



Hambourg dans le contexte du système métropolitain allemand

Dieter Läßle, Professor, Technische Universität Hamburg-Harburg

1. Hambourg, éléments de contexte

– Histoire

Ville libre et hanséatique tournée vers la mer, elle a d'abord refusé la réunification avec l'Allemagne demandée par Bismarck après 1870 puis l'a acceptée sous réserve que Berlin finance les vastes quartiers d'entrepôts du port et que cette partie de la ville, reste zone internationale.

Traditionnellement Hambourg est tournée vers l'Angleterre et la Baltique pour le commerce mais également sur le plan culturel. Ainsi, longtemps, Hambourg n'a pas possédé d'universités, la bourgeoisie portuaire envoyant ses enfants se former à Londres ou à Amsterdam (la première université – à orientation technologique – a été créée au XX^{ème} siècle à l'initiative de représentants ouvriers de la population).

– Géographie

Hambourg s'est développée spatialement sur un schéma simple : les habitations au Nord, le port et les entrepôts au Sud. La Ville-État reste limitée dans son développement par ses frontières administratives.

2. Le système métropolitain allemand

La répartition spatiale

La réalité métropolitaine est polycentrique et dense à l'Ouest, constituée de centres isolés entourés de zones peu denses à l'Est.

Les difficultés des métropoles

Depuis 20 ans, les métropoles allemandes souffrent:

- d'un déclin démographique qui touche même le centre des villes. Toutefois, depuis 2000, il existe une tendance à la réurbanisation, essentiellement à l'Ouest (Munich, Köln, Stuttgart, Hambourg). A l'Est, les villes sont en décroissance mais moins rapidement que les zones rurales.
- d'un chômage important, réduit temporairement après la réunification mais relancé après 1992 et qui peut atteindre aujourd'hui un taux de 20% (Berlin)

- d'une érosion de leurs ressources financières du fait des problèmes démographiques, économiques et sociaux évoqués ci-dessus, de la nécessité de gérer des équipements et infrastructures désormais surdimensionnés, d'un domaine de compétences limité par les Länder, de la concurrence entre Länder et État fédéral et de l'absence jusqu'à récemment d'une politique fédérale pour les villes.

La politique de métropolisation

La conférence des Ministres des Länder a défini une stratégie de distribution polycentrique des fonctions métropolitaines en identifiant les villes centre et les villes intermédiaires concernées.

Situation paradoxale : aujourd'hui l'Allemagne, pays exportateur dans le monde entier, ne possède pas de ville à dimension mondiale. La partition Est/Ouest n'a en effet pas permis à Berlin d'affirmer une position dominante. Il existe donc une spécialisation et non une hiérarchisation des métropoles allemandes.

3. Les orientations stratégiques de Hambourg

Les clusters

Ils se créent et se renforcent autour des 5 axes suivants :

- port et logistique
- aéronautique
- sciences de la vie
- technologies de l'information et des médias
- Chine

L'ouverture sur le monde

Après la réunification, l'Elbe a été réouverte et les relations ont été rétablies avec Berlin et les pays baltes.

Au niveau international Hambourg a établi des relations privilégiées avec la Chine, Singapour, le Japon, la Suède, la Finlande.

La croissance économique et l'emploi

Le taux de chômage est de 10%, il atteint 23% pour les populations ouvrières immigrées. Les industries traditionnelles, le commerce, le port (avec le développement de la conteneurisation), perdent des emplois, les services aux entreprises (consultants, publicité), les services métropolitains (éducation, santé) les assurances et, surtout, l'industrie des médias (audiovisuel, TIC, publications, Internet) en gagnent.

Au niveau territorial, les nouvelles activités s'intègrent dans les quartiers et remplacent les usines et les chantiers navals dans le cadre d'opérations privées soutenues par la Ville.

Toutefois, aujourd'hui, la dynamique est au-delà des frontières et une coopération avec les Länder voisins (Schleswig-Holstein et Basse Saxe) s'esquisse.

Hambourg souffre de l'absence de banlieues développées et de difficultés de communication: toutes les liaisons routières passent par la ville, réticente à implanter des contournements par crainte de perdre des activités.

*Compte-rendu rédigé par **Jean-François Caillat***