'est pas quelque chose qui s'improvise, mais une progression par paliers. « Déjà avant le BBC, on a commencé à construire selon les normes de « haute performance environnementale », qui impliquaient le tri des déchets produits sur le chantier et imposaient aussi un seuil d'économie d'énergie. Cela a permis de commencer à sensibiliser le personnel. »

L'entreprise compte aujourd'hui 140 salariés, dont une personne qui s'occupe de la veille sur l'offre de formation et un bureau d'études intégré sur les nouveaux procédés de construction. Si les petites entreprises n'ont pas les mêmes possibilités, « c'est surtout l'engagement du chef d'entreprise et sa volonté à sensibiliser le personnel qui importe », explique Nadjir Midani, chargé de la sécurité sur le chantier. Et d'ajouter, « quand on s'est lancé, on parlait de rien. On a fait des recherches auprès des organismes certificateurs et on a demandé conseil aux bureaux de contrôle pour être au courant des nouvelles règles ». L'entreprise recevra bientôt le label « les pros de la performance énergétique ». Dans le Bas-Rhin, trois entreprises bénéficieront de cette appellation qui leur confère le rôle d'ambassadeur et de référence dans la construction BBC.

Paola Stecca

●●● de ses voisins européens où, dès la fin des années 1990, les labels Minergie, en Suisse, et Passivhaus, en Allemagne, ont été mis en place.

L'Alsace doit donc, si ce n'est rattraper ses voisins européens, au moins tenter de les suivre. « C'est aussi un argument pour convaincre les entreprises françaises de se former : si vous n'évoluez pas, les entreprises allemandes et suisses vont venir sur votre marché », explique Bruno Flochon. Former les entreprises est le principal moteur de la reconversion. Mais d'après Cédric Sous, chargé de la maîtrise de l'énergie à l'Ademe Alsace, les artisans ne se déplacent pas si les formations ne sont pas obligatoires. « On attire surtout les 150 entreprises qui ont l'habitude de se former. Les quelque milliers d'autres concernées ne se mobilisent pas. » Il existe pourtant des dispositifs qui prennent en charge la quasi totalité de ces formations aux économies d'énergie destinées aux professionnels.

Professions en chantier

Le bâtiment s'organise pour former les professionnels du secteur. Avec 2012, et ses nouvelles normes, en ligne de mire.

FABRICE Passignat, 35 ans, travaille depuis 2007 comme formateur Feebat*. Professeur de génie civil au lycée Le Corbusier d'Illkirch, il a été recruté par la Fédération française du bâtiment (FFB) et le Greta, un organisme public de formation continue. « Alors que les entreprises sont de plus en plus demandeuses, les formateurs sont encore peu nombreux aujourd'hui », souligne-t-il. L'Alsace s'en partage neuf : trois dans le Haut-Rhin, six dans le Bas-Rhin. « Les formateurs doivent avoir une vue générale sur l'ensemble des métiers et savoir s'adresser à un public très varié, ayant souvent des questions très techniques », explique Franck Soccio, chargé de mission efficacité énergétique à la FFB Alsace.

Intérimaires. En effet, depuis 2009, Fabrice Passignat forme des architectes et des chefs d'entreprise, « surtout sur les nouvelles techniques et la façon de choisir les meilleurs matériaux isolants ». Mais aussi les ouvriers, « avec des démonstrations plus concrètes, des échantillons, des maquettes pour illustrer des phénomènes ».

Dans les formations, il insiste beaucoup sur la rigueur de la mise en œuvre. « Si cette dernière n'est pas soignée, ça ne sert à rien d'acheter le matériel le plus performant pour l'isolation », explique Fabrice Passignat.

« Le problème dans le bâtiment est que, souvent, les ouvriers sont des intérimaires, ils sont là ponctuellement et ils ne s'investissent que si le chef d'entreprise est derrière tout le temps. »

Seulement 80 entreprises ont signé la charte Partenaire BBC-Effinergie Alsace, et sont recensées dans l'annuaire Energivie. Inciter les entreprises à se former, et à maîtriser la basse consommation, reste une des missions principales du programme Energivie.

La demande croissante pour des bâtiments économes en énergie est aussi stimulée par les subventions que la Région accorde aux maîtres d'ouvrage qui s'engagent à construire BBC. Mais les exigences des appels à projet sont toujours plus pointues. Ainsi, celui en préparation pour les bâtiments collectifs donnera la priorité aux entreprises pratiquant l'éco-construction. Si les normes basse consommation seront appliquées à toutes les nouvelles constructions à partir de 2013, la Région entend aller plus loin et faire des bâtiments basse consommation avec des matériaux écologiques.

**Tiffany Blandin
Paola Stecca**

Comme Fabrice Passignat, la plupart des formateurs sont autodidactes. « Je prends sur mon temps libre pour aller sur les chantiers, faire des vidéos et des maquettes, échanger avec des architectes et des chefs d'entreprises. » Les formateurs doivent expliquer aux entreprises les nouvelles réglementations thermiques. « Et maintenant, on leur demande aussi de parler de financement. Ils doivent également apprendre aux professionnels l'argumentaire commercial pour répondre à une clientèle de plus en plus informée et exigeante », ajoute Franck Soccio.

Si les entreprises ne se forment pas maintenant, elles ne parviendront pas à appliquer les normes de la nouvelle réglementation prévue pour 2012. Aujourd'hui, la FFB essaye de sensibiliser les entreprises aux mutations des métiers du bâtiment. « Le maçon intégrera bientôt la technique de construction en bois, très demandée en ce moment ; l'électricien va devoir apprendre à poser des panneaux photovoltaïques ou effectuer le travail d'un chauffagiste. Il y a des frontières qui bougent, un élargissement des compétences », explique Franck Soccio.

« Les pouvoirs publics disent qu'on va créer des emplois verts, nous trouvons plus juste de dire que les emplois existants se "verdisent". Il y a un problème de compétences à faire évoluer avant de créer de nouveaux emplois », conclut l'animateur de la FFB.

P. S.

*Formation aux économies d'énergie des entreprises et artisans du bâtiment

Ecocité, les premières pierres d'une autre ville

La future Ecocité Strasbourg-Kehl 2030 devra inscrire les principes du développement durable au cœur de l'aménagement du territoire. Deux défis de taille se posent : construire des logements sans grignoter les espaces verts et développer des écoquartiers exemplaires.

AVEC le projet Ecocité, Strasbourg va enfin se tourner vers le Rhin », affirme, enthousiaste, Alain Jund, adjoint au maire chargé de l'urbanisme. Le projet « Strasbourg-Kehl, métropole des Deux rives », l'un des treize lauréats du concours lancé par le ministère de l'Écologie et du développement durable (Meeddat), repose sur 24 projets leviers d'un potentiel d'environ 17 000 logements.

« Dans 25 ans, nous aurons 50 000 habitants supplémentaires. La CUS doit construire du logement et lutter en même temps contre l'étalement urbain. Il faut densifier l'habitat et construire une ville de courte distance. Cela permettra de réduire les transports et donc les émissions de gaz à effet de serre », ajoute l'adjoint municipal.

Les objectifs affichés pour la future écocité : des coefficients

d'occupation des sols de 50 logements par hectare en première couronne, 36 en deuxième couronne. Des ambitions qui restent modestes : le centre historique atteint facilement le 100 logements/ha. Même le Stockfeld et sa cité jardin aérée grimpent à 40 logements/ha.

Pour économiser le foncier, la CUS va devoir mobiliser les réserves de la ville. Le secteur du Port du Rhin est dans la ligne de mire. Le territoire compris entre le bassin Vauban et la gare de Kehl dispose d'importantes ressources fon-

cières (môle de la Citadelle, terrain Starlette, Coopérative, quartier du Port du Rhin, secteur de la Zweilandertor) et offre un potentiel de développement de plus de 350 000 m² de SHON* d'ici 2020. Le projet « Deux rives » prévoit la requalification de la RN4 en boulevard urbain et le prolongement du tram vers Kehl. « Ici, on pourra aménager simultanément les bâtiments et les transports. Le centre de Stras-

« La CUS doit construire du logement et lutter en même temps contre l'étalement urbain ». Alain Jund, adjoint à l'urbanisme de Strasbourg



Fabrice Passignat est l'un des neuf formateurs alsaciens en économies d'énergie dans le bâtiment.



Philippe Klein est président de l'Union nationale des syndicats français d'architectes.

Les architectes retrouvent les chemins c

Pour Philippe Klein, l'architecte est l'acteur principal de l'écoconstruction. Avec des évolutions considérables à la clé.

News d'III : Où en est le bâtiment basse consommation (BBC) en Alsace ?

Philippe Klein : Le BBC reste un marché relativement restreint. Mais cela correspond à ce qu'on fera tous dans deux ans, d'où la nécessité de se former vite. Les économies d'énergies prévues par la nouvelle réglementation 2012 sont en réalité proches des pratiques déjà habituelles en Allemagne aujourd'hui.

Par rapport aux Suisses et aux Allemands, la France est en retard, mais nous sommes en train de les rattraper. La région Alsace reste quand même pilote en France, en matière d'économies d'énergie, grâce aux sub-

ventions pour les panneaux solaires et pour la construction en bois.

Comment le métier d'architecte va-t-il devoir évoluer ?

P. Klein : L'évolution du métier va être considérable si on pense à la place de l'architecte dans la conception du bâtiment. Demain, il va falloir réunir de plus en plus de compétences, par exemple dans le domaine thermique. Il faut renforcer les partenariats avec les ingénieurs, pour intégrer des études énergétiques en amont. Une réflexion importante est également nécessaire sur les économies d'énergie, non seulement sur le bâtiment fini, mais aussi pendant la construction. D'où l'importance du choix par l'architecte d'un matériel local, qui n'a pas fait le tour du monde avant d'arriver au



CUS-DUAI/Inventive Studio Gpähique

bourg, dans 20 ans, ce sera le Port du Rhin », assure Alain Jund.

La cohabitation entre logements, secteur tertiaire, secteur industriel et activités logistiques ne sera toutefois pas chose aisée. Le directeur de la valorisation du Port autonome de Strasbourg, Nicolas Teinturier, veille à un développement harmonieux qui respecte les enjeux économiques du Port. « Ce territoire est marqué par l'axe routier nord-sud et un réseau ferré très dense. Sur 160 hectares, il y a de la place pour du logement mais sur certains terrains, il y aura autre chose. Ce sera sans doute moins compliqué de construire de l'habitat au môle de la Citadelle, qui accueille des bateaux de croisières, qu'au terrain Coopérative ou au Triangle du Rhin avec la voie ferrée qui part de la gare de triage. » La CUS et le Port autonome ont lancé une étude en co-maîtrise d'ouvrage pour établir un schéma directeur d'amé-



REDD



REDD

nagement. Les conclusions seront rendues au deuxième semestre 2010.

Trame verte et tas d'or. Autre défi pour les collectivités : réussir à densifier l'habitat urbain sans pour autant empiéter sur les espaces naturels au cœur de la ville. « L'Alsace est la seule région avec PACA qui possède une trame verte régionale. On a un territoire très riche mais il ne faut pas se reposer sur notre tas d'or. Il faut créer des espaces publics végétalisés, des surfaces libres perméables », explique

La ZAC Danube, à Strasbourg, devrait voir émerger d'ici trois ans un écoquartier de 650 logements. Le quartier Vauban, lancé en 1996 à Fribourg-en-Brisgau, en Allemagne, fait figure de modèle en la matière.

Valentine Ruff, chargée d'étude principale à l'Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise (Adeus). Ainsi, le projet « Rives du Borie », premier écoquartier d'Ostwald, met en avant la protection de la biodiversité. Il prévoit la construction de près de 1000 logements autour de l'étang du Borie. Sur les 50 hectares du site, 30 seront conservés comme espaces verts et les 7,5 hectares aux abords de l'étang seront renaturés. A l'étude également, la création d'un parc d'aménagement naturel transfrontalier, de l'île du Rohrschollen, classée réserve naturelle, jusqu'au polder d'Erstein. Pour Jean-Marc Biry, directeur du Conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement (CAUE) du Bas-Rhin, « le projet Ecocité est surtout symbolique. Il permettra de regrouper les différents écoquartiers dans un schéma global, avec des règles communes ».

Effet domino. La CUS mise sur ses deux écoquartiers stars, la ZAC Danube, lauréate du concours Ecoquartiers du Meedat et le quartier de la Brasserie à Cronembourg, pour créer un effet domino. Les 650 logements de l'îlot Danube devraient être achevés d'ici trois ans. « Les discussions ont été houleuses. Quand on annonce 0,5 place de parking par ménage, au début, ça ne passe pas », reconnaît Alain Jund. La friche industrielle de Cronembourg doit accueillir à terme 450 logements. Avec ces deux projets, la CUS compte favoriser la mixité sociale et espère

endiguer la fuite des familles vers la troisième couronne. Le projet Danube affiche un taux de logements sociaux de 45%, la Brasserie 30%.

A Vendenheim, le chantier « Les Portes du Kochersberg » laissera place à 330 logements en bâtiment basse consommation (BBC) équipés d'une chaufferie collective. Premier écoquartier situé dans la deuxième couronne, il doit servir de référence pour un développement alternatif au lotissement pavillonnaire. « Il faut arrêter de faire des parcelles en tablettes de chocolat. Les maisons individuelles, c'est une bêtise, il faut au moins les accoler pour économiser du foncier et de l'énergie », affirme catégoriquement Jean-Marc Biry.

Terrain de jeu. Les écoquartiers, laboratoire de la ville durable ? Ce qui est sûr, c'est qu'ils donnent une certaine visibilité à l'éco-construction. « Aujourd'hui, les gens redécouvrent les écoquartiers. Fribourg, Bedzed, ça fait de nouveau rêver », confie Jean-Marc Barrère, directeur de REDD, agence de conseil en développement durable.

Et c'est la condition première au développement de la filière. « Ce sont les citoyens qui font avancer les techniques de construction en investissant », approuve Benoît Petitdemange, membre d'Ecoquartier Strasbourg, une association qui encourage la formation de groupes d'autopromotion. Le principe : des particuliers qui se regroupent afin de concevoir, financer et réaliser ensemble un projet immobilier sans passer par un promoteur. Très répandu en Allemagne, le concept émerge en France mais achoppe encore sur la disponibilité des terrains. Formé en 2004, le groupe EcoLogis a dû patienter trois ans avant de trouver son lopin de terre, dans l'îlot Lombardie, à Neudorf.

Aussi la Ville de Strasbourg a-t-elle décidé de réserver certains immeubles des futurs écoquartiers (Danube, Cronembourg) à ces groupes d'autopromotion. Et a lancé en parallèle un appel à projet « 10 terrains pour 10 immeubles durables » réservés à ces constructeurs d'un genre nouveau. Aujourd'hui, seules deux parcelles n'ont pas trouvé acquéreur.

A toutes les échelles, de l'immeuble à l'agglomération, la ville sera donc le nouveau terrain de jeu des écolos et Strasbourg, le gros chantier en Alsace. L'Adeus rappelle tout de même qu'un aménagement durable passe aussi par l'émergence de villes relais. « Actuellement, tout le monde prend sa voiture pour venir travailler à Strasbourg. Des villes comme Brumath, Truchtersheim ou Hochfelden doivent développer de l'emploi. Cela permettra de limiter les déplacements polluants. » Et donc de réduire les émissions de CO₂. L'idéal cercle vertueux.

Anne Cagan

* SHON : surface hors œuvre nette (superficie du terrain multipliée par le coefficient d'occupation des sols).

de l'école

chantier, et faible en énergie grise, l'énergie dépensée pour le fabriquer et pour le recycler. Le bois pour la charpente, le chanvre pour l'isolation, par exemple. Demain, on demandera à l'architecte, non seulement de concevoir le bâtiment, mais aussi de garantir la performance énergétique, qui doit faire l'objet d'un suivi d'une façon ou d'une autre.

Des formations adaptées existent-elles pour les architectes ?

P. Klein : Aujourd'hui il y a 450 architectes formés pour le BBC en Alsace. Pour la formation continue, d'importants moyens ont été mis en place, notamment par l'Unsa, en collaboration avec l'ordre des architectes et l'association Europe & Environnement. Ensemble, ils ont organisé deux formations

animées par Olivier Siedler, spécialiste suisse dans le domaine des économies d'énergie. Celles-ci, subventionnées par la région Alsace, ont eu un franc succès, avec la participation de 250 architectes.

Pour la formation initiale, beaucoup reste à faire. Le nombre d'heures de cours consacrées au développement durable est encore loin d'être satisfaisant, par rapport aux besoins réels.

En général, pour réussir l'évolution du métier, il faut donner aux architectes plus de compétences techniques, en encourageant les doubles diplômes, comme celui d'architecte-ingénieur thermicien, récemment mis en place par l'Insa de Strasbourg, et les enseignements en développement durable que l'on peut trouver à l'école d'architecture.

Propos recueillis par Paola Stecca

Les arbres qui cachent la paperasse



AH/Wikicommons

Le chat sauvage est une des espèces endémiques de la forêt rhénane, gérée par Michael Georgi qui assure le lien entre l'Allemagne et la France pour décider de l'avenir de la zone humide.



Paola Stecca/CUEI

Interreg est une initiative de l'Union européenne dont le but est de promouvoir et de financer des projets transfrontaliers. Il permet de renforcer les échanges économiques et sociaux entre les pays membres mais aussi avec les pays voisins de l'UE.

Natura 2000 est un réseau européen de sites naturels qui ont une grande valeur patrimoniale du fait de la faune et de la flore qu'ils abritent. Environ 25 000 sites européens sont classés Natura 2000 dont 1700 en France.

La forêt rhénane fait partie depuis 2008 des sites Ramsar. Sur ces 47 500 hectares grandit difficilement mais sûrement la cogestion franco-allemande.

DU bac qui relie Rhinau (Bas-Rhin) à Kappel (Bade-Wurtemberg), on aperçoit sur la berge allemande du Rhin une maison forestière. C'est le repaire de Michael Georgi. Tout de kaki vêtu, il accueille les visiteurs avec un franc sourire. Du moins, ceux qui ont la chance de l'y croiser car ce garde-nature intervient sur une bande de 180 km de forêt, de Karlsruhe à Village-Neuf : « *A la différence des garde-nature, je suis un manager, mon job est de mener à bien le projet transfrontalier Ramsar* », explique-t-il.

Ce nom surprenant est celui de la ville iranienne où fut signé, en 1971, un traité international pour préserver les zones humides. La France et l'Allemagne ont cherché à décrocher le prestigieux label dès les années 1990. Pour y parvenir, il fallait répondre à un certain nombre de critères : améliorer la qualité du biotope ou de l'eau par exemple.

Depuis 1997, Michael, le « Ramsar Ranger », est leur instrument sur le terrain : « *J'assure la coordination entre les zoologues, les botanistes et les collectivités allemandes et françaises.* » Il se rend sur tous les chantiers en cours et organise des tables rondes pour informer les communes concernées par le projet Ramsar.

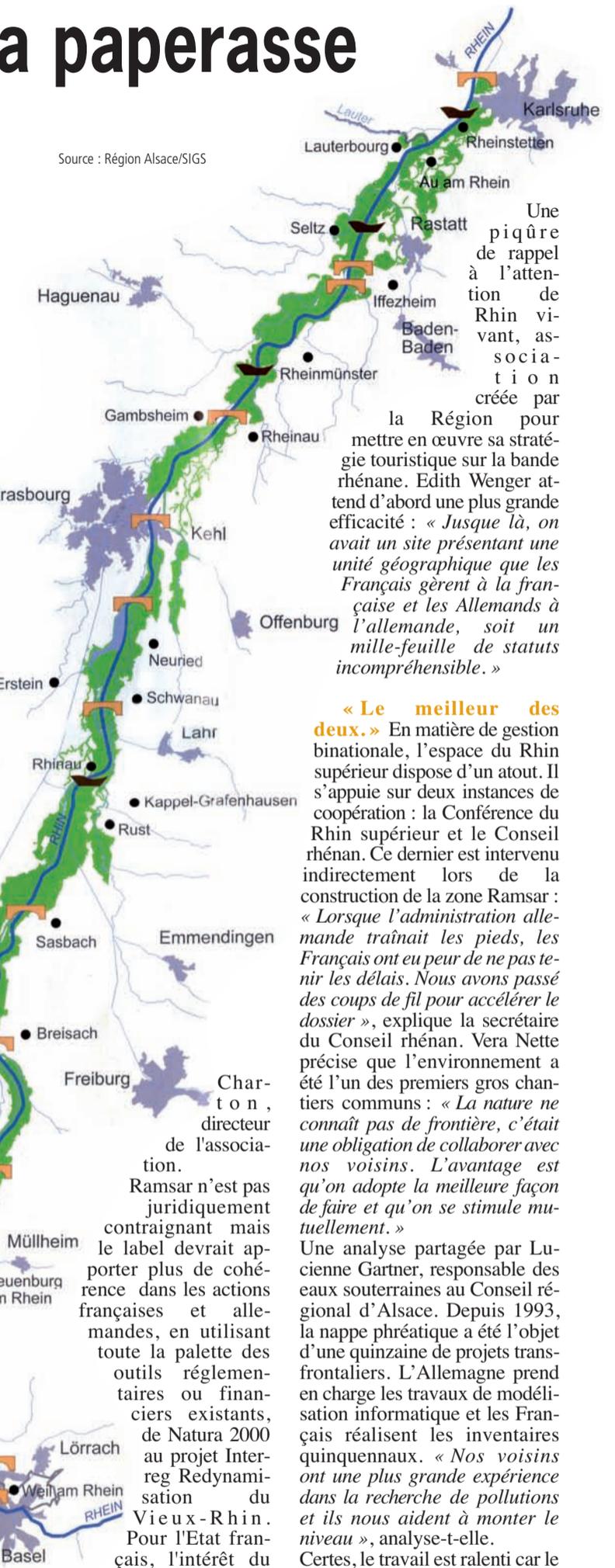
Procédures. En 30 ans de carrière, Michael a roulé sa bosse au Canada, en Inde et au Congo. Mais c'est la première fois qu'il travaille sur un site Ramsar transfrontalier – seulement 12 sur les 1828 sites. Un vrai challenge : « *Tout est plus compliqué : les acteurs sont très engagés des deux côtés, mais je crois que les systèmes administratifs ne sont pas compatibles ! Je désespérais de décrocher le label Ramsar.* » Son travail a pourtant fini par porter ses fruits le 5 septembre 2008, « *le jour de mon anniversaire, je l'ai vu comme un cadeau, après 11 ans d'attente* », s'exclame-t-il.

Dans ce dossier, la collaboration franco-allemande a buté sur nombre d'obstacles administratifs. Un vrai parcours du combattant pour le groupe de travail qui se met en place dans les années 1990, piloté par la direction régionale de l'environnement (Diren) et le Landesamt für Umwelt (LfU) badois. Participent également le Conseil régional, l'association Alsace Nature, le ministère de l'Alimentation et de l'Espace rural

du Bade-Wurtemberg et les administrations régionales de Karlsruhe et Fribourg. Dès 1996, un premier dossier de candidature est finalisé. Le gouvernement allemand donne son accord. Mais pas la France : « *Les lobbys agricoles et industriels sont montés au créneau et ont obtenu que le préfet ne signe rien. Ils considéraient que le périmètre proposé pour la classification était trop étendu* », commente Edith Wenger d'Alsace Nature. S'ensuivent dix ans d'inertie. Le dossier ressort du placard en 2006 : la zone Ramsar sera finalement calquée sur la directive oiseau de Natura 2000, soit 47 500 hectares des deux côtés du fleuve.

Un projet moins ambitieux qu'à l'origine puisqu'il exclut le port du Rhin, les centrales hydro-électriques et le Grand canal d'Alsace. « *Et là, ce sont les Allemands qui peinaient sur leur Natura 2000, donc il a encore fallu attendre* », souligne Christian Dronneau, du service ressources naturelles de la région Alsace.

L'obtention du label en 2008 ne signifie pas la fin des difficultés : Français et Allemands doivent désigner un organisme coordinateur des actions menées sur le terrain. La Région a proposé l'association française Rhin vivant. « *Nous travaillons à une refonte de nos statuts pour renforcer notre caractère transfrontalier, car le droit actuel ne permet pas de créer une association vraiment binationale* », explique Eric



Source : Région Alsace/SIGS

Une piqure de rappel à l'attention de Rhin vivant, association créée par la Région pour mettre en œuvre sa stratégie touristique sur la bande rhénane. Edith Wenger attend d'abord une plus grande efficacité : « *Jusque là, on avait un site présentant une unité géographique que les Français gèrent à la française et les Allemands à l'allemande, soit un mille-feuille de statuts incompréhensible.* »

« Le meilleur des deux. » En matière de gestion binationale, l'espace du Rhin supérieur dispose d'un atout. Il s'appuie sur deux instances de coopération : la Conférence du Rhin supérieur et le Conseil rhénan. Ce dernier est intervenu indirectement lors de la construction de la zone Ramsar : « *Lorsque l'administration allemande traînait les pieds, les Français ont eu peur de ne pas tenir les délais. Nous avons passé des coups de fil pour accélérer le dossier* », explique la secrétaire du Conseil rhénan. Vera Nette précise que l'environnement a été l'un des premiers gros chantiers communs : « *La nature ne connaît pas de frontière, c'était une obligation de collaborer avec nos voisins. L'avantage est qu'on adopte la meilleure façon de faire et qu'on se stimule mutuellement.* »

Une analyse partagée par Lucienne Gartner, responsable des eaux souterraines au Conseil régional d'Alsace. Depuis 1993, la nappe phréatique a été l'objet d'une quinzaine de projets transfrontaliers. L'Allemagne prend en charge les travaux de modélisation informatique et les Français réalisent les inventaires quinquennaux. « *Nos voisins ont une plus grande expérience dans la recherche de pollutions et ils nous aident à monter le niveau* », analyse-t-elle.

Certes, le travail est ralenti car le système d'information, les subventions, les méthodes cartographiques diffèrent selon le pays, mais sur le terrain, petit à petit, la collaboration transfrontalière se poursuit. Michael, le « Ramsar Ranger », participe en ce moment à la construction d'îles de protection pour les animaux, tels le chat sauvage ou le sanglier. Elles deviennent nécessaires après la remise en eau d'anciens bras du Rhin, délaissés lors de travaux de canalisation au XIX^e siècle.

Doriane Kalbe

L'or perdu du Val d'argent

La région de Sainte-Marie-aux-Mines a du mal à faire le deuil de son passé industriel. Voyage le long d'une vallée enclavée qui tente tant bien que mal de se reconverter.

Elodie Berthaud/CUEI

A la frontière du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, les silhouettes du château du Haut-Koenigsbourg et du fort de l'Ortenbourg marquent l'entrée de la vallée de Sainte-Marie-aux-Mines. L'accès se fait par la route. Autoroute A35, sortie 17, à hauteur de Sélestat. Traversée de l'agglomération de Châtenois. Matins et soirs, automobiles, poids-lourds, cars scolaires ou navettes TER saturent la nationale 59. Il faut plus d'une demi-heure pour parcourir moins de deux kilomètres.

Le projet d'une nouvelle route qui contournerait Châtenois par le nord, de l'échangeur autoroutier à la commune de Val-de-Villé, est dans les tiroirs depuis une quinzaine d'années mais peine à se concrétiser. « *Le tracé ne convenait pas aux viticulteurs*, explique Jean-Luc Fréhard, président de la Communauté de communes du Val d'argent. *Dès que les conclusions définitives de la nouvelle enquête publique seront rendues, le chantier commencera. Cette année peut-être.* » Le département du Bas-Rhin et la région Alsace seront les principaux financeurs de l'opération.

La route longe une forêt dense. Des sapins, des pins, des hêtres et des chênes principalement. Au bord de la chaussée, à l'abandon, plusieurs vieux bâtiments flanqués chacun d'une haute cheminée en briques rouges. Ils rappellent que l'activité qui a fait la richesse de la vallée à partir du XVIII^e siècle est l'industrie textile. Depuis le col de Sainte-Marie, le long de la rivière Lièpvrette, les teintureries et les ateliers de filature et de tissage ont monopolisé jusqu'au milieu du siècle dernier l'espace et les hommes. Dans les années 1950, les trois quarts de la population active de la vallée travaillaient encore dans le textile. Mais les spécialités de la région, la laine et les tissus écossais, n'ont pas survécu aux fibres synthétiques. Fuite écono-

mique, fuite démographique. Quand l'industrie s'effondre dans les années 1960, les familles quittent les lieux. Les villes de la vallée en portent encore aujourd'hui les stigmates. De nombreuses bâtisses fantômes, sans occupants, jalonnent le territoire.

La route débouche sur une zone cette fois dégagée et plate, mais assez étroite. Là s'est développée, à partir de 1976, la zone industrielle de Bois-l'Abbesse sur des terrains de la commune de Lièpvre. Ce matin-là, une poignée de salariés assistent,

attristés, au démantèlement de leur usine. Les machines et le mobilier promis à la vente aux enchères le lendemain sont auscultés par des acheteurs potentiels, venus spécialement des Pays-Bas, d'Égypte, de Turquie.

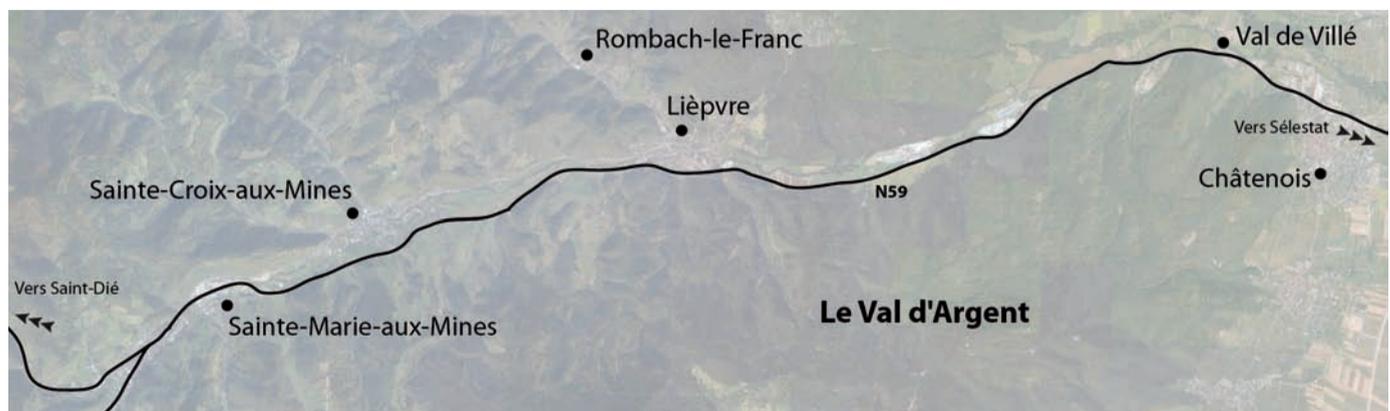
L'usine fabriquait des produits cosmétiques pour le groupe néerlandais Budelpack. Les derniers flacons de gel douche sont sortis des chaînes de Lièpvre début 2009. A l'époque, l'usine est à l'asphyxie car son premier client (et ancien propriétaire), le groupe allemand Schwarzkopf-Henkel, refuse de payer la facture de commandes déjà livrées. En représailles, car Budelpack ne lui avait pas payé la totalité du rachat de l'usine en 2003. L'entreprise est alors mise en liquidation. Sur les 116 salariés que comptait l'usine, 109 ont adhéré à la cellule de reclassement. « *40% d'entre eux ont retrouvé un travail ou sont en formation. Ceux qui avaient un boulot technique, agents de maintenance ou mécanos, s'en sortent mieux que*

les simples opérateurs. Beaucoup de femmes essaient de repartir vers des emplois de caissières ou de femmes de ménage. Mais ce n'est pas évident... Il y a déjà tellement d'offres dans ce secteur », explique Alain Cadet, ancien secrétaire du comité d'entreprise de Budelpack et délégué syndical CFDT. « *Depuis mon licenciement, je n'ai pas retrouvé de travail. Dans l'informatique, il faut avoir 35 ans maximum et être bardé de diplômes*, dit sur un ton résigné un ancien technicien, qui a travaillé là pendant 33 ans. *Moi j'ai 56 ans et seulement un CAP.* »

En face de l'usine Budelpack, le royaume Burger. Un bâtiment industriel de 20 000 m² habillé d'un bardage en bois clair abrite le siège social de l'entreprise et des ateliers. 112 personnes y travaillent. Mobilier design, portes bardées de digicodes. « *En l'espace de quelques années, nous avons plus que triplé nos recettes*, explique Bertrand Burger, le PDG. *De 12 millions en l'an 2000, nous sommes passés à 40 millions de chiffre d'affaires en 2009.* » Burger est spécialisé dans le bois et la construction d'aménagements de jardins : la terrasse vendue en kit est son produit phare. 75 % de sa production est écoulée en France dans la grande distribution du bricolage. Cette épopée est familiale et locale : Rodolphe Burger, nommé Rodolphe I^{er} par sa descendance, créa il y a 115 ans sa menuiserie à Sainte-Marie-aux-Mines.

Derrière Budelpack, l'usine Hartmann est en train d'agrandir ses bâtiments. Avec 430 salariés, elle est l'une des deux plus importantes de la vallée. Elle produit principalement des couches ●●●

Sur les bords de la route, plusieurs vieux bâtiments rappellent que l'activité qui a fait la richesse de la vallée à partir du XVIII^e siècle est l'industrie textile.





Dans la zone industrielle de Bois-l'Abbesse (1), les investisseurs restent frileux, selon Jean-Luc Fréchard (2), président du Val d'argent. Les usines Alplast et Bud

●●● pour adultes et des compresses. Le groupe Hartmann, avec des ramifications tout autour du globe, affichait en 2008 1,4 milliard d'euros de bénéfices.

A l'échelle de la filière française du groupe, le chiffre d'affaires en 2009 a progressé de 10 % par rapport à 2008. La pérennité du site est-elle pour autant assurée ? Michel Kuehn, le patron de Paul Hartmann France, hésite : « Nos sites de production en France sont remis en question en permanence. Le groupe étudie sans cesse la rentabilité de ses différents sites. La délocalisation n'est jamais loin. » Pour les communes de la vallée, la priorité est de faire en sorte que les cadres de ces entreprises habitent aussi sur leurs territoires.

La récente création au milieu de la zone industrielle de la crèche inter-entreprises poursuit cet objectif. La

Communauté de communes du Val d'argent a aidé le projet à hauteur de 160 000 euros. « La plupart des chefs d'entreprises et des cadres n'habitent pas ici : M. Burger habite la plaine, les propriétaires de la papeterie Rossmann ne vivent plus sur place, et les cadres font comme les PDG, déplore Agnès Henrichs, maire de Sainte-Croix-aux-Mines. Tous ces services ne sont pas inutiles, mais le but n'est pas atteint. Les nouveaux arrivants sont, encore aujourd'hui, essentiellement des gens en difficulté sociale. »

Quelques centaines de mètres plus loin, la route monte légèrement, dégagant la vue sur Lièpvre. Ou plus exactement sur un imposant bâtiment hérissé de tuyauteries : les cuisines Schmidt, leader français de la fabrication de meubles de cuisine. Rebaptisées Société alsacienne de meubles (Salm), elles emploient ici quelque 500 personnes, sur les 1500 que compte le groupe.

La Salm reste l'un des fleurons de la vallée : elle a bien résisté à la crise qui frappe le secteur des biens d'équipement, n'enregistrant l'année dernière qu'une légère baisse de chiffre d'affaires (de 303,5 millions en 2008 à 300 millions en 2009). Avant l'établissement de la moderne zone industrielle de Bois-l'Abbesse, c'est ici, en plein cœur du tissu urbain et dans une ancienne usine de tissage, qu'Hubert Schmidt, fabricant allemand de meubles, décide de s'installer en 1959, alors que le textile connaît une violente crise. Aujourd'hui, les cuisines Schmidt sont prises en étau entre la colline, la N59 et les maisons de Lièpvre.

L'entreprise, dont les capitaux sont restés entièrement familiaux – fille et petites-filles d'Hubert

Schmidt se partagent les parts – doit poursuivre sa croissance un peu plus loin, à Sélestat, où la plaine alsacienne lui offre les terrains nécessaires. Lot de consolation pour le Val d'argent : la Salm a réhabilité une filature en friche à Sainte-Croix-aux-Mines, en 2006. Elle y a installé un centre de formation pour ses commerciaux et un studio pour photographier ses produits. L'objectif, selon Agnès Henrichs, maire de la ville, est d'« ancrer l'entreprise dans le territoire. La famille est très attachée à la vallée, et y habite toujours. »

Le siège de la Salm, qui compte quatre sites, reste à Lièpvre, et Antonia Leitzgen, qui reçut l'entreprise en guise de dot de mariage, a maintenant

plus de 70 ans. Elle réside dans une maison près de l'usine. A l'ombre du bâtiment, avantagée dans sa position à l'entrée de la vallée, Lièpvre, 1700 âmes, gagne des habitants, quand Sainte-Croix et Sainte-Marie, plus au fond, stagnent. C'est la commune la plus prospère de la Communauté du Val d'argent.

L'ancienne route traverse Lièpvre et arrive à Sainte-Croix-aux-Mines, deuxième commune la plus importante en nombre d'habitants : elle en compte un peu plus de 2000. Là se côtoient de grandes bâtisses datant des années textile, une barre HLM de cinq étages des années 1970, des maisons individuelles et de nouvelles habitations écolo.

Aux abords de la papeterie Rossmann plane une odeur forte de papier moisi. L'usine imposante est située en plein bourg. Une cheminée haute de 42 mètres rejette de la vapeur d'eau. Tous les jours de la semaine, pas moins de 20 camions de 25 tonnes empruntent la rue étroite qui relie la papeterie à l'artère principale. « Les gens qui se plaignent de l'odeur ou d'autres nuisances ne se rendent pas compte que l'usine était là bien avant eux », indique l'un des 50 salariés du site.

L'usine Rossmann existe depuis 1938 sur ce terrain, ce fut d'abord une cartonnerie. En 1958, devenue trop petite, elle laisse son activité initiale à un nouveau site de production plus moderne, à la Vancelle, en bas de la vallée près de Châtenois. Et devient papeterie. L'usine a une productivité modeste, mais de faibles coûts d'exploitation. Rentable car intégrée : sa production (40 000 tonnes de papier par an) alimente exclusivement les autres usines Rossmann qui s'en servent pour fabriquer du carton. Les locaux de Sainte-Marie sont vieillissants, son équipe aussi. « L'âge moyen des salariés est de 44 ans. On pense déjà au renouvel-

lement car il est dur de trouver dans la région des ouvriers qualifiés pour des postes comme bobineurs », explique le responsable de l'usine.

Le fond de la vallée. Sainte-Marie-aux-Mines. 6000 âmes environ. A l'entrée de la ville, l'usine Alplast a fière allure. Elle dépasse en hauteur tous les autres bâtiments de la ville. Mais le site est vide, sa liquidation judiciaire a été prononcée en 2008. « Je n'ai toujours pas compris pourquoi on a fermé, je crois qu'on ne saura jamais », regrette Philippe Morath, ancien secrétaire CFDT du comité d'entreprise.

Fabricant de sacs en plastique, Alplast a mal vécu la fin des sacs donnés en caisse. Mais alors que les carnets de commande sont pleins, ce sont des problèmes de trésorerie qui la conduisent à la cessation de paiement. Les 108 salariés sont licenciés. Nouveau coup dur pour l'industrie de la vallée. Les machines, vendues aux enchères, sont parties produire ailleurs.

La Communauté de communes a fait une proposition de reprise des terrains et des bâtiments, pour les louer à une entreprise. Ils n'ont pas trouvé preneur. « Personne n'a voulu racheter le site », explique Jean Luc Fréchard, président du Val d'argent. Les investisseurs sont frileux à cause de la crise, mais aussi parce que le fond de vallée, éloigné des axes de communications majeurs, n'est pas attractif. »

« Il faut ouvrir les yeux, l'industrie a quitté Sainte-Marie et ne reviendra jamais, estime Henry Griffate, bénévole aux Restaurants du cœur et saint-marien depuis toujours. Elle avait une telle importance dans la ville que le deuil est difficile. » En face d'Alplast, la Teinturerie de l'est (TDE), dernière entreprise textile de la vallée, bat de l'aile. Elle a été placée en redressement judiciaire au milieu du mois de février. Elle emploie 46 personnes.

La route traverse le bourg de Sainte-Marie en direction du col. A la sortie, une rue abrupte mène à l'institut des Tournesols. A flanc de montagne, les tractopelles creusent pour aplanir une nouvelle zone de construction. L'institut, spécialisé dans la prise en charge des handicapés, s'agrandit. Une extension à 13 millions euros. Cet établissement public représente aujourd'hui le premier employeur de Sainte-Marie. 210 salariés y travaillent : éducateurs, moniteurs, auxiliaires de vie, infirmières, aides-soignants, médecins et administratifs. En 1964, le service existait déjà mais était intégré à l'hôpital de Sainte-Marie : 16 places disponibles et aux fenêtres, des barreaux. Aujourd'hui la structure accueille 240 patients dans des locaux modernes. A sa tête, un directeur

Sainte-Marie-aux-Mines, 6000 âmes. A l'entrée de la ville, l'usine Alplast a fière allure. Mais elle est vide : sa liquidation judiciaire a été prononcée en 2008.

Photos :
E. Auffray
E. Berthaud
(CUEJ)

La papeterie Rossmann (6) peine à renouveler son personnel. Les cuisines Schmidt et la menuiserie Burger (7 et 8) résistent à la crise. Selon Daniel Lê (9), entrepre





Budelpack (3 et 4) ont d'ailleurs été liquidées. Natif de la vallée, Philippe Jeanclaude (5), ancien électricien, fabrique aujourd'hui des savons pour chiens.

hyperactif, Daniel Lê. « *Le secteur médico-social traîne une image négative à Sainte-Marie, déplore-t-il. Pourtant c'est le seul qui soit vraiment porteur d'emplois. Aux Tournesols, notre projet est de créer 110 emplois supplémentaires d'ici deux ans.* » Il poursuit : « *L'institut est devenu un partenaire économique essentiel dans la vallée.* »

Dans le centre de Sainte-Marie, un grand bâtiment avec sa toiture en dents de scie abrite sur 5000 m² les ateliers de l'Etablissement et service d'aide par le travail (Esat). La structure, englobée dans les Tournesols, a pour ambition de rendre actifs les handicapés les plus légers. En quatre ans d'existence, elle a fait ses preuves : aujourd'hui les grosses entreprises de la vallée lui sous-traitent certaines tâches.

Les travailleurs passent du vernis sur les escaliers Burger ou conditionnent les sets de soins pour Hartmann. Daniel Lê ne veut pas s'arrêter là. Il lorgne sur le col de Sainte-Marie en voulant créer sur 250 hectares, au Roc des Faîtes, une ferme pédagogique et un parc touristique. Le projet coûterait 9 millions d'euros. « *Le pari du tourisme pour la reconversion de la vallée doit être relevé* », estime-t-il. Il rejoint sur ce point la vision des élus de la vallée.

Lieu-dit Tellure, à quelques kilomètres du centre de Sainte-Marie, tout au fond de la vallée. Sur la route se succèdent auberges et exploitations agricoles traditionnelles. Dans ce décor, le tout nouveau parc touristique, qui a pris le nom de son implantation, se fait remarquer. Murs de béton dernier cri, parking aux lignes blanches encore bien tracées, « Tellure », centre d'exploration des mondes souterrains attendu depuis 20 ans, est ouvert depuis mai dernier. Sous l'espace muséographique, 800 mètres de galeries ont été aménagés dans le filon Saint-Jean, épuisé depuis le XIX^e siècle. Avant le textile, les mines d'argent ont fait l'attractivité et la richesse de Sainte-Marie, qui en tire son nom.

Au total, dix millions d'euros, cofinancés à 80 % par l'Union européenne, l'Etat, les conseils général et régional et à 20% par la Communauté de communes du Val d'argent, ont été investis sur ce passé minier. « *Si nous voulons sérieusement parler d'économie touristique, cela nécessite des infrastructures, des projets structurants qui font effet de levier* », défend Nicolas Krugler, directeur des services de la Communauté de communes.

La vallée, qui attire surtout un tourisme nature et familial, veut aussi sa clientèle d'autocars. Prochain objectif : équiper la vallée d'un hôtel de grande capacité, pour accueillir les visiteurs en masse. Mais Tellure, pensé pour attirer 40 000 personnes par an, n'a enregistré que 14 000 visi-

teurs pour sa première saison d'exploitation. Parce que le tourisme génère « *une économie non délocalisable* », comme le fait valoir Agnès Heinrichs, la Communauté de communes du Val d'argent affiche depuis 20 ans la volonté politique de développer l'activité. Mais l'équipement touristique stagne depuis dix ans et la fréquentation est plutôt à la baisse.

Quant à l'embauche, « *il n'y a pas assez d'activité pour créer des emplois permanents dans le tourisme. Ce sont essentiellement des saisonniers ou des extras* », concède Charles Lacquement, agent de développement à l'office de tourisme intercommunal. Entre la Route des vins qui passe en contrebas de la vallée, la proximité du château du Haut-Koenigsbourg, et la touristique vallée de Kaysersberg, de l'autre côté de la montagne, le Val d'argent a du mal à exister.

Retour à Sainte-Marie. Dans l'ancienne ville-phare du textile alsacien, des maisons de maîtres et petits manoirs décrépis ou abandonnés. En bout de ville, la friche de l'usine Lacour trône encore. Près de l'élégante piscine début XX^e et de l'opulent théâtre de la même époque, les établissements Edler et Lepavec ont laissé plus de 5000 m², lorsque cette tisserie, la dernière des environs, a fermé en 2003.

Dans les anciens ateliers, un feutre rouge recouvre le sol, des tables en tas attendent d'être déployées : l'un des grands rendez-vous de la vallée se prépare. « *Mode et tissus* » accueille à la mi-mars des milliers de visiteurs (11 000 en 2009). Le site, propriété de la Communauté de communes, est aussi le centre névralgique des événements touristiques du Val : le Carrefour du patchwork (18 000 visiteurs) et la Bourse aux minéraux (25 000). Les anciens ateliers, où l'on tissait pour Chanel, ont gardé leurs verrières, mais sont devenus de vastes halls d'exposition. « *Toute l'année* » : la stratégie d'économie touristique réside dans ce défi. « *Il s'agit de lisser la fréquentation* », indique Charles Lacquement.

Les flux importants mais éphémères de ces rendez-vous événementiels génèrent des recettes pour les commerçants, mais pas de quoi être le moteur d'un pan de l'économie locale en souffrance. « *On triple les frais, pour faire face. C'est un défi pour la vallée de répondre à cet afflux. Nous avons besoin de la clientèle touristique, mais nous n'avons pas la capacité de ne vivre que d'elle* », explique Serge Dietler, de La Taverne du mineur, l'un des rares restaurants du centre-ville. « *Le problème, c'est que la population est très pauvre. Ce n'est pas elle qui*

peut pérenniser l'activité. Il n'y a pas de classes moyennes », développe un autre restaurateur.

Rue du docteur Muhlenbeck. Cette artère du centre compte, comme les autres, son petit lot de vitrines à l'abandon. La petite épicerie-boucherie d'Elisabeth Froering résiste. « *Les usines ont fermé les unes après les autres : Lepavec, Baumgartner, Lacour...*, énumère la marchande. *Les*

deux épiceries d'à côté sont parties, le tabac aussi. Notre clientèle est vieillissante, les jeunes vont au supermarché, alors on vote. »

Tellure accueille un parc touristique. Conçu pour recevoir 40 000 personnes par an, il n'a séduit que 14 000 visiteurs pour sa première saison.

Dernière étape chez Philippe Jeanclaude.

Natif de la vallée, il en a connu les soubresauts économiques. « *J'ai fait tous les secteurs, comme beaucoup de gens ici. A chaque fois, je n'ai pas eu d'autre choix que de changer.* » Diplômé d'un BEP mécanicien, il a commencé comme électricien. Puis entre chez Baumgartner, une entreprise textile réduite aujourd'hui à une base de cheminée. Il apprend sur le tas, devient coloriste. Il y reste douze ans. Baumgartner ferme en 1994. « *Le lundi j'étais licencié, le vendredi je travaillais chez Aplast.* » Quatorze autres années, où il acquiert des compétences en imprimerie sur plastique. « *On utilisait des techniques modernes. Pendant la vente aux enchères des machines, on m'a proposé de partir avec. On m'a offert des emplois, en Bretagne, à Lyon, Saint-Etienne, mais rien en Alsace.* » Il n'est pas parti.

Passionné par le monde canin, cet homme de 44 ans a décidé de se lancer dans une formation de toiletteur pour chiens. Son projet a été récompensé en 2009 par un prix de l'innovation, pour l'originalité de la démarche : opérer à domicile, dans la vallée, avec les produits bio que, depuis un an, il contribue à mettre au point avec Lahcène Rennane, l'un des deux patrons de la savonnerie du Val d'argent. Cinq savons ont déjà été élaborés, un savon liquide est en préparation.

Pour accéder à sa formation, Philippe Jeanclaude a dû attendre un an. Son coût, 4800 euros, est financé, mais à 80 % seulement, par la Région. Il passe, chaque jour, quatre heures, aller-retour, dans les transports en commun, pour gagner ses cours à Mulhouse. « *Il faut être un peu fou.* » Philippe Jeanclaude et ses partenaires de la savonnerie du Val d'argent font partie des ces natifs attachés à Sainte-Marie. « *On croit à son potentiel, affirme Cathy Mendez, co-dirigeante de la savonnerie. C'est à nous de porter la vallée plus loin.* »

**Elodie Auffray
Elodie Berthaud**

epreneur, « le pari du tourisme pour la reconversion de la vallée doit être relevé ». Le parc Tellure, consacré à l'histoire minière (10), a du mal à séduire les visiteurs.



L'Alsace ne séduit plus ses cadres

Baisse du recrutement, manque de renouvellement de l'industrie et climat rude : autant de raisons qui font partir les trentenaires pour la suite de leurs carrières.

LES cigognes et la choucroute ne font plus rêver. Naguère terre d'immigration, l'Alsace est à présent désertée par les jeunes actifs français. Avec 2300 habitants en moins par an entre 2000 et 2005, la région a perdu l'équivalent de la population qu'elle avait gagnée dans la décennie précédente.

Mauvaise image. Pour Stéphane de Tapia, directeur de recherche au CNRS, spécialiste des questions migratoires, « ce soldé n'a rien d'alarmant, comparé à d'autres régions françaises ». En revanche, parmi ces 2300 « émigrés », 580 sont des cadres, attirés par le sud de

la France. « *Il ne faut pas oublier que les cadres ont souvent une famille à laquelle ils veulent offrir un cadre de vie agréable*, explique Véronique Schoenfelder, assistante de recherche pour le cabinet de recrutement Haefner & Partners, la région Alsace souffre de son image. » Stéphane de Tapia confirme : « *Il est plus facile de faire venir un cadre japonais qu'un Français qui va se dire qu'il fait froid, que les gens ne sont pas sympas et parlent allemand.* »

Plus de chômage. Depuis 2008, la région a perdu son statut de privilégiée. Pendant vingt ans, son taux de chômage

bas se distinguait des chiffres nationaux. On constatait plus de trois points de différence en 1996, par exemple (7 contre 10,7).

Délocalisation. Selon Stéphane de Tapia, la structure industrielle de la région ne lui permet plus d'attirer et de garder les jeunes cadres : « *Dans les années 1960, l'électronique était un secteur de pointe. Maintenant ces unités de production sont délocalisées en Chine ou en Inde. L'industrie alsacienne n'a pas su se renouveler.* »

Début 2009, les sociétés alsaciennes prévoient de recruter 2900 cadres, soit 40% de moins

qu'en 2008, selon l'Association pour l'emploi des cadres (Apec).

Cette baisse d'embauches ne rebute cependant pas les jeunes de 18 à 25 ans. Plus de 600 jeunes s'installent en Alsace chaque année, selon une étude Insee de 2008. La plupart sont des étudiants intéressés par l'offre universitaire de qualité. Les jeunes actifs, originaires pour l'essentiel de Lorraine et de Franche-Comté, viennent aussi y démarrer leur carrière. Mais après 26 ans, les départs se font plus nombreux que les arrivées. Environ 950 trentenaires quittent la région chaque année.

**Camille Caldini
Lucile Pinero**

Emploi transfrontalier : allemand exigé

Le nombre d'employés frontaliers chute depuis dix ans. En cause : le manque d'employés qualifiés et la maîtrise de l'allemand qui se délite.

ALORS qu'il avait augmenté de façon continue depuis les années 1960, le nombre de frontaliers exerçant un emploi en Allemagne et en Suisse régresse depuis dix ans. On en dénombre 64 200 en 2009, répartis en Suisse et en Allemagne. Les Alsaciens trouvaient autrefois sans difficulté du travail de l'autre côté de la frontière. Ils occupaient des emplois peu qualifiés et mieux payés qu'en France. Symptôme de l'hécatombe : le nombre de frontaliers allemands a dépassé en 2008 celui des Français dans les quatre cantons suisses germanophones. Là, des travailleurs originaires d'ex-Allemagne de l'Est, mais aussi des pays de l'Est obtiennent les emplois autrefois pourvus par les Alsaciens. Si les licenciements consécutifs à la crise dans l'industrie sont en partie responsables de cette hémorragie, sa cause est à chercher du côté des aptitudes professionnelles.

Germanistes exigés. Depuis le début de la crise, les patrons allemands et suisses cherchent des emplois qualifiés, les autres étant remplacés par des machines ou externalisés. A ce jeu, les Alsaciens sont perdants. « *J'embaucherais bien des Français, mais je ne trouve pas d'Alsaciens suffisamment qualifiés* », indique Konrad Engel, patron d'une entreprise de carrelage près d'Offenbourg. Selon Martine Schneider, de la chambre de commerce de Karlsruhe, les salariés alsaciens en Allemagne progressent d'autant moins que l'accès à la formation continue leur est plus difficile. La maîtrise de l'allemand freine aussi l'em-

Yves Jeudy, enseignant à l'Afpa, forme douze jeunes au métier de peintre-façadier, en partenariat avec la Gewerbe Akademie d'Offenbourg.



bauche. « *Autrefois, les frontaliers occupaient des postes subalternes dans la production, où la maîtrise du dialecte suffisait* », explique Patrick Hell, du service de l'aménagement du territoire à la CCI Sud Alsace Mulhouse. « *En 2008, on a eu une demande d'électricien de la part d'une agence d'interim suisse. Mais ce métier a évolué, ce n'est plus seulement de l'exécution*, raconte Stéphane Chéref, directeur de la maison de l'emploi et de la formation de Saint-Louis, une zone particulièrement touchée par la destruction d'emplois frontaliers. *Le patron voulait quelqu'un qui parle allemand, avec qui il puisse fixer le programme de travail le matin et discuter du bilan le soir.* » Le responsable propose une formation express

**« J'embaucherais bien des Français, mais je ne trouve pas d'Alsaciens suffisamment qualifiés ».
Konrad Engel**

de quelques mois pour inculquer les notions de base à ses électriciens. « *La crise est passée par là, et l'agence a renoncé à recruter* », se souvient Stéphane Chéref. La nouvelle génération, elle, délaisse l'allemand au profit de l'anglais. Une situation préoccupante pour Vincent Horvat, de la maison de l'emploi et de la formation de Strasbourg : « *Si on cherche du travail à 180° au lieu de 360° degrés, on se prive de la moitié des opportunités.* » Philippe Ratel, directeur du service développement économique du Haut-Rhin, va plus loin : « *L'allemand n'est peut-être pas très tendance, mais si on ne le favorise pas, les jeunes n'auront d'avenir qu'en dehors du territoire alsacien* », s'alarme-t-il. La prise de conscience politique est récente.

Le Conseil général du Haut-Rhin s'y intéresse de près. « *On prône le multilinguisme, mais on pense à l'allemand* », explique Philippe Ratel, responsable de l'atelier « Langues et formation » aux Assises départementales de l'économie pour l'emploi.

Formations bilingues. A la maison de l'emploi de Saint-Louis, Stéphane Chéref compte sur cette initiative qui doit déboucher sur des propositions de formations bilingues au Conseil régional. L'une d'elles a débuté en novembre dernier en partenariat avec l'Association pour la formation professionnelle des adultes (Afpa) et son homologue allemand, la Gewerbe Akademie d'Offenbourg. Les stagiaires, en majorité demandeurs d'emploi, suivent, en France et en Allemagne, des cours qui intègrent vocabulaires de base et professionnel. Ils doi-

vent effectuer un stage en Allemagne. Ces formations (façadier-peintre, secrétaire commercial et comptabilité, technicien de maintenance industrielle et tourneur-fraiseur) « se multiplieront », assure Steven The-nault, directeur Education et formation au Conseil régional.

« On apporte aux Alle-mands la main-d'œuvre, ils nous apportent la technique », explique Yves Jeudy, formateur des peintres-façadiers à l'Afpa de Strasbourg. La maison de l'emploi de Mulhouse lance une formation en hôtellerie-restaura-tion, sur demande de l'Allemagne.

Relever le défi. Des initiatives ponctuelles existent mais des obstacles subsistent. La formation « mécatronique » trinationale de l'IUT de Mulhouse, qui accueille depuis 1997 une trentaine d'étudiants suisses, allemands et français, voit le nombre de candidatures chuter, en partie à cause des exigences en allemand. A l'Afpa, la plupart des futurs peintres-façadiers n'envisagent pas de travailler en Allemagne. Patrons allemands et suisses ne se bousculent pas pour participer aux rencontres transfrontalières autour de l'emploi organisées côté français « *La Suisse est focalisée sur sa crise économique. Et elle ne pense pas que le salut viendra de la France* », constate Stéphane Chéref. Autre frein : l'écart de salaire avec l'Alle-magne, autrefois avantageux pour un travailleur français, tend aujourd'hui à se réduire. Les acteurs économiques s'accordent sur un seul point : la baisse de la natalité à venir en Allemagne, qui libèrera des postes, est une aubaine pour l'emploi alsacien. Un défi qui reste à relever.

Charline Blanchard
Léa Giret
Aveline Marques
Enora Ollivier

Les ressorts cassés du bilinguisme

A l'école, l'anglais est préféré à l'allemand, qui est de moins en moins parlé. Pourtant, cette langue est un atout pour travailler dans la région.

L'alsacien ? L'allemand ? Pas si kompliziert et très freundlich ! » (L'alsacien ? L'allemand ? Pas si compliqué et très sympa !), vante l'une des affiches de la campagne de promotion de l'allemand, lancée en octobre 2009 par l'Education nationale, la Région et les deux départements. Un site internet, deutsch-langueregionale.eu, présente les diverses offres d'enseignement de l'allemand en Alsace. L'enjeu n'est pas seulement culturel mais aussi stratégique : il s'agit de maintenir les relations économiques tissées avec l'Allemagne et la Suisse. « Nous avons 90 millions de locuteurs allemands devant nous, rappelle Claude Froehlicher, président de l'association Eltern, qui représente les parents d'élèves de l'enseignement bilingue. Les entreprises allemande et suisse exigent une maîtrise de la langue ». Or depuis soixante ans, la pratique du dialecte alsacien et de l'allemand, sa version écrite, décline.

Déclin. En 1946, selon les chiffres fournis par la Flarep (Fédération pour les langues régionales dans l'enseignement public), 87,5 % de la population alsacienne était germanophone. En 1999, le chiffre est à 38%. La langue de Goethe souffre depuis une vingtaine d'années d'un manque d'attractivité. Signe du déclin : de plus en plus de collégiens



Deux jours de classe en allemand, puis deux jours en français. Dans beaucoup d'écoles d'Alsace, comme ici à la maternelle Saint-Jean de Strasbourg, l'allemand est intégré au programme.

Résultats et formations des lycéens

- Réussite au brevet 81% (82% en moyenne en France)
- Réussite au baccalauréat 87,5% (83,7% en France)
- Part des bacheliers dans une génération 61,8% (63,8% en France)
- Part des sorties sans qualification 6,4% (5,6% en France)
- Part de l'enseignement professionnel (2nd cycle) 31,7% (32% en France)
- Part de l'enseignement privé (lycéens) 15,1% (21,8% en France)
- Part de l'enseignement agricole 2,9% (7% en France)
- Part des apprentis (parmi les scolarisés) 19,6% (16,6% en France)
- Part des filles (parmi les apprentis) 33,4% (30,5% en France)

Sources : ministère de l'Education nationale, rectorat de Strasbourg, Région Alsace, Insee.

La formation en apprentissage perd ses repères

La région favorise l'alternance et permet une insertion plus rapide sur le marché de l'emploi.

Mais le catalogue de formation n'a pas évolué avec la crise et continue à privilégier les filières classiques.

DU CAP au bac + 5, l'Alsace compte aujourd'hui plus de 15 000 apprentis formés dans 32 centres de formations d'apprentis (CFA). La région a toujours été pionnière pour l'alternance, à cause notamment de sa proximité avec l'Alle-magne, où les corporations soutiennent la formation sur le terrain. « Les entreprises ont vraiment envie de former des jeunes, et d'embaucher des candidats qui ont une première expérience du monde du travail », souligne Christiane Sibieude, responsable de la communication du Pôle formation de la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) du Bas-Rhin. La CCI a d'ailleurs tenté de répondre à

cette demande en mettant en place des contrats de qualification. » Aujourd'hui, ceux-ci ont été remplacés par des contrats de professionnalisation. A la différence de l'apprentissage, ils sont accessibles à des jeunes de plus de 25 ans s'ils sont demandeurs d'emploi, et forment à une qualification professionnelle, mais pas forcément à un diplôme. En 2008, 5186 personnes se sont formées grâce à ces contrats. Tous les acteurs de la formation affirment vouloir continuer à développer l'alternance, en particulier pour les niveaux post-bac.

Elaboré alors que l'Alsace était performante économiquement, le paysage de la for-

mation n'a pas vraiment évolué avec la crise. L'emploi industriel a reculé de 6,2% entre septembre 2008 et septembre 2009. La région n'en a pas pour autant modifié radicalement son offre de formation, mais elle l'a mieux adaptée à la demande.

Anticipation difficile. Treize branches comme la coiffure, la métallurgie ou le bâtiment ont signé des contrats d'objectifs avec le Conseil régional et l'Etat pour trois à cinq ans renouvelables. Ils permettent d'adapter les formations aux besoins des entreprises, en fonction des départs en retraite et des évolutions du marché. Cependant, « il n'existe pas en Alsace d'organisme de prospective sur l'évolution des métiers, il est impossible d'anticiper les besoins en formation au delà du

moyen terme », s'agace Jean-Marie Kieffer, président de la commission Formation au Conseil économique et social d'Alsace (Césa). L'Observatoire régional emploi formation fait des statistiques, mais on parle alors de ce qui existe déjà. Il faut donner à cet observatoire un rôle ambiteux. »

En Alsace, moins de jeunes passent le bac par rapport au reste de la France, mais ils ont un meilleur taux de réussite. Si les filières professionnelles ne sont pas plus prisées qu'ailleurs, l'apprentissage est mieux représenté. Le taux de sortie du système scolaire sans qualification a baissé de 7% en 2000 à 5,6% en 2007, en moyenne nationale, mais en Alsace, il reste au même niveau, 6,4%, malgré une diminution en 2002 à 5,5%.

Lisette Gries

Treize branches ont signé des contrats d'objectifs avec le Conseil régional et l'Etat pour adapter les formations.



choisissent l'anglais comme première langue. Ainsi à la rentrée 2008, selon des chiffres présentés par la Région, ils étaient près de 43% à choisir l'allemand en langue vivante 1, contre 58% en 1985.

Une situation qui a conduit l'Etat, le Conseil régional et les deux départements à signer une convention en 2007, prévoyant la mise en place de trois heures de cours d'allemand par semaine dans toutes les maternelles alsaciennes d'ici la rentrée 2010.

La convention vise également le doublement des effectifs des filières bilingues d'ici 2013. Selon Patrick Kleinclaus, responsable langue et culture régionales au Conseil général du Haut-Rhin, c'est justement le développement des classes bilingues qui a permis « d'éviter l'effondrement de l'allemand ». L'enseignement intensif permet aussi « de favoriser la maîtrise effective de l'allemand ». Car le problème en Alsace ce n'est pas d'étudier la langue mais de bien la connaître à l'arrivée ».

Décentralisation. Avec près de 21 000 élèves, tous établissements confondus, l'Alsace possède la plus importante filière bilingue de France en nombre. Pourtant, malgré une progression constante des effectifs chaque année, et l'ouverture à la rentrée 2010 de 20 nouveaux sites, les associations et certains élus locaux jugent l'offre bilingue insuffisante. Pour rattraper le retard, ils réclament la généralisation immédiate du bilinguisme. « C'est une utopie, rétorque Anita Marchal, en charge des langues vivantes à l'inspection académique du Bas-Rhin. Tous les parents ne souhaitent pas entrer dans des dispositifs bilingues. On satisfait quasiment toute la demande. »

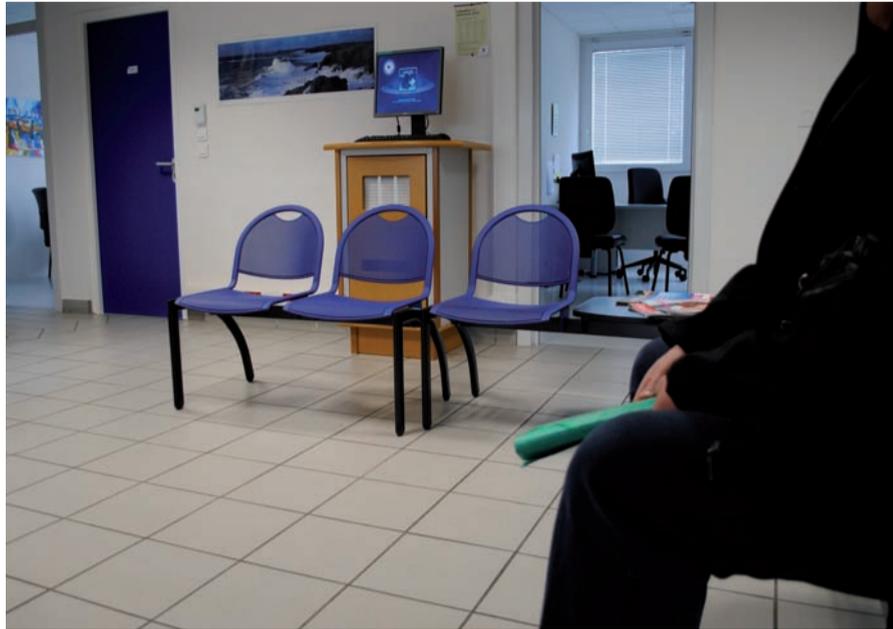
Pénurie d'enseignants. Mais le problème majeur pour le moment est de trouver les enseignants. « Nous avons déjà du mal à faire remplacer les absents car le vivier germanophone est trop ténu. Dans les prochaines années, nous aurons de grosses difficultés », prévient Claude Froehlicher. Quant au recours à des contractuels allemands – une soixantaine travaillent actuellement dans la région – il coûte cher et se heurte ensuite au problème de leur titularisation.

La faute revient au recrutement, selon les défenseurs du bilinguisme : « Les concours donnent la priorité aux épreuves en français et sont de fait peu accessibles aux candidats de langue maternelle allemande », explique Martine Mugler, de l'association Culture et bilinguisme d'Alsace et de Moselle. Les associations réclament donc un concours spécifique à la région. Une solution écartée par le rectorat : les professeurs ne pourraient pas, faute de compétences, aller enseigner ailleurs.

Aveline Marques

Les mutants de l'industrie

La crise a d'abord touché les ouvriers peu qualifiés. Ils sont aujourd'hui nombreux à devoir envisager une difficile reconversion, dans l'urgence.



Elodie Auffray/CUEI

Le Pôle emploi de Mulhouse, passage obligé sur le chemin de la reconversion.

MULHOUSE, parc d'activités de la Mer Rouge. D'anciens salariés d'Interclas se succèdent dans les locaux de Pôle emploi.

La moitié des 97 employés de cette usine de tissage de fibres de verre, implantée à Malmerspach, dans le Haut-Rhin, ont été licenciés il y a deux mois. « Tiens, v'là le chef ! Toi aussi tu retournes à l'école ? », lance l'un d'entre eux, à l'adresse de son ancien collègue.

Les Interclas font partie des 1200 bénéficiaires du CTP, le contrat de transition professionnelle. Le dispositif, testé dans 25 bassins d'emploi en France depuis mars 2009, permet une prise en charge renforcée du demandeur d'emploi, pendant un an : suivi hebdomadaire plutôt que mensuel, durée de l'entretien allongée, et surtout accès facilité à la formation. Dans le Sud Alsace, 87 communes, des bassins de Mulhouse, Thann/Cernay et Guebwiller, sont concernées.

Basse qualification. La reconversion se heurte à plusieurs obstacles. « Il y a un fort désir de retourner à son ancien poste. La période de deuil est plus ou moins longue, cela dépend aussi si l'activité de l'entreprise battait son plein, ou si elle était en déclin, auquel cas le salarié s'est progressivement préparé », constate Sandrine Joly, conseillère.

La qualification pose aussi problème : plus de la moitié des adhérents au CTP disposent au maximum d'un CAP ou d'un BEP. « La situation est difficile pour les métiers de base de l'industrie. Ce sont souvent des gens qui ont 20 ou 30 ans de boîte, avec un niveau de qualification assez bas, et pas de permis. Parfois des gens venus en France pour travailler, pour qui une bonne partie du CTP consistera en l'acquisition de savoirs de base : apprendre la

langue française, rédiger un CV et une lettre de motivation », explique Sandrine Joly. Dans ce bassin d'emploi, les premiers bénéficiaires sont les salariés de l'industrie, en premier lieu ceux de la filière textile (17%) et de la métallurgie (11%). « Les dernières entreprises textiles traditionnelles ont été touchées. On se doutait qu'elles allaient souffrir. Celles qui sont tournées vers des niches n'ont pas trop souffert en revanche, et leurs salariés sont plutôt qualifiés », indique Dominique Muller, du Forthac Alsace, l'organisme paritaire du textile chargé de la collecte des fonds et de l'organisation de la formation continue.

Avec 268 salariés licenciés depuis 2008, DMC est l'une de ces entreprises manufacturières. « Sur les 230 que nous avons accompagnés, très peu sont retournés dans le textile, et pas beaucoup dans l'industrie », note Régine Vecchiato, de la société Horémis, qui a conduit la cellule de reclassement.

Sur la dernière vague de licenciements (116 salariés dans la fabrique de fil à broder, à Illzach), 25 ont retrouvé un emploi, pour la plupart dans le tertiaire ; beaucoup des formations engagées sont tournées vers les services, notamment ceux à la personne.

Réticences. « Pourquoi les patrons n'ont-ils pas formé leurs salariés ? On sait quand une entreprise ne va pas bien », s'indigne Toussaint Tavernier, de la CGT industrie du Haut-Rhin. « Aujourd'hui, il est très difficile d'être dans la reconversion et l'anticipation, parce que les entreprises ne disent pas quels sont leurs besoins, souligne Bernard Marx, secrétaire régional de la CFDT. Les syndicats sont d'abord dans la réaction, la défense des plans so-

ciaux. Et défendre la reconversion, on pourrait penser que ça signifie accepter la perte des emplois industriels. Ce n'est pas facile à articuler pour un syndicaliste », ajoute Bernard Marx.

Du côté des salariés, les réticences à se former persistent. « C'est difficile de bouger, d'exposer sa situation personnelle à un conseiller, explique Nadine Hochstaedter, du Fongecif Alsace, organisme de conseil pour la formation continue des salariés. Beaucoup gardent l'image que se former, c'est retourner à l'école, et certains y sont allergiques. »

Anticipation. Dans le Sud Alsace, où 4500 personnes travaillent encore dans le textile, la succession des plans sociaux dans le secteur a fait bouger les lignes. Un dispositif d'anticipation est en train de se mettre en place : Transvers'al, piloté par les maisons de l'emploi du sud du département, a pour objectif de prendre les devants sur les mutations économiques. « On se dit qu'une personne qui travaille dans le textile sent le vent tourner, mais ne connaît

pas forcément les financements à disposition pour se former », explique Noëlle Baele, chargée de mission.

Un diagnostic a permis d'identifier les métiers en déclin. Dans le textile, 24 entreprises, employant 928 salariés, ont été repérées comme fragiles. A l'autre bout de la chaîne, Transvers'al propose aussi 57 métiers porteurs.

Principale piste : les métiers verts. « Par exemple, on aura besoin de beaucoup de menuisiers qui posent des fermetures car le Grenelle de l'environnement impose de nouvelles normes pour l'après 2012 », explique Noëlle Baele. Métiers de l'isolation du bâtiment, de la domotique, du recyclage et des énergies renouvelables figurent aussi dans la short-list.

Sinon, rien de neuf : services à la personne, hôtellerie-restauration, grande distribution, transport et sécurité sont diagnostiqués comme métiers en tension. De même que la métallurgie. « Le tissu économique est tel que de nouvelles possibilités existeront, une fois la crise passée », indique Noëlle Baele. Mais à court terme, « il n'existe pas de secteur porteur. Les licenciements économiques concernent tout le monde : les services à la personne ne sont pas des emplois pérennes, et dans les énergies renouvelables il y a aussi des entreprises qui licencient », souligne Michèle Cayrou, chef de projet CTP.

Elodie Auffray

« Beaucoup gardent l'image que se former, c'est retourner à l'école. »
Nadine Hochstaedter, conseillère en formation continue



Photo remise/Ecole de chimie

Le campus rhénan prend son temps

Eucor a 20 ans, mais la coopération entre universités reste limitée malgré quelques réalisations communes.

A l'heure de la construction européenne, le 19 octobre 1989, les recteurs et présidents des sept universités* du Rhin supérieur se réunissaient à Bâle et signaient la convention Eucor. « C'était l'époque des grandes discussions sur l'Europe, on avait conscience d'être dans une "banane bleue" », se souvient Albert Hamm, alors vice-président de l'université Marc-Bloch.

Eucor se veut ambitieux : créer un espace de près de 200 km, de Karlsruhe à Bâle, où les 100 000 étudiants du bassin rhénan pourraient étudier d'une université à l'autre en payant une seule inscription.

« Si l'on regarde sur une carte, il n'y a pas un seul endroit d'Europe où il y a autant d'universités de qualité dans un espace si restreint », estime Jacques Sparfeld, secrétaire général d'Eucor. « Le parti pris en 1989 était de ne pas avoir plus de 100 km de distance entre chaque université de manière à ce que Eucor soit vraiment une coopération de proximité », poursuit Albert Hamm.

Aujourd'hui, ce sont seulement 500 à 600 étudiants par an sur 100 000 qui vont d'une université à l'autre. La faute à un manque de moyens financiers selon les principaux acteurs :

« Il n'existe pas de statut Eucor comme il y a un statut Erasmus, constate Jacques Sparfeld. Bien souvent, les étudiants qui se déplacent dans le cadre d'Eucor le font avec Erasmus et bénéficient alors des bourses prévues pour ce programme. »

Transports. Pour voir les masses d'étudiants se rendre d'une université à l'autre, il faudra encore attendre. « On n'a peut-être pas assez communiqué sur le volet de la mobilité. Dès le départ, on a attendu que les étudiants bougent tous seuls », concède Jacques Sparfeld.

En 1991, les dirigeants d'Eucor lancent l'idée d'un ticket de transport unique pour les trois pays. Vingt ans plus tard, celui-ci est toujours dans les cartons. « Ce serait un symbole fort pour les étudiants », note Sabine Garrels, secrétaire générale adjointe de la confédération. Pour concrétiser leur ambition, les dirigeants d'Eucor se sont donné une date butoir : 2019, soit 30 ans après sa création !

Bilan mitigé. Mais l'aspect financier bloque toujours le projet. « C'est déjà difficile de mettre autour d'une même table tous les acteurs concernés : les chemins de fer français, allemands et suisses ainsi que les sociétés de transports en commun des cinq villes. Et pour

eux, ce n'est pas rentable financièrement », analyse Jacques Sparfeld. La langue freine également la mobilité des étudiants. « Les cours ne se font que dans la langue de l'enseignant. Ne sont donc attirés par les formations Eucor en Suisse et en Allemagne que ceux qui ont une bonne maîtrise de l'allemand », poursuit Albert Hamm.

Quelques projets ont tout de même été réalisés : les bibliothèques ont mis leurs ressources en commun et chaque étudiant peut emprunter des livres dans les cinq universités. Dans le domaine de la formation transfrontalière,

plusieurs réalisations ont vu le jour : des fouilles archéologiques ont été menées à Biesheim (Haut-Rhin) entre 1998 et 2006 par les universités de Fribourg et de Bâle et un atlas climatique de la région du Rhin supérieur a été rédigé par les différentes universités. « Au bout de 20 ans, le bilan est mitigé », concède Jacques Sparfeld. Mais il relativise : « Eucor est à l'image de l'Europe, elle met du temps à se construire. »

Mickaël Brunner

*A l'époque, les trois universités strasbourgeoises, et celles de Haute-Alsace, Bâle, Fribourg et Karlsruhe.

« On n'a pas attendu Eucor pour faire du transfrontalier »

Créée en 1822 par des industriels, l'Ecole de chimie de Mulhouse est un modèle de coopération transnationale. « Il fut un temps où 30% des étudiants partaient travailler uniquement dans la chimie bâloise », se souvient Jean-Marie Valder, responsable des services administratifs de l'école nationale supérieure de chimie de Mulhouse. 86% des étudiants ne sont pas originaires d'Alsace. Pourtant, l'année dernière, 36% d'entre eux ont intégré des entreprises situées en Alsace et en Suisse. Novartis, Roche, Sanofi, BASF : autant de géants de l'industrie qui recrutent les jeunes chimistes mulhousiens. « Dans l'entreprise suisse Actelion créée en 1997 et qui compte actuellement plus de

2000 employés, la moitié des chimistes viennent de l'école de Mulhouse, s'enthousiasme Jean-Marie Valder. On n'a pas attendu Eucor pour faire du transfrontalier ! »

L'école va lancer à la rentrée prochaine une licence intitulée "Regio Chimica" dont le cursus se déroulera à la fois à Mulhouse et à Fribourg. « Un quart des enseignements sera en sciences humaines et sociales, car nous voulons que les étudiants aient une culture sociale des différents pays », explique Audrey Alau, chargée de communication. La première promotion devrait compter une trentaine d'étudiants, en majorité de l'école de chimie mulhousienne.

M.B.

Si les échanges stagnent au niveau universitaire, la tendance s'inverse dès l'entrée dans le monde professionnel.

TGV Rhin-Rhône : au bonheur des Suisses

Prévu pour rapprocher l'Alsace du sud de la France, le TGV Rhin-Rhône sera rentable parce qu'il relie Zürich à Paris.

CONFIRMER l'Alsace dans sa vocation de « région carrefour » de l'Europe : c'est ainsi que le Conseil régional présente l'objectif des TGV-Est et Rhin-Rhône sur son site internet. Si l'idée de relier Marseille à Francfort et Paris à Bratislava en passant par Strasbourg peut séduire, l'enthousiasme qu'elle suscite n'est pas le même à la SNCF, la Région et dans les collectivités territoriales. Pour la SNCF, les lignes les plus rentables sont celles qui sont tournées vers Paris. Le TGV-Est est d'ailleurs une réussite : l'entreprise a dépassé son objectif de 11,5 millions de passagers par an en 2009, alors qu'elle ne pensait atteindre ce chiffre que cette année, celle du lancement des travaux de la deuxième phase de la ligne. Ceux-ci concernent la portion entre Baudrecourt (Moselle) et Vendenheim (Bas-Rhin). Ces 106 kilomètres de voie, passant sous les Vosges grâce à la construction du tunnel de Saverne, devraient permettre de gagner trente minutes, plaçant ainsi Strasbourg à 1h50 de Paris en 2016.

Les travaux de la première phase du TGV Rhin-Rhône, eux, ont commencé en juillet 2008. 140 kilomètres entre Villers-les-Pots (Côte d'or) et Petit-Croix (Territoire de Belfort) devraient être mis en service en décembre 2011, pour plus de 3,4 milliards d'euros. La ligne sera rapidement complétée par deux courts tronçons, aux extrémités nord et sud, afin de relier Mulhouse à Paris via Dijon en 2h40.

3,4 milliards d'euros c'est le coût du premier tronçon du TGV Rhin-Rhône.

56% des hôteliers de Strasbourg n'ont constaté aucune variation de leur activité depuis l'arrivée du TGV-Est.

30 000 personnes par jour pourraient emprunter le tram-train entre le piémont des Vosges et Strasbourg selon la CUS.

Gain de temps. Mais le projet Rhin-Rhône ne s'arrête pas là. A long terme, la ligne TGV devrait être reliée à deux autres branches. Celle dite « ouest » rejoindra Paris en contournant l'agglomération dijonnaise sur 45 kilomètres pour rapprocher encore Mulhouse de la capitale. Les études sont avancées mais le financement n'est pas trouvé.

La seconde branche, dite « sud », n'en est qu'au stade de la réflexion. Son tracé n'est pas défini, mais elle devrait relier Dole (Jura) à Lyon, permettant un Strasbourg-Lyon en 2h18, alors qu'il faut actuellement 4h45. Pour la SNCF, le gain de temps n'entre pas en ligne de compte. La question principale reste celle du remplissage des trains. André Reboul, chargé du projet Rhin-Rhône, le dit sans détour : « Ce n'est pas la SNCF qui a choisi de faire cette

ligne, ce sont les politiques. On nous demande de faire rouler des trains, on le fait. » Pas à n'importe quel coût. Aussi, les destinations au départ de Strasbourg ont été limitées à Marseille et Montpellier alors que le projet prévoyait initialement une desserte de Nice, Perpignan et Toulouse.

Clientèle loisir. Le nombre d'allers-retours entre Strasbourg et Lyon, lui aussi, a été revu à la baisse, passant de 8 à 6. « Combien de Strasbourgeois ont besoin d'aller à Lyon ?, s'interroge André Reboul. Il y a 300 personnes qui prennent l'avion chaque jour entre Strasbourg et Lyon, cela remplit un train aller-retour. Il y aura une clientèle "loisir" les deux mois d'été mais qu'est-ce qu'on fait des 10 autres mois ? » Jean-Michel Clerc, chargé des transports au Conseil économique et social d'Alsace

(Césa) confirme que cette ligne n'est pas directement rentable. Mais pour lui, l'intérêt du projet Rhin-Rhône est ailleurs : « Il y a un seul projet, mais deux TGV. La SNCF a raison d'être inquiète sur la ligne Strasbourg-Lyon. On ne l'aurait jamais construite si cette même ligne ne permettait pas de relier Zürich à Paris via Mulhouse et Dijon. » Il compte sur le bassin de population de Mulhouse et Bâle et sur la « culture des trains très forte » en Suisse pour assurer le succès de cette ligne.

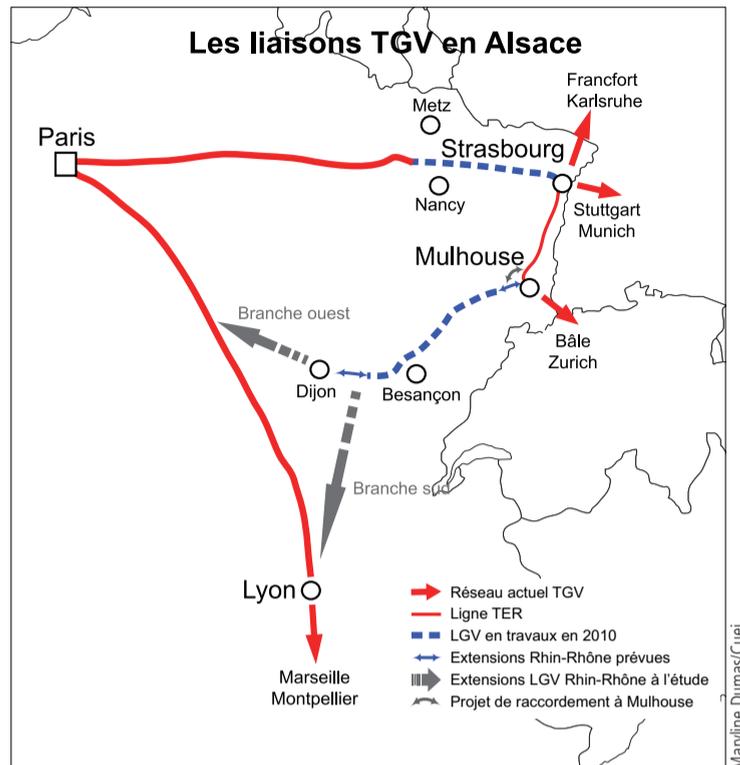
Maryline Dumas

La minute qui vaut trois millions

Un raccourci doit faire gagner 15 minutes au TGV Strasbourg-Lyon. Elle fait débat.

Il est appelé « shunt court » ou « raccordement » : c'est en réalité une ligne ferroviaire d'un kilomètre de long qui permettrait aux TGV Strasbourg-Lyon de contourner Mulhouse. L'objectif est de gagner entre 10 et 15 minutes par trajet. Ce gain de temps, dont le coût s'élève à 46 millions d'euros, ne profiterait qu'à un seul « TGV bolide » par jour.

« L'idée était de passer sous la barre des trois heures entre Strasbourg et Lyon dès la mise en service de la première phase du projet Rhin-Rhône », explique Jean-Michel Clerc, chargé des transports au Conseil économique et social Alsace (Césa), qui dénonce « une foutaise ». Le seuil des trois heures de trajet est un point psychologique important en matière de transport de personnes. La



TGV Est : les hôteliers déçus

Si la SNCF se montre satisfaite des chiffres du TGV-Est, les bénéfices pour la région restent relatifs. Une étude de l'Observatoire régional du tourisme sur le bilan de l'activité estivale de 2009 indique que « l'effet TGV est décelable principalement sur Strasbourg ». Mais dans la capitale alsacienne, 56% des hôteliers n'ont constaté aucune variation, contre 26% qui notent que leur taux de fréquentation a augmenté grâce à l'arrivée du TGV.

Un résultat mitigé qui pourrait s'expliquer par l'absence d'aménagement des quartiers gare de Strasbourg et Mulhouse.

Raymond Woessner, maître de conférences en géographie à

l'Université de Strasbourg, appelle une « politique vigoureuse d'aménagement » avec des bureaux pour accueillir des sociétés, comme cela a été fait dans le quartier de la Part-Dieu de Lyon à l'arrivée du TGV. Selon lui, « il y a le risque qu'on ne fasse que passer par Strasbourg, que le TGV Paris-Stuttgart s'arrête à Strasbourg et que les passagers se disent "Oh zut, on perd encore du temps" ».

Alain Jund, adjoint au maire de Strasbourg chargé de l'urbanisme, reconnaît que le quartier gare n'a pas été aménagé. Il a lancé début mars une étude « avec dix ans de retard » pour ouvrir la gare à 360°.

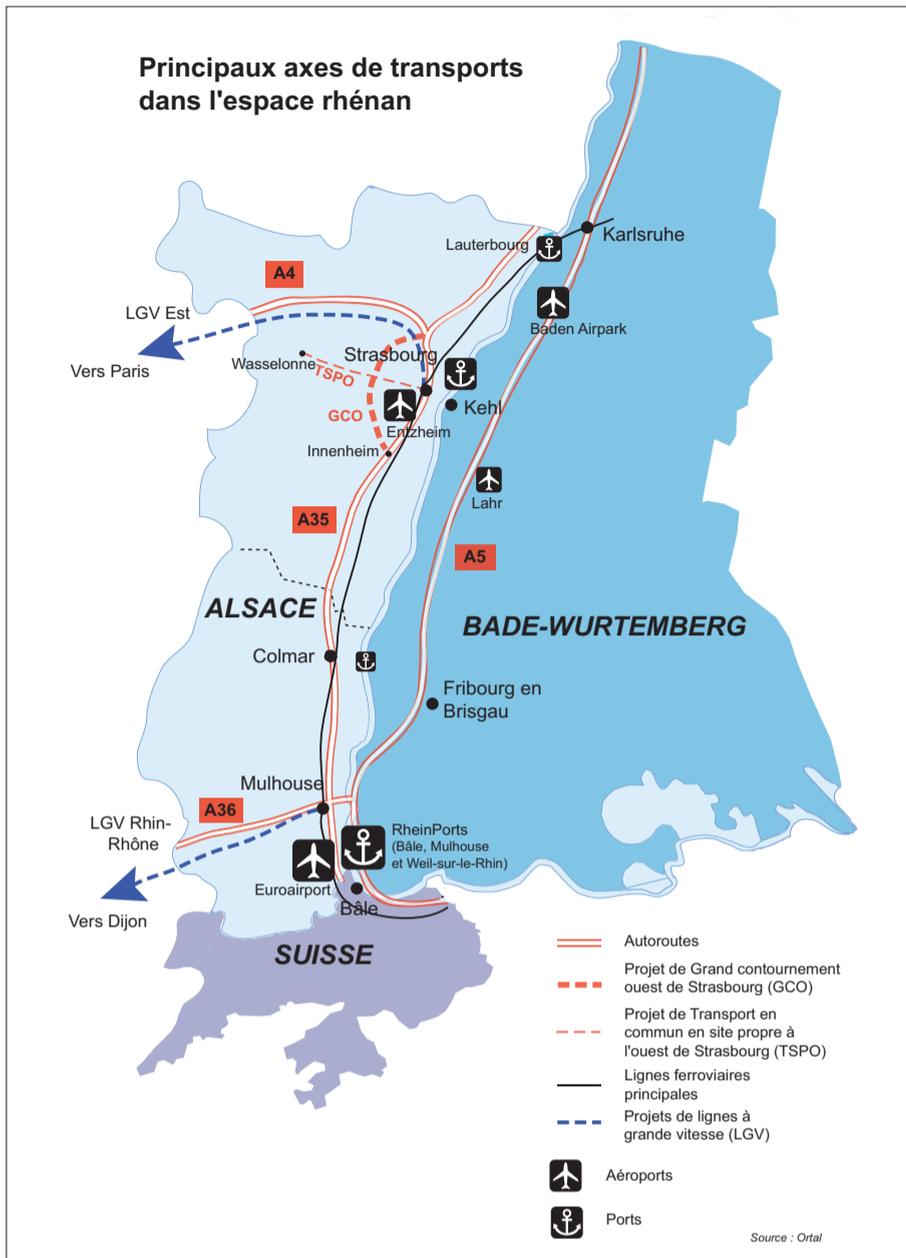
M.D.

sans le shunt. Celui-ci perd donc tout son intérêt. André Reboul, chargé du projet Rhin-Rhône à la SNCF, soulève un autre problème : le remplissage des trains.

Pour qu'un TGV soit rentable, il faut qu'il soit rempli à 78%. Or, d'après André Reboul, il est peu probable que ce taux soit obtenu dès la gare de Strasbourg. Il est donc important pour la SNCF de s'arrêter à Mulhouse afin de remplir un peu plus ses wagons.

L'entreprise de transport n'a prévu d'effectuer pour le moment qu'un seul aller-retour par jour en passant par le shunt court. Le projet pourrait être remis en question par la nouvelle assemblée régionale. Les travaux préparatoires ont commencé mi-février.

M.D.



Rail des villes, rail des champs

Opérationnel dès la fin de l'année 2010, le tram-train permettra de désengorger la vallée de la Thur.

CONCURRENCER les voitures et désengorger les routes, c'est l'objectif des tram-trains dont l'arrivée est annoncée en décembre à Mulhouse et d'ici une dizaine d'années à Strasbourg. Le principe est simple : conduire les habitants de la vallée de Thann au centre de Mulhouse ou du piémont des Vosges jusqu'aux institutions européennes de Strasbourg sans changer de mode de transport. Les premiers clients ciblés sont les personnes qui, chaque jour, font un aller-retour entre leur village et leur lieu de travail en ville.

« Le tram-train offre une vraie solution concurrentielle, alternative à l'automobile pour passer de la campagne au centre-ville sans rupture de charge », explique Romain Mathy, chef de projet tram-train à la Communauté urbaine de Strasbourg, qui estime que 30 000 personnes pourraient emprunter quotidiennement la ligne entre le piémont des Vosges et Strasbourg.

lui aussi le projet « coûteux par rapport à sa pertinence ». Le cheminot évoque en plus les problèmes de personnel, dénonçant un « dumping social ». Sur les 40 conducteurs du futur tram-train mulhousien, 75% seront salariés de la SNCF, 25% de Soléa. Ces salariés devraient être rémunérés à la hauteur d'un conducteur de manœuvre, l'un des statuts les plus bas de la SNCF.

Sécurité. Le syndicaliste dénonce aussi un problème de sécurité, car « la conduite du tram-train en ville ressemble plus à une conduite routière alors qu'en milieu campagnard, le chauffeur sera face aux mêmes problèmes que ceux d'un conducteur TER » sans avoir eu la formation adéquate. Les conducteurs de tram-train pourraient en plus être amenés à travailler sur une ligne de bus Soléa ou de TER classique, selon l'entreprise qui les emploie.

« En milieu campagnard, le chauffeur sera face aux mêmes problèmes qu'un conducteur de TER. »
Vincent Prod'hon, syndicaliste

Places assises. L'absence de rupture de charge est le principal intérêt de ce nouveau mode de transport. D'après une étude Eurostat publiée en février 2009, près de 40% des Européens renoncent à prendre les transports en commun si le parcours implique une correspondance. Cette étude conforte la Soléa, l'entreprise chargée des transports en commun de Mulhouse, quant au bien-fondé de son projet de desservir « la vallée de Thann et la route nationale 66 aujourd'hui saturées ».

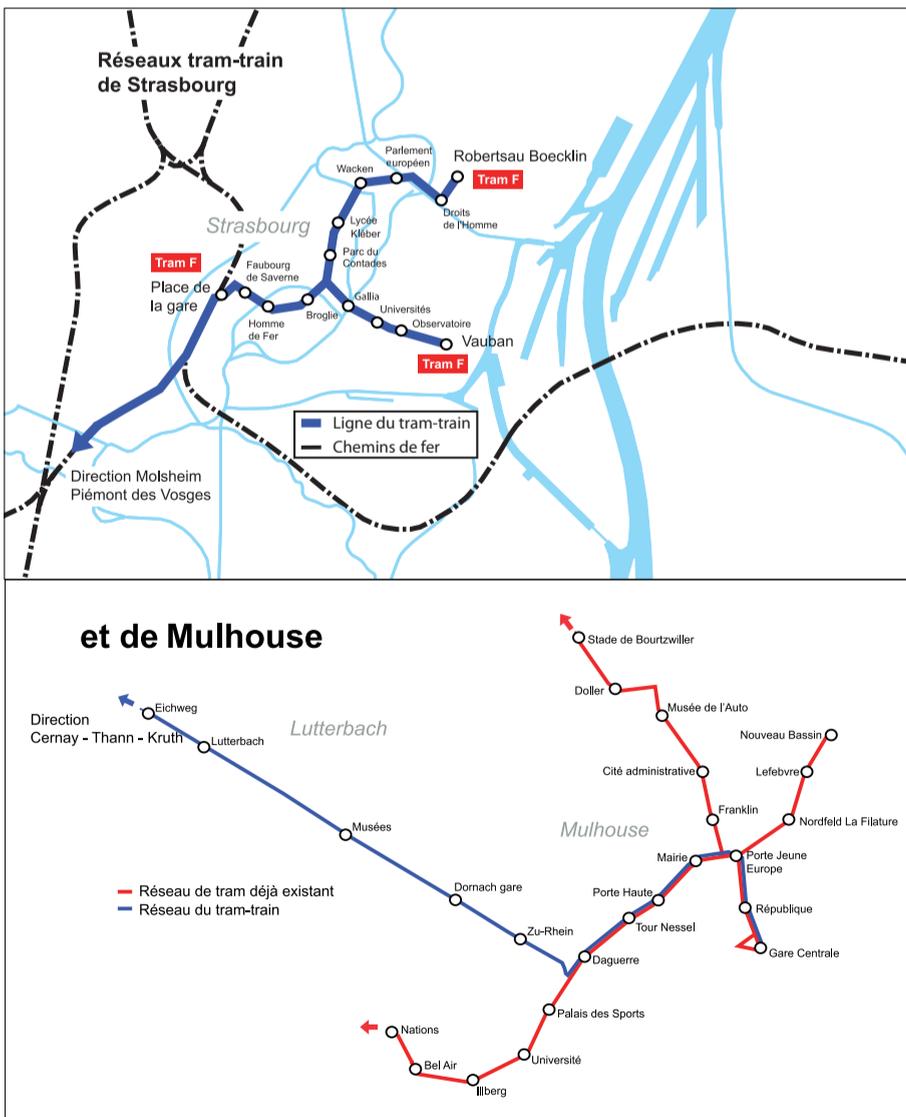
Pourtant, le projet ne fait pas l'unanimité. Daniel Walter, le président de l'association Thur écologie et transports, dénonce tour à tour la lenteur et le manque de confort du tram-train par rapport à un TER. D'après lui, les personnes qui prennent le tram-train d'un bout à l'autre, c'est-à-dire de Kruth jusqu'à la gare centrale de Mulhouse, perdraient quinze minutes par trajet. Il déplore aussi l'absence de toilettes et le faible nombre de places assises. Autre grief, le coût de l'opération s'élevant à 147 millions d'euros. « On gaspille l'argent public », affirme Daniel Walter.

Vincent Prod'hon, syndicaliste CGT à la SNCF, juge

de nouvelles logiques et de nouvelles habitudes », explique-t-on à la Soléa. L'entreprise est convaincue que ce nouveau mode de transport fera ses preuves, comme il l'a déjà fait à Karlsruhe. A Mulhouse, rendez-vous est pris avec le tram-train en décembre prochain.

Subvention. A Strasbourg, le projet n'est pas encore planifié. Le tracé comme le financement, qui devrait se faire dans le cadre de plusieurs contrats triennaux avec l'Etat, sont encore en question. 60 millions d'euros ont déjà été engagés pour la construction de la ligne de tramway F (opérationnelle à partir de novembre prochain), la réfection des voies TER entre Strasbourg et Barr et l'aménagement de quelques gares, comme celle de l'aéroport d'Entzheim. Le tram-train nécessite encore un financement de 200 millions d'euros pour les infrastructures nécessaires à la connexion des lignes de tramway et de TER. La Ville attend la confirmation d'une subvention de l'Etat à hauteur de 40%.

Maryline Dumas





Eve Chalmardier/Cuej

Sur le chantier de la voie rapide du piémont des Vosges, les ouvriers construisent un pont, qui permettra de relier l'A352 à l'A35.

A bouts de route

Pour réduire la congestion sur l'axe routier nord-sud, les collectivités préfèrent les aménagements localisés aux chantiers d'envergure.

Le vent qui souffle sur la plaine d'Alsace emporte les nuages de poussière du chantier de la voie rapide du piémont des Vosges (VRPV), entre Innenheim et Entzheim. Casque sur la tête et veste réfléchissante sur le dos, les employés d'Eurovia et d'Eiffage construisent ici un caniveau, là une bretelle d'accès, plus loin un pont. Le chantier va bon train ; pourtant, cela fait déjà une quinzaine d'années que la première tranche de cet aménagement de 30 kilomètres entre Sélestat et Strasbourg a été mise en service. L'Etat et les collectivités ont longtemps hésité à prévoir le raccordement de la VRPV vers l'hypothétique grand contournement ouest (GCO). Le projet de GCO consiste en une nouvelle autoroute payante d'une vingtaine de kilomètres entre Vendenheim et Innenheim. Elle doit permettre de soulager l'A35 qui a accueilli, au plus proche du centre-ville, jusqu'à 164 000 véhicules par jour en 2008. La part du transit de camions sur l'A35 a crû de près de 8% en 2006, après l'instauration en Allemagne de la LKW Maut, la taxe poids lourds. Le collectif « GCO Non merci » estime que le projet n'est pas pertinent. Selon lui, les bouchons à cet endroit ne sont pas dus aux flux de transit mais aux migrations pendulaires quotidiennes des Strasbourgeois du domicile au travail. Les opposants craignent également pour la survie du hamster d'Alsace, espèce menacée, et fustige la disparition de terres arables. Le Conseil d'Etat a pourtant confirmé la déclaration d'utilité publique de l'équipement.

Fluidifier le trafic. A l'exception du GCO mis en quarantaine, l'Etat et les collectivités se détournent des chantiers d'envergure au profit des aménagements localisés, comme la deuxième tranche de la rocade sud de Strasbourg ou la déviation de Châtenois. Sur-tout, ils améliorent l'existant : « Quitte à ce que les riverains

subissent les nuisances liées aux infrastructures, autant que celles-ci soient pleinement efficaces », défend Patrick Hell, chargé des transports à la Chambre de commerce et d'industrie Sud Alsace-Mulhouse. Une ligne de conduite qui se concrétise dans le passage à trois voies de l'A36 au cœur de Mulhouse pour fluidifier le trafic urbain, ou encore par la mise aux normes autoroutières de la N83 sur douze kilomètres entre Colmar et Sélestat. Plus hypothétique, la mise à deux fois trois voies de l'A35 n'est encore qu'un bruit de couloir et aucun plan de financement n'est connu. De leur côté, les Allemands ont commencé en janvier la mise à trois voies de l'A5, qui devrait se poursuivre jusqu'à la fin 2011 pour une mise en service en 2013.

Le contrat de projet Etat-Région 2007-2013 propose de développer les alternatives au mode routier, notamment en améliorant les services de transports en commun. L'Etat, le Conseil général et la Communauté urbaine veulent créer un service de bus entre Strasbourg et Wasselonne, dans une zone pauvre en équipements ferroviaires, qui implique la création de voies spécifiques sur les routes concernées, la mise en circulation de bus à haut niveau de service (avec par exemple l'information sur le trafic en temps réel) et la construction de parkings relais dans les communes desservies.

Des voix s'élèvent toutefois pour avertir que les politiques incitatives en faveur des transports en commun resteront vaines tant qu'elles ne s'accompagneront pas d'un changement de cap en matière d'urbanisme. « Il faut reconstruire la ville sur elle-même », propose Raymond Woessner, géographe à l'Université de Strasbourg, spécialiste des transports. De 1985 à 2005, le volume du trafic routier a doublé mais la part du transit est marginale. Le problème, c'est l'étalement urbain qui génère de très nombreux trafics pendulaires. » La réduction de la congestion n'est donc pas qu'une affaire d'infrastructures et de véhicules, mais aussi de décisions stratégiques en matière de politique de la ville.

Julien Lemaigen

L'A35 a accueilli jusqu'à 164 000 véhicules par jour en 2008, au plus proche du centre-ville de Strasbourg.

L'aéroport d'Entzheim

Alors que les aéroports allemands et la plateforme de Bâle-Mulhouse connaissent un succès grandissant, Entzheim perd des passagers. Pour y remédier, la structure cherche notamment à accueillir de nouvelles lignes.

FACE à cinq anciens bunkers qui rappellent son passé militaire, le nouveau terminal de l'aéroport de Karlsruhe/Baden-Baden a été construit en 2005 pour accompagner la hausse de la fréquentation. A l'intérieur, les passagers du vol pour Barcelone présentent leurs cartes d'embarquement.

Cette ligne a été créée par la compagnie low-cost Ryanair, qui a choisi cet aéroport après avoir quitté celui de Strasbourg en 2002. Aux alentours, une zone d'activité s'est développée

et compte déjà 120 entreprises. Un hôtel B&B est sorti de terre en mars 2009. En multipliant par cinq sa fréquentation depuis 2002, l'aéroport a atteint 1,1 million de passagers en 2009, dont 17% d'Alsaciens, et a attiré des compagnies telles que Air Berlin, Hamburg International ou Tunis Air. « Le Baden-Airpark devient un vrai concurrent sur les destinations de vacances », remarque Jean-Michel Clerc, chargé des transports au Conseil économique et social d'Alsace (Césa). Dans l'ensemble de la zone frontalière, six aéroports se

Ports : nouvelles gares

Le développement des ports et des connexions ferroviaires

Le transport de conteneurs est un secteur d'avenir en Alsace, avec une progression de 1,7% en 2009 au port autonome de Strasbourg (PAS) et une prévision de hausse de 2,5% en 2010 pour celui de Mulhouse. Cet accroissement est d'autant plus profitable aux ports alsaciens que leurs concurrents « ARA » (Amsterdam-Anvers-Rotterdam) arrivent à saturation. Les ports fluviaux cherchent donc à devenir de véritables bases arrière logistiques.

Entre Mulhouse et Strasbourg, les stratégies diffèrent. Les ports de Bâle, Mulhouse et Weil-sur-le-Rhin (Allemagne) ont formalisé leur coopération l'année dernière sous le nom de Rhein Ports. « Si nous ne séduisons pas les armements maritimes par nos capacités de stockage, nous serons mis de côté au profit de structures plus importantes comme le port allemand de Duisbourg », constate Jacky Scheidecker, directeur du port de Mulhouse.

Liaison ferroviaires. Les Rhein Ports ont vu défiler 164 000 conteneurs en 2008. Ils arriveront à saturation vers 2015, mais peuvent compter sur 235 hectares de terrain disponible. Un terminal à conteneurs trinational devrait être construit entre 2015 et 2030, vraisemblablement sur le territoire français.

Le port de Strasbourg poursuit la même logique en aménageant 48 hectares à Lauterbourg, au nord de la région. Il veut aussi lancer un service de liaisons ferroviaires, via un opérateur ferroviaire de proximité (OFP),



n en Baden trip

partagent le marché. La grande plateforme internationale de Francfort attire 52 millions de passagers par an et propose des liaisons intercontinentales.

L'aéroport de Stuttgart, avec 9 millions de passagers, et l'Euroairport de Bâle-Mulhouse ont une dimension plus européenne. Ce dernier est un cas inédit de coopération transfrontalière entre la France et la Suisse, avec la participation de l'Allemagne. Il connaît un succès grandissant depuis 20 ans, s'appuyant sur une zone de chalandise de 3 millions de personnes. Il oscille autour des 4 millions de passagers et devrait atteindre cette année la centaine de lignes régulières. L'aéroport de Lahr, en Allemagne, est plutôt tourné vers le fret et les vols charters. La plateforme de Strasbourg fait figure de petit poucet et se

cantonne au marché régional. Avec l'arrivée du TGV Est en 2007, sa fréquentation a baissé de 23% en un an.

La plupart de son activité provient de la liaison Strasbourg-Paris proposée par Air France, en quasi monopole sur la plateforme. Cet aéroport français souffre de taxes beaucoup plus élevées que ses concurrents allemands, ce qui n'attire pas les compagnies low-cost qui rythment le marché.

Avenir fragile. Pour réussir à s'imposer dans ce paysage hautement concurrentiel, ces aéroports suivent des stratégies différentes. La priorité de l'aéroport de Bâle-Mulhouse est d'obtenir une desserte ferroviaire. « S'il obtient cette gare, il explose, s'enthousiasme Jean-Michel Clerc. Car il pourra drainer tout l'axe Rhin-



Eve Chalmandrier/Cuej

En 2009, 1,1 million de voyageurs ont fréquenté l'aéroport de Karlsruhe/Baden-Baden. Parmi eux, 17% d'Alsaciens.

Rhône grâce au futur TGV. »

La ligne ferroviaire ne passe qu'à 2 km de l'aéroport mais la dévier coûte 180 millions d'euros, somme qui n'est pas encore réunie.

L'avenir de l'aéroport d'Entzheim semble « plus fragile », d'après Annick de Montgolfier,

rapporteur au Césa d'un avis sur l'aéroport strasbourgeois. La fréquentation est tombée à 1,1 million de passagers en 2009, contre 2 millions en 2006 « Nous adoptons une stratégie de reconquête », affirme Francis Ruetsch, directeur commercial de l'aéroport de Strasbourg et membre de la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Strasbourg, l'organisme gestionnaire de l'aéroport. *Il faut d'abord renforcer les lignes existantes, en particulier celle vers les grands hubs, les carrefours aériens comme Roissy ou Prague. Air France, qui a une activité très intense chez nous, va renforcer sa fréquence vers Amsterdam. Ces liaisons permettent d'avoir un grand nombre de correspondances.*

Autre piste de développement, trouver de nouvelles compagnies, dont quelques low-cost, et ouvrir des lignes, vers Londres par exemple, ou des charters « Mais la crise économique a provoqué de grosses pertes chez les compagnies aériennes qui préfèrent gérer l'existant et attendre pour investir. » Car dans ce milieu, « ce ne sont ni les structures gestionnaires, ni les institutions qui font l'avenir d'un aéroport mais les compagnies aériennes », souligne Annick de Montgolfier.

Rayonnement. L'aéroport doit prochainement se doter d'un nouveau statut pour devenir une société d'exploitation aéronautique (SEA) et ainsi, accueillir des investisseurs privés. « Cela permettra d'avoir plus de possibilités en terme d'investissements et moins de rigidité. La structure publique est assez lourde pour affronter un domaine aussi réactif et compétitif que l'aéronautique », relève le directeur commercial.

Le scénario d'une ville sans aéroport est exclue, selon le rapport du Césa. « Il contribue au rayonnement de Strasbourg comme capitale européenne et la municipalité y tient beaucoup », affirme Annick de Montgolfier, mais c'est un aéroport régional, et même bas-rhinois. Son point d'équilibre se situe autour d'un million de passagers. »

« Notre objectif est de garder un aéroport international, précise Patrick Pincet, directeur de cabinet du maire de Strasbourg et du président de la CUS. Il pourrait atteindre 1,5 million de passagers s'il se développe dans une logique de complémentarité avec celui de Bâle-Mulhouse. Les deux agglomérations ont entamé des discussions et la question des aéroports a été posée. »

Eve Chalmandrier

res de triage

aires peut faire de l'Alsace une plaque tournante de la logistique européenne à l'horizon 2030.



Julien Lemaignan/Cuej

Le Port autonome de Strasbourg compte récupérer 150 km de voies ferrées sur la zone portuaire. Le développement d'un service de liaisons ferroviaires permettrait de favoriser le trafic des conteneurs et de concurrencer le transport routier.

afin de concurrencer le transport routier. Aujourd'hui, il est plus simple pour un entrepreneur isolé à Saverne d'envoyer sa marchandise à Anvers par camion.

L'OPF aurait pour tâche de rassembler les wagons remplis par ses clients ici et là en Alsace. Un opérateur classique achèverait ensuite le train complet vers d'autres bases logistiques en Europe. La SNCF et les acteurs privés qui ont investi le marché après l'ouverture du fret à la concurrence en 2006 privilégient les flux de masse, plus rentables.

Grenelle. « Le but est de s'affranchir des contraintes de la SNCF, explique Didier Dieudonné, directeur délégué général du PAS. Aujourd'hui, la gare du port du Rhin ouvre à 5 heures, alors que certaines entreprises auraient besoin d'envoyer leurs colis plus tôt. L'OPF pourrait proposer des services spécifiques, comme la gestion des passages de frontières. C'est un cap important si nous voulons devenir une base européenne. » Il faudra d'abord récupérer les 150 kilomètres de voies dont Réseau ferré de France (RFF) et la SNCF sont propriétaires sur la zone portuaire. Cette cession est prévue par la loi sur l'environnement Grenelle 2, dont le décret d'application est attendu cette année.

Ensuite viendra la remise en état de connexions ferroviaires en déshérence, par exemple entre les zones industrielles de Molsheim ou Obernai et Stras-

bourg. Au niveau européen, à défaut de voir se concrétiser le canal Rhin-Rhône à grand gabarit, les logisticiens attendent le « Rhin-Rhône d'acier », à savoir la liaison ferroviaire entre l'Alsace et Lyon. Celle qui existe est aujourd'hui empruntée par les trains de voyageurs, mais pourra être libérée au profit du fret quand le TGV Rhin-Rhône entrera en service. Elle permettrait de relier le nord de l'Europe à la Méditerranée, moyennant l'aménagement entre Belfort et Besançon de 24 tunnels, trop étroits pour les conteneurs, pour un coût de 60 millions d'euros. L'aménagement est inscrit au contrat de région 2007-2013 signé entre l'Etat et la Franche-Comté.

Enfin, 30 millions d'euros seront injectés par la France et l'Allemagne pour augmenter la capacité de la ligne de chemin de fer entre Mulhouse et Müllheim, 20 kilomètres plus à l'est sur la rive allemande du Rhin. Elle devrait être rouverte au trafic régulier l'année prochaine. « A terme, il faudra ajouter une deuxième voie », prévoit Patrick Hell, chargé des transports à la CCI sud-Alsace Mulhouse. L'enjeu consiste à connecter l'Alsace à la liaison ferroviaire Bâle-Duisbourg-Anvers, qui fait partie des trente projets d'aménagement prioritaires, à l'horizon 2020, du réseau transeuropéen de transport échafaudé par l'Union européenne.

Julien Lemaignan

« Proposer des services spécifiques, comme la gestion des passages de frontières. »

Didier Dieudonné, directeur délégué général du Port autonome

Le bon ticket du Pass'musées

L'abonnement annuel est le seul à fédérer Français, Suisses et Allemands.

Le Pass'musées est le premier passeport culturel tri-national en Europe. Créé en 1999 au sein de la Conférence du Rhin supérieur, cet abonnement donne accès à plus de 180 musées en Allemagne, Suisse et France. Avec plus de 28 000 ventes par an, dont 5000 en Alsace, l'association des Passeports des musées du Rhin supérieur est encore loin de son objectif de 40 000 unités. « Pour des raisons historiques, c'est en Suisse que ce Pass a le plus de succès », explique Gilles Meyer, le représentant français du Pass'musées. En effet, Bâle est la ville d'Europe où le nombre de musées par habitant est le plus important, et le Pass a été mis en place sur le modèle d'une carte commune aux musées bâlois. « De plus, ajoute Gilles Meyer, en moyenne, l'entrée d'un musée coûte 18 euros en Suisse, 7 en France, et 4 en Allemagne. L'acquisition du Pass, au prix de 71 euros pour

un an, est donc beaucoup plus vite rentabilisée par un Suisse. »

De tous les exemples de coopération transfrontalière dans le domaine de la culture, cette initiative est la plus réussie. « On fait 300 000 entrées avec le Pass'musées par an. Sans compter qu'avec chaque entrée adulte, le titulaire du ticket annuel peut venir avec cinq enfants gratuitement. »

Coopération. Le nombre de musées partenaires a presque doublé depuis le lancement, il y a onze ans. Les plus grands établissements d'art du Rhin supérieur en font partie, comme la fondation Beyeler à Bâle, le musée d'art moderne et contemporain de Strasbourg ou la Staatliche Kunsthalle à Karlsruhe. Et, si le public profite d'abord des musées proches de chez lui, il n'hésite pas à traverser la frontière. A la fondation suisse Beyeler, près de 30% des visiteurs sont Allemands et 13% Français. Au musée Frieder-Burda de Baden-Baden, 20% du public est français, pour presque autant de Suisses.

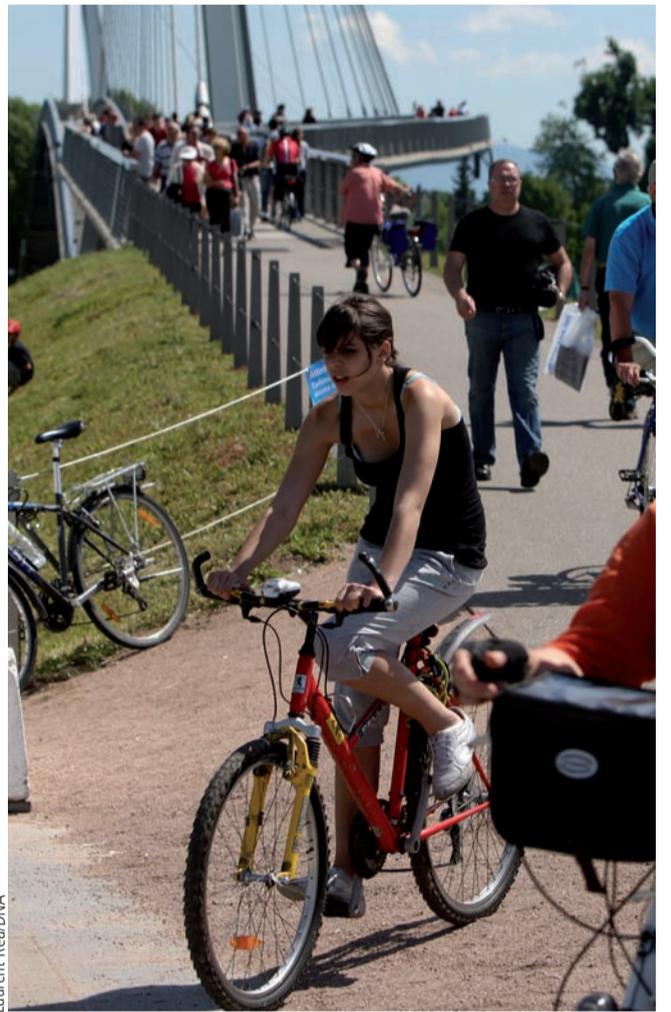
« Le public allemand et suisse n'a pas besoin de nous ». Sylvie Chauchoix-Becle, directrice du Zénith

Si le Pass'musées est un exemple concluant de coopération transfrontalière, l'Alsace n'arrive pas à profiter de sa proximité avec l'Allemagne et la Suisse dans d'autres domaines culturels. La Conférence franco-germano-suisse du Rhin supérieur a lancé d'autres projets transfrontaliers, mais aucun n'a jamais décollé. Un programme d'échange théâtral qui ne porte pas plus de cinq projets par an ou une coopération entre les bibliothèques qui n'a pas de budget sont les compétences presque abandonnées du « forum culture » au sein de la Conférence.

Politiques inexistantes. Même chose au niveau musical : le Zénith de Strasbourg, qui peut accueillir jusqu'à 12 000 personnes n'attire que des Français. « Les Allemands et les Suisses n'ont pas besoin de nous », explique Sylvie Chauchoix-Becle, la directrice du Zénith. L'offre culturelle dans leur pays est bien plus développée. La seule fois où on a eu de nombreux visiteurs allemands, c'était pour Rammstein. » Sylvie Chauchoix-Becle déplore des politiques culturelles quasi-inexistantes, ne permettant pas à la région de s'imposer dans le paysage rhénan.

Anastasia Lévy

Un président, un



Laurent Réal/DNA

« Accélérateur de particules »

Roland Ries, président de l'Eurodistrict, veut faciliter la coordination des politiques.



Fanny Holweck/Cuej

News d'ILL : Maintenant qu'il a une existence juridique et un statut, l'Eurodistrict va-t-il réaliser plus de projets ?

Roland Ries : Le Groupement européen de coopération territoriale (GETC) n'est évidemment pas une réponse universelle aux questions posées, mais c'est une étape importante, puisque jusqu'à maintenant on était dans une coopération transfrontalière qui n'avait pas de véritable base juridique. Nous avons été obligés de batailler pour arriver à ce résultat, notamment du côté français. Un des défauts de ce pays est d'être encore très jacobin, donc beaucoup de choses passent par Paris. Mais je suis heureux car cette étape permet d'avoir un budget, certes modeste, et une petite équipe de cinq personnes. Ce staff va pouvoir mobiliser des fonds européens. Il n'est pas question de créer une collectivité supplémentaire, c'est bien une instance de coordination et de codécision, en amont des projets. Nous sommes plutôt des facilitateurs, une sorte d'accélérateur de particules.

Cette institution n'est-elle pas en train de devenir une entité technocratique ?

R. Ries : Bien sûr, c'est un

Europapark : 10 - Haut-Koenigsbourg : 1

Le parc d'attraction allemand attire de plus en plus de monde. De ce côté du Rhin, on mise encore et toujours sur le folklore pour attirer les touristes.

EN 2009, environ quatre millions de personnes ont visité Europapark. La même année, 530 000 curieux arpentaient le Haut-Koenigsbourg, le lieu le plus visité d'Alsace. Ouvert en 1975 sur 16 hectares, le parc d'attraction allemand en



Cécile Thomas/Cuej

Le tourisme alsacien se repose sur le charme des colombages et de la cathédrale.

compte aujourd'hui 85 et ne cesse de diversifier ses activités. Avec quatre hôtels 4 étoiles, pour 2900 lits, c'est le plus grand complexe hôtelier d'Allemagne. L'Alsace fait figure de parent pauvre, malgré ses 114 000 lits touristiques. Il n'y a pas d'hôtel de prestige dans la région et les structures pour le tourisme d'affaires, comme le Wacken ou le Palais des congrès à Strasbourg, n'ont pas été rénovées depuis plus de vingt ans.

Marché de Noël. Mais en matière de tourisme traditionnel, l'Alsace sait faire. Elle exploite, jusqu'à épuisement, le filon traditionnel des « cinq C » (coiffe-choucroute-cigogne-cathédrale-columbage). Le mois de décembre est le point culminant en termes de fréquentation. À Strasbourg, le marché de Noël a attiré deux millions de visiteurs en 2009. Le TGV-Est, arrivé en 2007, facilite les déplacements. En 2008, 8% des touristes l'ont emprunté, contre 4% l'année de son lancement.

Le tourisme en Alsace représente 28 000 emplois et 5,1% du PIB, essentiellement grâce à la période hivernale. En été, les hôtels ne sont pas remplis.

Seuls les campings ont vu, entre mai et septembre 2009, leur fréquentation augmenter par rapport à l'année précédente. La crise est passée par là. Pas d'événement fédérateur en été : c'est ce qui semble faire défaut à l'Alsace. Les animations à petite échelle ne suffisent pas pour que les visiteurs restent plus de 1,9 jour (durée moyenne de séjour en Alsace). Et si l'on en croit l'exemple de la foire aux vins de Colmar qui attire en août entre 7000 et 10 000 visiteurs, le créneau estival n'est pas au sommet de ses capacités.

Pour les liaisons aériennes, les données sont pourtant les mêmes. Europapark comme l'Alsace sont au centre d'un tissu qui comprend les aéroports de Bâle, Francfort, Stuttgart et Strasbourg, avec des durées de trajet courtes. Si les touristes viennent des mêmes pays (France, Allemagne, Suisse, Belgique), la moyenne d'âge creuse l'écart : 28 ans pour les visiteurs d'Europapark, tandis que l'Alsace attire un public plus âgé. Le seul événement destiné aux jeunes dans la région, le festival de musique électronique Ososphère en octobre, ne dure que 48 heures.

Cécile Thomas

Le staff, un budget : l'Eurodistrict prend corps

Un nouveau statut ancre l'institution franco-allemande dans le concret, mais la création d'un territoire rhénan unifié reste complexe.

TROIS cent soixante-seize kilomètres : c'est le trajet que devaient effectuer les Français résidant à Kehl pour refaire leur passeport. Depuis

le 1^{er} janvier 2009, ils ne sont plus obligés de se rendre au consulat de France à Munich et peuvent déposer leur dossier à deux kilomètres de chez eux, à la mairie de Strasbourg. Ce type de simplification, on le doit à l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau.

L'institution ne se contente pas d'organiser des pique-niques européens et une fête du vélo une fois par an. Sur le papier, elle a la noble tâche de créer un territoire européen pilote en matière d'intégration, qui ferait disparaître les barrières administratives tout en facilitant la vie quotidienne des habitants. Telle était l'ambition de Jacques Chirac et de Gerhard Schröder lorsqu'ils ont lancé ce projet, en 2003, à l'occasion du 40^e anniversaire du Traité de l'Élysée. L'entité concerne 860 000 habitants des deux rives du Rhin, répartis dans 79 communes.

Statut. Depuis sa création en 2005, l'Eurodistrict, jusque là simple instance informelle, a du mal à démarrer et à entrer dans le quotidien des citoyens. Pour y remédier, il s'est constitué, le 1^{er} février, en groupement européen de coopération territoriale (GECT). Présidée par le maire de Strasbourg, Roland Ries, avec l'Allemand Franck Scherer pour vice-président, l'institution, dont le siège est à Strasbourg et le secrétariat à Kehl, devrait désormais s'impliquer dans davantage de projets, même si le budget de 850 000 euros qui lui a été attribué reste modeste. En pratique, l'Eurodistrict peut maintenant se doter d'une organisation, acheter et vendre des biens et employer du personnel. Mais créer un territoire commun est complexe et un nouveau statut ne suffira pas à changer les choses du jour au lendemain. « *Les premiers éléments, comme les randonnées, les parcours d'orientation au Jardin des deux rives ou la coordination des services de secours lors du Tour de France étaient très ponctuels. L'inscription dans la durée est un passage obligé qui n'est pas abouti* », estime Philippe Hamman, maître de conférence en sociologie à l'Université de Strasbourg.

Des impulsions en ce sens commencent à être données. Ainsi, grâce à l'Eurodistrict, la clinique de l'épilepsie à Kork (lire ci-contre), créée en janvier

2009, peut accueillir des patients français et travaille en coopération avec les hôpitaux de Strasbourg. Par ailleurs, une salle d'athlétisme va ouvrir en mai à Offenbourg et des sportifs

français pourront venir s'entraîner. « *Cela n'a pas été conçu comme un projet franco-allemand, mais c'en est devenu un grâce à l'Eurodistrict* », explique Wolfgang Reinbold, coordinateur européen de la ville d'Offenbourg. En matière d'éducation, un projet d'apprentissage transfrontalier est sur les rails.

Obstacles. Mais pour respecter sa mission d'origine, l'institution devra dépasser la coopération et arriver à une véritable codécision. Le Rhin reste une frontière, au sens propre du terme. Ainsi les hélicoptères de secours allemands ne peuvent pas se poser en France, en dehors des hôpitaux. Et quand bien même ils le pourraient, l'intervention serait

facturée, car elle est du ressort du secteur privé en Allemagne, à l'inverse de la France. Les obstacles de ce type sont légion, dans de nombreux domaines de la vie quotidienne, à commencer par le droit social. Les Français qui emménagent à Kehl n'ont pas toujours conscience qu'ils vont être imposés différemment, selon Cindy Schilknecht, chargée de mission à Infobest : « *Parfois, les gens ne comprennent pas qu'ils sont dans un autre pays, et pas dans une banlieue de Strasbourg.* »

Si l'Eurodistrict est censé améliorer la vie quotidienne des citoyens, peu d'entre eux savent qu'il existe. Patrice Harster, directeur général de Regio Pamina, l'un des quatre Eurodistricts de la région, prend les choses avec humour : « *En 1998, pour notre dixième anniversaire, une étude a montré que 10% des gens nous connaissaient. En 2008, pour nos 20 ans, ils étaient 20%. A ce rythme-là, dans 100 ans, tout le monde nous connaîtra !* »

Fanny Holveck



risque... Dans un premier temps, je voulais un référendum transfrontalier pour faire connaître l'Eurodistrict et faire adhérer au maximum les citoyens. J'ai été obligé d'y renoncer car les Allemands m'ont fait observer que chez eux, un référendum n'est pas quelque chose qui se fait facilement. On risquait d'avoir une faible participation, et donc d'être contre-performants.

On a alors mis en place une plate-forme internet qui permet une concertation à distance. C'est bien, mais l'implication personnelle des gens serait mieux. Il y a encore du chemin à faire pour que les citoyens s'approprient l'Eurodistrict. Il faut qu'ils aient le sentiment que cela leur apporte quelque chose dans leur quotidien.

Comment aboutir à une véritable codécision alors que de nombreux domaines comme la fiscalité, le droit social ou la santé restent du ressort de chaque pays ?

R. Ries : Il ne s'agit pas de codécider au sens strict du terme. Jusqu'à maintenant, on décidait chacun de notre côté et ensuite, dans le cadre de l'Eurodistrict, on essayait de coordonner les politiques menées de part et d'autre. Là, on va faire des politiques en commun, en amont, et ensuite on les fait valider par les instances respectives. Dans le domaine des impôts par exemple, l'idée est de rapprocher nos systèmes fiscaux.

Propos recueillis par F.H

Le 17 mai 2009, Français et Allemands se sont retrouvés pour la fête du vélo, organisée par l'Eurodistrict.

La région compte quatre Eurodistricts :
- Strasbourg-Ortenau
- Région Fribourg/Centre et Sud-Alsace
- Régio Pamina - trinational de Bâle.

Hospitalisés à Kork, soignés à Strasbourg

Des spécialistes des deux villes se sont associés pour une meilleure prise en charge de l'épilepsie.

UN bâtiment énorme dans un petit village près de Kehl, de longs couloirs peints en blanc. Une fillette de sept ans pousse son lit roulant, aidée d'une infirmière. La petite porte un casque, qui tranche avec son sourire. Elle raconte sa journée en français, sa langue maternelle. Depuis janvier 2009, les hôpitaux universitaires de Strasbourg et le centre d'épilepsie de Kork collaborent. Les patients sont traités dans les deux institutions, selon leurs besoins.

C'est grâce à cette coopération que la petite fille peut à la fois profiter d'un séjour de longue durée en Allemagne et continuer à aller à l'école à Strasbourg, à dix kilomètres de là. Bernhard Steinhoff, directeur du centre de Kork, explique : « *Notre clinique est l'une des plus grandes d'Allemagne, avec une capacité de 100 lits. Le département de neurologie de l'hôpital universitaire à Strasbourg est plus petit, mais il permet de faire des diagnostics plus pointus, car il dispose d'appareils que nous ne pouvons pas nous offrir.* »

Savoir. A l'origine de cette coopération, la rencontre entre Bernhard Steinhoff et Édouard Hirsch, responsable du programme d'épileptologie au

CHU de Strasbourg, en 1999. Les deux hommes publient une étude ensemble et décident que chaque année leurs équipes confronteront leur savoir dans des conférences communes. « *L'Eurodistrict a joué un rôle de catalyseur. Il nous a apporté une aide technique, un lobbying politique, un savoir-faire, un soutien moral. Et son nom associé au projet est comme un label* », constate Édouard Hirsch. En un an, les médecins français et allemands se sont rencontrés huit fois et ont discuté de 78 cas ; beaucoup ont été traités de l'autre côté du Rhin et deux ont été opérés à Strasbourg.

L'Union européenne soutient le projet dans le cadre d'Interreg, un programme encourageant la coopération transfrontalière, à hauteur de 1,2 million d'euros. Les deux hôpitaux allouent chacun 0,6 million d'euros. Avec ce budget, ils financent entre autres le personnel supplémentaire. Le projet est soutenu pour trois ans, mais Bernhard Steinhoff, optimiste, pense qu'il va se poursuivre. Un bureau d'information pour les patients et leurs proches devrait être installé. Kehl ou Strasbourg : le lieu n'est pas encore déterminé.

Kathrin Aldenhoff



en 2010

Le CONSEIL GÉNÉRAL DU BAS-RHIN S'IMPLIQUE

POUR LES JEUNES : PLUS DE SOLIDARITÉ ET D'ACCOMPAGNEMENT AU QUOTIDIEN

- Pass'Accompagnement (social, professionnel et locatif) pour les jeunes de 18 à 25 ans
- Pass-âge (qui fêtera ses 5 ans en avril) qui permet à chaque jeune bas-rhinois de bénéficier d'une écoute vigilante de professionnels sur tout type de questionnement personnel : amour, santé, alcool, solitude, etc.

EN MATIÈRE DE VIE QUOTIDIENNE : TOUJOURS PLUS DE SERVICES

- Pass-foncier® pour acquérir un logement à des conditions privilégiées
- Rénov'Habitat, notre coup de pouce pour toute envie de rénovation de votre logement et qui permet d'en améliorer le confort
- Une ligne directe 09 72 67 67 67 pour connaître les horaires des cars du Conseil Général
- Des sites inforoute67.fr et vialsace.eu pour les conditions de circulation et le calcul du trajet en transport en commun

POUR NOTRE ÉCONOMIE LOCALE ET NOTRE ENVIRONNEMENT

- Plates-formes départementales d'activités pour accueillir les entreprises
Appel à projets auprès des entreprises et associations dans le domaine des innovations technologiques pour
- améliorer le confort des personnes âgées dépendantes ou handicapées et faciliter leur autonomie
Forte mobilisation dans la lutte contre les coulées de boues

POUR TOUTE INFORMATION SUR TOUS CES SERVICES
DU CONSEIL GÉNÉRAL DU BAS-RHIN, CONTACTEZ-NOUS :
communication@cg67.fr



CONSEIL GÉNÉRAL
Bas-Rhin
www.bas-rhin.fr