
Revue d'Alsace

Revue d'Alsace

134 | 2008
Varia

La métropolisation et la grande vitesse ferroviaire : quels enjeux pour l'Alsace ?

Raymond Woessner



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/alsace/1328>
DOI : 10.4000/alsace.1328
ISSN : 2260-2941

Éditeur

Fédération des Sociétés d'Histoire et d'Archéologie d'Alsace

Édition imprimée

Date de publication : 1 octobre 2008
Pagination : 307-320
ISSN : 0181-0448

Référence électronique

Raymond Woessner, « La métropolisation et la grande vitesse ferroviaire : quels enjeux pour l'Alsace ? », *Revue d'Alsace* [En ligne], 134 | 2008, mis en ligne le 01 octobre 2011, consulté le 30 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/alsace/1328> ; DOI : 10.4000/alsace.1328

Tous droits réservés

La métropolisation et la grande vitesse ferroviaire : quels enjeux pour l'Alsace ?

Selon François Heisbourg, la mondialisation produit « un système-monde visqueux », « un monde sans maîtres » où l'hégémonie des États est improbable alors que l'anarchie est possible (Heisbourg, 2007). Si la capacité de structuration des territoires par les États va en s'amenuisant, le vide relatif qui en résulte est occupé par les villes et plus précisément par les métropoles. Sur la base du libéralisme économique, celles-ci créent un réseau planétaire, parfois dénommé l'archipel mégapolitain mondial (AMM) (Dollfus, 1997). Il s'agit d'un club restreint, dominé par New York, Londres, Tokyo et Paris. Certaines grandes villes françaises essaient de le rejoindre sans être sûres de pouvoir atteindre la taille critique nécessaire, à l'image de Lille, Lyon et Marseille. En Alsace, Strasbourg n'apparaît dans aucune liste concernant l'AMM ou ses variantes. La région se situe dans une catégorie seconde. Elle cherche sa place en Europe. Elle essaie de développer des fonctions de commandement et d'innovation. D'une manière ou d'une autre, elle tente de se connecter sur les portes d'entrée globales.

L'objectif de cet article n'est pas d'analyser l'ensemble du processus de la métropolisation de Strasbourg et de l'Alsace, mais d'examiner comment la région pose la problématique de l'accès à l'AMM par le développement de ses réseaux de transport. L'année 2007 constitue bien entendu un moment exceptionnel puisque le TGV dessert l'Alsace à partir du 10 juin (si l'on excepte le TGV Méditerranée depuis 2004). Le premier fait important concerne la relation de concurrence et de complémentarité entre le mode aérien et la grande vitesse ferroviaire. Lorsque le temps de parcours total est inférieur à 3 heures, il est usuellement admis que le TGV l'emporte sur l'avion. Outre le choix modal, une deuxième interrogation concerne les impacts de la grande vitesse en fonction des échelles territoriales : les logiques diffèrent selon que l'on raisonne à l'échelle du Rhin supérieur, de l'Alsace, de l'agglomération de Strasbourg ou de Mulhouse, enfin du seul quartier de la gare... Mais tout se tient pour faire système : la performance régionale dépend de l'efficacité relative de tous les maillons associés. De plus en plus, la SNCF considère que les TER ont une mission double à remplir : la desserte régionale d'une part, l'alimentation des TGV d'autre part.

Dans une région aux jeux d'acteurs traditionnellement fragmentés et dépendant des décisions du pouvoir central, l'accession à l'excellence apparaît difficile ; elle dépend d'articulations complexes associant les élus, les administrations déconcentrées, les entreprises, voire même les associations de citoyens (Woessner, 2007).

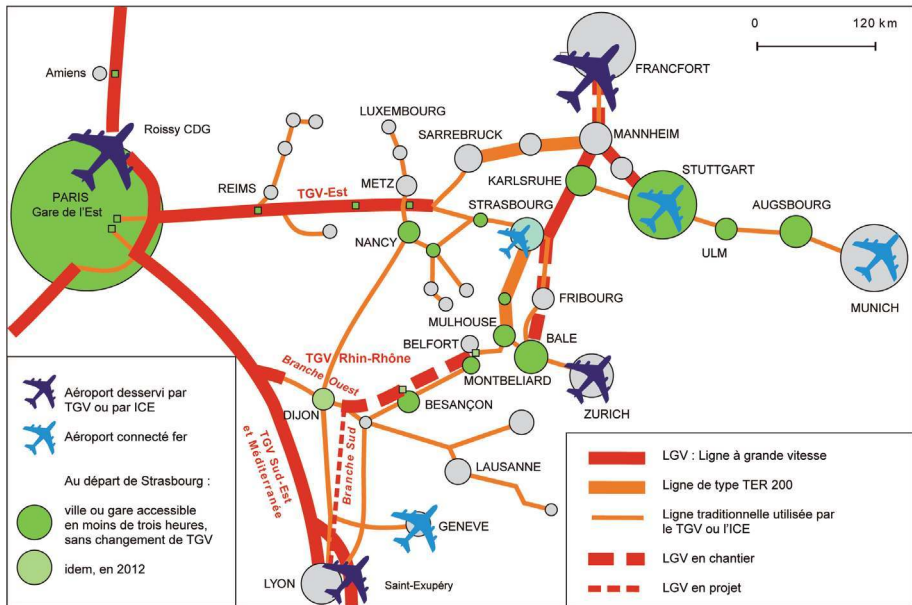


Fig. 1 : Croquis de repérage, les lieux cités et les réseaux de la grande vitesse.

L'échelle monde : quelles portes globales pour l'Alsace ?

L'Alsace et le Pays de Bade apparaissent comme des territoires « en creux », cernés par des métropoles qui leur sont extérieures, comme Paris (2^e aéroport d'Europe et 7^e au monde), Francfort-sur-le-Main (3^e en Europe) et Zurich (15^e) qui sont autant de portes d'entrée globales. On compte 443 km entre Strasbourg et Roissy-CDG, 202 km entre Strasbourg et l'aéroport de Francfort.

Sur la base des meilleurs temps de parcours, le TGV-Est met la gare centrale de Strasbourg à 2 heures 29 minutes de la gare TGV de Roissy-Charles de Gaulle. Mais faute de ligne à grande vitesse (LGV), l'aéroport de Francfort-sur-le-Main reste à 2 heures 05 et celui de Zurich à 3 heures 10 minutes environ. (Comme il n'y a pas de connexion directe entre Strasbourg et cet aéroport, il faut changer de train soit à Bâle, soit en gare centrale de Zurich). Malgré tout, la plate-forme aéroportuaire allemande reste la plus proche de l'Alsace ; elle bénéficie en outre

de 8 trains quotidiens contre 4 trains directs pour Roissy-CDG. Vers 2013, la combinaison du nouveau pont strasbourgeois sur le Rhin et de la mise à grande vitesse de la ligne ferroviaire Francfort-Bâle donnera un avantage supplémentaire à Francfort et à Zurich. En outre, depuis l'absorption récente de la compagnie Swissair par la Lufthansa, ces deux plates-formes sont devenues complémentaires.

Dès l'entre deux-guerres, Walter Christaller avait déjà évoqué cette hiérarchie avec Francfort et Zurich comme villes primatiales du Rhin moyen-supérieur (Bailly, 1975). Mais les affrontements nationalistes et le nazisme ont détourné les Alsaciens pour longtemps du tropisme exercé par la métropole allemande. À présent, il importe de se préoccuper des relations avec Francfort tout comme de celles avec Zurich, dont l'Alsace peut devenir une sorte d'arrière-pays au même titre qu'avec Paris. Quant à Munich, elle apparaît plus lointaine pour longtemps encore, à 3 heures 40 minutes de Strasbourg, mais son aéroport compte passer à 50 millions de passagers en 2015 ; il sera alors connecté au Hauptbahnhof en dix minutes toutes les dix minutes par train à sustentation magnétique ! Enfin, il faut également se soucier de l'aéroport de Stuttgart, aux destinations seulement euroméditerranéennes, mais dont le trafic aérien pèse cinq fois celui de Strasbourg en 2006 (10 millions de passagers contre 2), et qui va bientôt être relié par le rail en 8 minutes à la gare centrale contre 40 minutes aujourd'hui.

L'échelle Europe et Méditerranée : concurrences aériennes

Les deux aéroports de Strasbourg-Entzheim et de Mulhouse-Bâle (EuroAirport) desservent largement l'Euroméditerranée, mais de manière fort différente. Étonnamment, Strasbourg, la « capitale de l'Europe », dispose d'abord d'un aéroport franco-français ; sur un trafic total de 2 millions de passagers, la première desserte étrangère est Luxembourg avec seulement 44 830 passagers en 2006. En 2007, avec l'arrivée du TGV-Est, l'aéroport subit un coup terrible puisque la moitié de son trafic concerne Paris ! En 2006, Orly a été sa première destination (742 526 passagers) suivie par Roissy-CDG (262 272 passagers), soit plus d'un million de passagers. Les experts s'attendent à une perte de 500 000 à 600 000 passagers par an. Quant à Bâle et Mulhouse, elles ont construit leur aéroport binational à partir de 1946, ce qui constitue aujourd'hui encore un tour de force juridique inégalé dans le monde. Depuis 2000, la superstructure de l'EuroAirport jette ses colonnes en Y vers le ciel ; les 230 millions d'euros investis dans l'extension des infrastructures visaient un flux de 5 millions de passagers, le *hub* de Crossair (une filiale de Swissair) permettait d'atteindre quotidiennement 62 villes et les prévisions étaient de 8,5 millions de passagers à l'horizon 2020. Mais tout cela a été balayé par la faillite de Swissair en 2002, et l'activité est redescendue au niveau de 1995. Puis l'arrivée des compagnies *low cost* a sonné l'heure de la reprise avec EasyJet et SkyEurope en 2005, Ryanair et TUIfly en 2007. En 2006, l'EuroAirport a établi un nouveau record avec 4 millions de passagers transportés.

Au sein d'une région aussi densément peuplée que le Rhin supérieur, un aménagement rationnel consisterait à concentrer les flux sur un nombre restreint de plates-formes aéroportuaires afin d'économiser l'espace bâti et d'empêcher le saupoudrage des nuisances qu'ils génèrent. Il se passe exactement le contraire entre Karlsruhe et Bâle. Dans les années 1970 déjà, Strasbourg était restée sourde à la proposition de Karlsruhe en vue de la création d'un aéroport commun à Roehswoog. Puis, après la guerre froide, les militaires de l'OTAN ont déserté leurs bases allemandes de Baden-Baden, de Lahr et de Bremgarten. Aujourd'hui, à 60 km de Strasbourg, voici le Baden Airport (Söllingen), propriété commune de l'Aéroport de Stuttgart, de la Ville de Karlsruhe et du Land de Bade-Wurtemberg. Parti de zéro en 1996, il a transporté 835 000 passagers en 2006. Chassée de Strasbourg par un procès, la compagnie *low cost* Ryanair y est en pleine croissance. Une nouvelle aérogare lui donne une capacité de 2 millions de passagers annuels.

Au Black Forest Airport de Lahr, la société Flugplatz Lahr appartient au groupe australien Wiggins basé à Londres. Après le refus du Land de Bade-Wurtemberg d'accorder une licence pour les vols de passagers, Roland Mack, à la tête du parc d'attractions Europa-Park (3,9 millions de visiteurs en 2005), a pesé de son influence au sein de l'Union Chrétienne-Démocrate (CDU) qui dirige le Land. Il s'agit d'organiser un pont aérien entre Europa-Park et l'Angleterre. En mai 2006, le Land du Bade-Wurtemberg a finalement accordé son autorisation pour un aéroport qui ne touchera pas de subventions, contrairement au Baden Airport. Déjà, le Black Forest Airport table sur 1,2 million de passagers en 2011. Enfin, à Bremgarten, le parc d'activité apporte de précieuses ressources foncières aux entreprises de la région de Fribourg-en-Brisgau ; et l'aéroport a commencé à développer des vols charters.

Tout ceci fait évidemment désordre dans la région de l'Oberrhein qui se flatte par ailleurs des nombreuses réalisations dues à la coopération transfrontalière. Force est de constater que le monde aéroportuaire y est d'abord devenu une sorte de laboratoire du libéralisme économique que la Suisse et l'Allemagne exploitent avec succès.

L'échelle Rhin supérieur : maillons faibles ferroviaires

Au départ de Strasbourg, dans le périmètre de l'espace-temps des trois heures, les TGV-Est (2007) et Rhin-Rhône (2011 pour la branche Est) permettent d'atteindre Paris, Zurich, Ulm, Francfort, Luxembourg, ou encore Amiens. Lorsque la branche Sud du TGV Rhin-Rhône sera construite (à une date inconnue), Lyon rejoindra ce groupe de villes... La dissymétrie favorable à Paris et à l'Est français au détriment de l'Europe centrale devrait s'amoinrir à partir de 2013 avec l'augmentation des performances de la grande vitesse allemande sur la rive droite du Rhin. Dès lors, la question qui se pose pour le Rhin supérieur devient celle de la localisation des nœuds ferroviaires. Concrètement, on observe un problème de géométrie : le TGV

français est construit selon une arborescence à partir de Paris alors que dans les régions rhénanes les axes sont connectés entre des villes-carrefours. Etienne Juillard avait remarqué que l'Alsace occupe un emplacement privilégié au croisement des axes Hambourg – Barcelone et Rotterdam – Gênes (Juillard, 1970). Joël Forthoffer a expliqué la position stratégique de l'Alsace dans le Rhin supérieur (Forthoffer, 1997). Mais on sait également qu'un carrefour n'est pas une donnée naturelle. La grande vitesse ferroviaire provoque des effets d'évitement pour les villes mal pourvues. C'est ainsi qu'au lieu d'un aménagement du territoire on peut assister à des déménagements (Troin, 1995).

Depuis la gare de l'Est à Paris, la LGV court jusqu'à Baudrecourt en Lorraine. Elle se ramifie vers les villes de l'Est français et du Rhin moyen-supérieur. Il est très facile pour les Parisiens de faire l'aller-retour dans la journée vers une autre ville, et cela est vrai aussi lorsqu'ils prennent l'avion. Mais les choses se passent différemment pour les villes de province qui sont peu ou mal accessibles directement entre elles. Un exemple ? Lorsqu'un étudiant d'histoire-géographie part de Strasbourg pour aller passer l'oral du concours national du Capes à Châlons-en-Champagne, il quitte sa ville à 14 h 37 et arrive à 19 h 43, soit un voyage de 5 h 06 avec deux TER du fait d'une correspondance à Nancy. Un étudiant parisien, lui, dispose d'un TGV direct en 1 h 31. Ou alors, s'il est rusé et fortuné, notre Strasbourgeois ira à Paris en TGV puis reviendra à Châlons grâce à deux TGV, le tout en 3 h 02 ! À l'évidence, le TGV permet aux Parisiens, touristes, cadres, chefs d'entreprise ou encore chercheurs, de se rendre plus vite et pour moins cher dans les autres villes que ne peuvent le faire les habitants de ces villes entre eux. Il en résulte deux conséquences majeures.

Tout d'abord, l'Île-de-France dispose ainsi d'un fort avantage concurrentiel. Ses investisseurs peuvent facilement conquérir des marchés dans les villes de province. Déjà présentes de manière écrasante à Paris, les fonctions supérieures vont évidemment continuer à s'y rassembler et à y prospérer. Les fonctions triviales, elles, sont de plus en plus dédiées à la province. Elles abritent des directions-relais qui pilotent en général plusieurs régions et qui encadrent des exécutants éparpillés en fonction des besoins.

Ensuite, lors de l'arrivée du TGV-Est, il a beaucoup été question de devenir une banlieue parisienne, avec des résidents qui iraient travailler chaque jour ou occasionnellement à Paris. Ce phénomène est une réalité avérée pour une distance-temps d'une heure vers Paris, comme c'est le cas par exemple pour Lille. Il le sera probablement pour Reims qui veut requalifier une partie de son centre historique en vue d'accueillir une population de cadres. Mais Saverne est à deux heures de Paris et Strasbourg à 2 h 20... Au total, à bien y regarder, c'est d'abord Paris qui va beaucoup profiter du TGV. À moins qu'on ne reconsidère toute cette géométrie.

Pour faire un contrepoids face à Paris, il n'y a qu'une seule solution : il faut mettre les villes du Grand Est français et du Rhin moyen-supérieur en réseau. Il aurait même fallu commencer par là avant de se connecter à Paris par la grande vitesse ferroviaire mais c'était impossible à faire. D'une part, la frontière nationale reste un obstacle puissant qui casse les réseaux. D'autre part, suite à une longue histoire jacobine,

les villes et les régions françaises dépendent de Paris et ne travaillent pas ensemble. Toutefois, depuis une quinzaine d'années au moins, l'État français lui-même pousse à des collaborations interrégionales et transfrontalières mais les résultats sont pour l'instant limités. Et pourtant ! S'il existe en Alsace des usines allemandes ou suisses de fort contenu technologique, c'est bien parce que la distance qui les sépare de leurs centres de direction est très faible. Le risque de délocalisation est alors proche de zéro. C'est pourquoi il faudrait ramener la distance-temps entre les villes du Grand Est et du Rhin moyen-supérieur à une heure ou deux. Avec le TGV Rhin-Rhône intégral, Strasbourg serait seulement à 2h 10 minutes de Lyon ! Ce qui veut dire que, aujourd'hui, les infrastructures de la grande vitesse sont insuffisantes. Strasbourg pourrait constituer le nœud naturel d'un tel dispositif mais il n'existe pas un seul mètre de LGV en Alsace. Il n'existe que les Déclarations d'Utilité Publique pour une LGV Baudrecourt-Vendenheim depuis 1996 et pour une LGV Genlis (Dijon)-Lutterbach depuis 2002. Et pour l'instant, depuis le 10 juin 2007, les liaisons vers Nancy et Lyon sont moins nombreuses qu'avant.

Le Rhin supérieur possède déjà plusieurs nœuds ferroviaires d'importance, au premier rang desquels figurent Francfort, Mannheim et Bâle (Figure 2). Il s'agit par conséquent de développer de nouveaux nœuds en Alsace, à Strasbourg (16 TGV-Est quotidiens avec Paris) comme à Mulhouse (8 TGV-Est quotidiens). La capitale alsacienne promeut l'idée de la « magistrale est-européenne », un axe Paris-Munich (voire Vienne, Budapest et Bratislava ; mais ces villes se situeront toujours au-delà des 3 heures fatidiques). Cette magistrale recouperait un axe méridien Francfort-Lyon où le TGV Rhin-Rhône jouerait un rôle essentiel, notamment avec sa branche Sud. Le pari d'un nœud strasbourgeois sera difficile à tenir : depuis Paris, la branche qui rejoint Francfort, utilisée également par l'ICE-3M allemand, passe par Mannheim (avec, à partir de décembre 2007, 5 ICE-3M et 3 TGV quotidiens). Comment pourrait-on convaincre les Allemands de faire un détour par l'Alsace, sinon en minimisant le temps de parcours à travers Strasbourg et en renforçant l'attractivité de la région en termes de services supérieurs et de poids démographique ? En outre, il s'agit non seulement de construire le nouveau pont sur le Rhin, promis pour 2010 et franchissable à 160 km/h, mais également de trouver davantage de vitesse dans la traversée fort longue de l'agglomération strasbourgeoise. Enfin, les Italiens diraient qu'il manque une *direttissima* Strasbourg-Stuttgart sans devoir faire le détour par Karlsruhe.

Quant à Mulhouse, elle pourrait devenir un triple « X », autoroutier, ferroviaire et fluvial à grand gabarit. Le carrefour A35-A36 a développé un transit intraeuropéen de camions sans profit décelable pour la ville. Depuis 1997, le fluvial est dans l'impasse avec l'abandon de la liaison Rhin-Rhône. Le TGV-Est a son terminus à Mulhouse ou bien il continue en direction de Bâle (5 dessertes avec Paris) et de Zurich (3 dessertes). Pour le TGV Rhin-Rhône, Réseau Ferré de France veut construire un *shunt* pour éviter la ville en venant de Strasbourg ; seules les rames venant de l'ouest et continuant vers Bâle s'arrêteraient à Mulhouse. Face à ce risque d'éviction, le Contrat métropolitain Saône-Rhin signé en 2005 par Dijon, Besançon, Montbéliard,

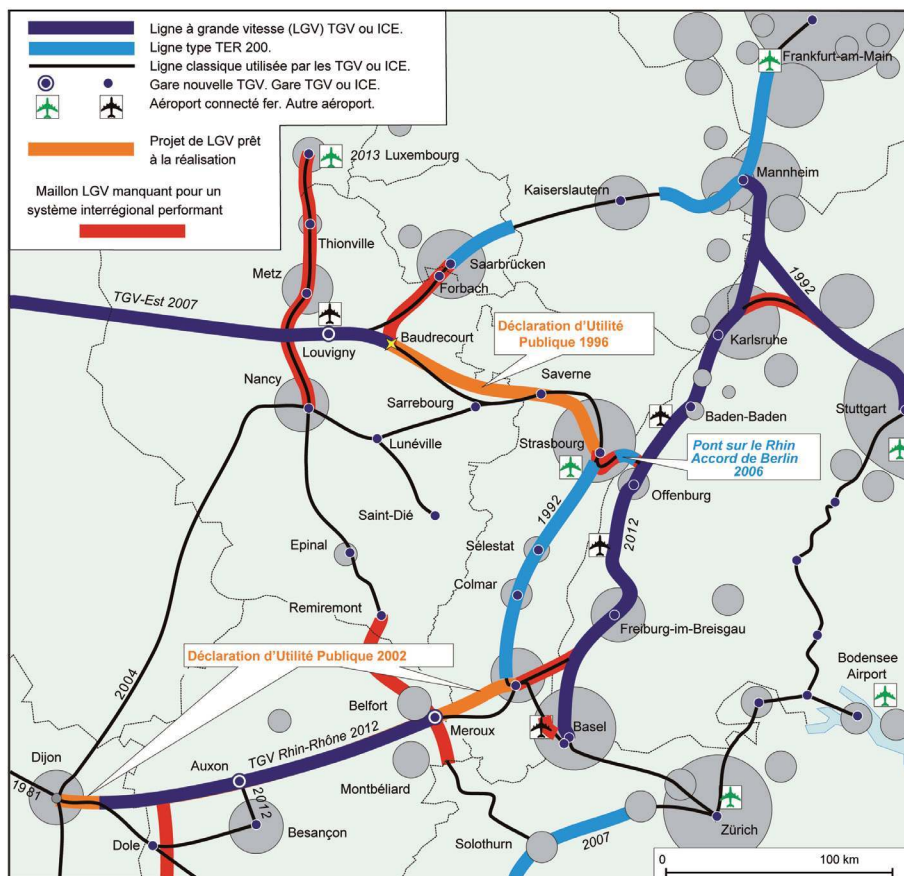


Fig. 2 : Les liaisons interrégionales, état des lieux.

Belfort, Mulhouse et Bâle entendent promouvoir un TERGV d'intérêt interrégional¹. Enfin, une partie importante se joue entre Mulhouse et Fribourg. Une ligne de fret électrifiée traverse la plaine rhénane ; grâce au Contrat de projets État-Région 2007-2013, elle devrait faire circuler 5 à 6 TER par jour. En collaboration avec la SNCF et la DB, la Région y fait circuler des trains le dimanche à titre expérimental. Mais le « X » mulhousien de la grande vitesse ferroviaire serait possible en construisant une LGV. Dans ce cas de figure, la liaison Francfort-Lyon imiterait la morphologie du réseau autoroutier, elle pourrait passer par l'Allemagne et non par Strasbourg.

La faiblesse des connexions entre l'Alsace et les régions du grand Est français et du Rhin supérieur constitue donc un réel souci. Si l'on voulait faire un contrepoint à

1. Une vision réaffirmée avec force lors de la signature de la Charte de la Métropole Rhin Rhône à Mulhouse le 28 septembre 2007 par les villes de Bâle, Mulhouse, Belfort, Montbéliard, Neuchâtel, Besançon, Dijon, Chalon-sur-Saône et Le Creusot - Montceau-les-Mines.

l'influence francilienne, il faudrait alors créer un réseau métropolitain interrégional dont les villes seraient accessibles dans la demi-journée. Mais la logique TGV évite précisément les villes intermédiaires au profit de métropoles extérieures. La situation est particulièrement critique en Lorraine où les TGV passent entre Nancy et Metz, avec de rares arrêts dans la gare de Louvigny uniquement connectée à la route... Au total, il existe de nombreux maillons manquants qui plombent la performance interrégionale et, partant, la réalisation d'une métropole du Rhin supérieur.

Ainsi, si les menaces d'éviction sont réelles pour l'Alsace, les opportunités le sont tout autant pour la réalisation d'un double carrefour nord et sud qui viendrait conforter la structuration polynucléaire du Rhin supérieur et qui maintiendrait sinon affirmerait la capacité concurrentielle régionale.

L'échelle gare : la question intermodale

Les « effets TGV » ne génèrent pas de phénomènes automatiques de croissance économique (Offner, 1993). Beaucoup de villes réussissent leur croissance sans TGV alors que d'autres, qui disposent d'une gare TGV, se désespèrent d'en voir des retombées tangibles. Les TGV constituent une opportunité, mais il faut que le système local d'acteurs soit à même de la concrétiser, en particulier en s'appuyant sur les gares. Toutes tailles confondues, elles apparaissent comme des points stratégiques de centralité. Dans le cadre d'une métropolisation réussie, elles constituent des pôles intermodaux (TGV, grandes lignes, TER, tram-train, tramway, autocar, autobus, taxi, bicyclette, navibus, rollers et piétons, en attendant de nouvelles inventions). Les villes sont alors comme obsédées par les aspects de la vie pratique, à l'image de l'optimisation des correspondances ou du confort des voyageurs. Elles deviennent également un centre des affaires, avec de nombreuses activités administratives, commerciales et culturelles. Le tout se décline selon une logique fractale, où l'intensité et la complexité des activités croissent avec la taille de l'agglomération, mais où leur présence est toujours affirmée d'une manière ou d'une autre.

En France, Lille, Lyon et Marseille ont engagé de grands travaux de requalification autour de leur gare centrale, en général en récupérant des friches ferroviaires ou militaires derrière la gare proprement dite. Des architectes prestigieux ont griffé ces nouveaux quartiers, comme Jean Nouvel, Rem Koolhaas, Zaha Hadid... Dans son programme de requalification, Marseille a même détruit la portion d'autoroute menant au Vieux-Port. Les nouveaux bâtiments d'Euralille, de la Part-Dieu et d'Euroméditerranée permettent la croissance des emplois métropolitains supérieurs, accessibles avec un minimum de ruptures de charge. Des villes plus petites comme Fribourg-en-Brisgau et Bâle sont entrées dans cette logique avec ce type de nouveau quartier gare ; à Stuttgart, il est question de construire une nouvelle gare souterraine. Sur ce plan, tout reste à faire en Alsace – contrairement à la construction des

nouveaux parkings, qui ramènent des voitures en pleine ville et qui vont à l'encontre de la logique du développement durable.

Les gares de banlieue peuvent également devenir des pôles majeurs. À Strasbourg, l'intermodalité se développe à Hoenheim et à Krimmeri. L'architecte Zaha Hadid a créé un remarquable patrimoine urbain pour le XXI^e siècle à Hoenheim. Plus en profondeur, les gares TER peuvent constituer des carrefours intermodaux et des points d'ancrage, y compris à l'échelle des villages, à la faveur de la périurbanisation et de la localisation d'activités supérieures dans les campagnes déruralisées. Le Conseil régional l'a bien compris en finançant de nombreuses rénovations et en développant les P+R. Mais les autres acteurs publics ne s'approprient guère la problématique de la création d'un pôle-gare ; ainsi, les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) restent très discrets sur le sujet.

Depuis le 10 juin 2007, les horaires des TER visent à s'articuler avec ceux des TGV. Il en est résulté une nouvelle organisation régionale sur la base de 17 % de TER en plus, d'un nombre à peu près stable de dessertes mais avec une polarisation accentuée au détriment des petites gares². En effet, une vingtaine de gares de correspondance sont officiellement désignées et répertoriées. Elles doivent permettre d'irriguer le territoire en profondeur et avec efficacité. Logiquement, elles sont les plus nombreuses là où la population est la plus importante, c'est-à-dire autour de la métropole strasbourgeoise. C'est là que se réalise l'essentiel de la croissance économique et démographique de la région. L'augmentation de l'offre vers Offenbourg mérite une mention particulière car elle connecte Strasbourg sur la colonne vertébrale rhénane en émergence avec les grands travaux de la ligne à grande vitesse Francfort-Bâle prévue vers 2012. Ainsi, les moyens TER sont davantage mis en œuvre là où se trouve le plus grand potentiel de clientèle, quitte à poser des problèmes aux petites communes ; il faut parfois ressortir la voiture du garage alors que, avant le 10 juin, on pouvait compter sur un train. Il y a là un télescopage entre la logique de l'entreprise de transport et celle de l'aménagement du territoire. En effet, pour lutter contre l'étalement urbain, qui gaspille l'espace et favorise la pollution automobile, les textes réglementaires incitent à urbaniser en priorité les corridors existants de transport en commun. Mais si les trains y passent sans s'arrêter, alors cette politique n'a plus de sens. Et les ménages écologiquement corrects qui ont fondé leur stratégie résidentielle sur le pari d'une desserte fine du territoire sont les dindons de la farce.

2. Sur la base d'environ 5 150 dessertes par jour dans 149 gares, arrêts et haltes TER (155 avant le 10 juin) desservis tous les jours de la semaine par train ou autocar, à l'exclusion des lignes uniquement desservies en car, le tout calculé d'après les fiches horaires SNCF. Le chiffre de 17 % est quant à lui donné par la SNCF.

Conclusion : **des scénarios antinomiques**

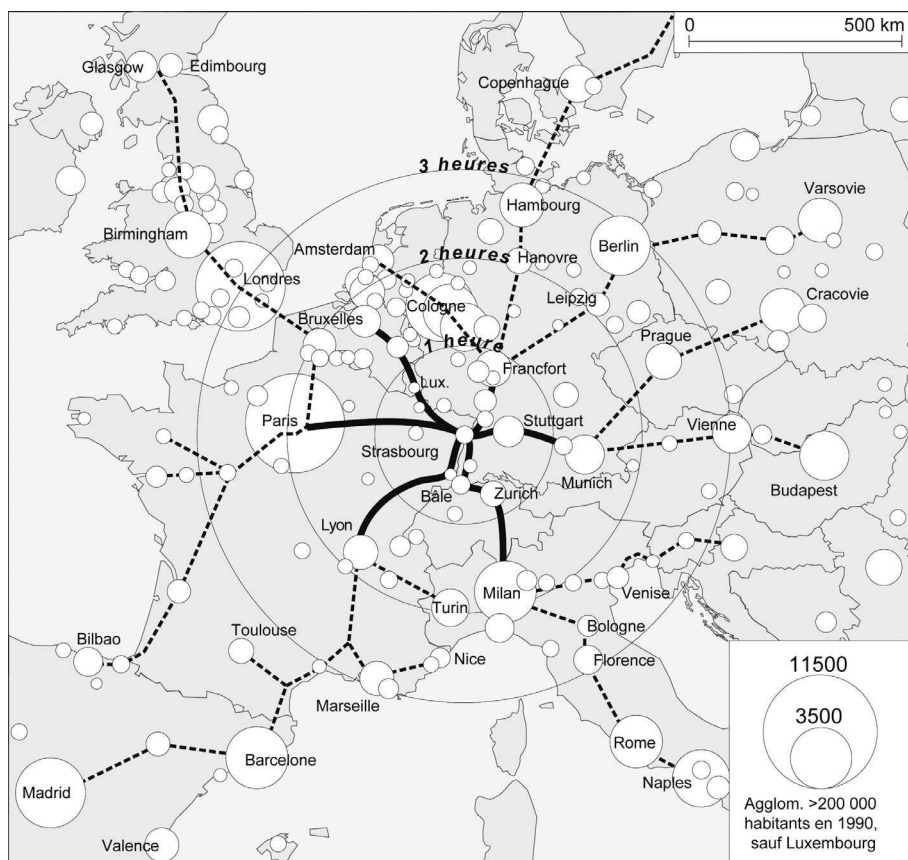
L'accessibilité de l'Alsace est bonne et elle va en s'améliorant avec le développement des TGV. Mais, face à des voisins de plus en plus puissants et susceptibles de générer des effets d'éviction, la métropolisation exige de jouer la carte de l'excellence. Afin de mieux cerner les enjeux de la connexité par la grande vitesse, deux scénarios contradictoires méritent d'être exposés.

Le scénario de la connexité optimale (Figure 3) présente Strasbourg comme un carrefour TGV complet, avec six axes LGV, selon une logique cristallérienne de place centrale (Bailly, 1975). Ces axes se connecteraient directement sur les portes d'entrée aéroportuaires de Paris, Bruxelles, Francfort, Munich, Zurich et Lyon. À son tour, chacune de ces six villes fonctionnerait comme un carrefour arborescent qui rabattrait les flux sur un axe LGV conduisant à Strasbourg. Dans le détail, Strasbourg utiliserait les deux rives du Rhin, avec un axe français vers Lyon via Mulhouse et un axe allemand vers Zurich et Milan via Fribourg-en-Brisgau. Des maillons faibles comme la branche Sud du TGV Rhin-Rhône ou comme la liaison Stuttgart-Munich seraient alors améliorés. Logiquement, au lieu d'assister à la pulvérisation du trafic aérien sur plusieurs pôles, une seule plate-forme connectée à la grande vitesse ferroviaire serait leader, probablement quelque part au nord de Strasbourg...

Le scénario de l'éviction (Figure 4) reprend le constat de Jean Varlet à propos de l'émergence d'un anneau métropolisé européen, où Paris, Amsterdam, Cologne, Francfort, Zurich, Genève et Lyon apparaissent comme les championnes de la connexité (Varlet, 1992). Par rapport à cet anneau, l'Alsace se situerait en position de frange mais elle ne parviendrait pas à s'intégrer à cet univers pour de multiples raisons. Le trafic s'écoulerait principalement sur la rive allemande du Rhin. Les maillons manquants resteraient trop nombreux, les fonctions métropolitaines manqueraient de force ou de lisibilité alors qu'ailleurs elles se renforceraient avec de grands projets urbains et régionaux, les TGV-Est et Rhin-Rhône ne feraient que renforcer la logique jacobine alors qu'ailleurs des réseaux urbains polynucléaires seraient les moteurs de la croissance régionale...

Aucun de deux scénarios ne se réalisera vraiment. Mais en fonction des décisions prises, la balance penchera vers l'un ou vers l'autre. On constate que, quelle que soit l'échelle prise en compte, les incomplétudes des réseaux physiques de la grande vitesse témoignent de la faiblesse des jeux des acteurs en Alsace. Dans la gestion de ce territoire, il s'agit de développer une culture nouvelle où tout projet exige le partage et l'appropriation d'un territoire par des groupes divers aux intérêts parfois contradictoires. En particulier, trois groupes de problèmes mériteraient d'être examinés de près :

- La dissymétrie entre la France et le Rhin supérieur apparaît contre-productive. Le rapprochement avec Paris est considéré comme la priorité absolue alors qu'il y aurait tant à gagner et à faire en créant une communauté des villes du Rhin supérieur.



Les cercles des temps de parcours sont établis à l'identique d'une liaison Strasbourg - Paris en 2 heures

Fig. 3 : La connectivité optimale.

- Un réseau vaut par son maillon le plus faible. Or, le TER court à la saturation : entre 1997 et 2006, le nombre de voyageurs a augmenté de 85 % selon la Région. Pour les TGV, de nombreux maillons manquants, en Alsace même comme au-delà de ses frontières régionales ou nationales, plombent les performances d'ensemble du système naissant de la grande vitesse.
- Les faiblesses de l'intermodalité constituent un souci majeur. Il s'agit de pouvoir convaincre les entreprises de transport d'en surmonter les obstacles alors qu'elles réalisent leurs activités dans un mode donné. De même, les comportements des acteurs publics posent problème ; compétents pour des territoires de taille différente, ils restent souvent réticents à partager leur souveraineté.

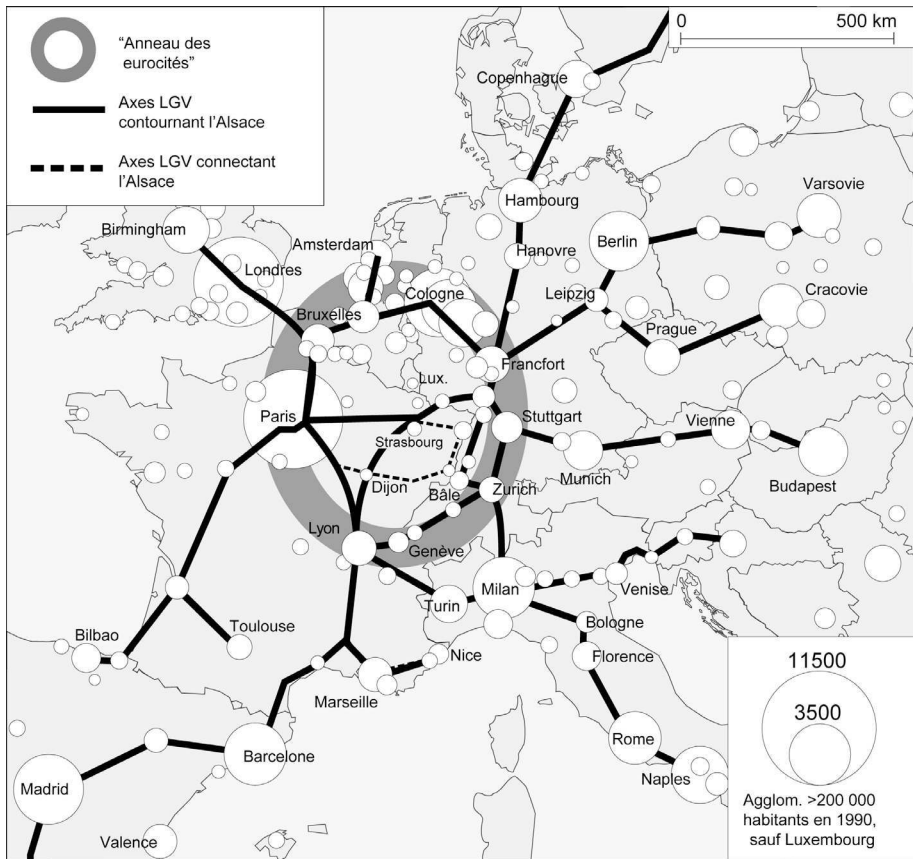


Fig. 4 : Le scénario de l'éviction.

Au total, du fait de la persistance de la frontière nationale, l'Alsace apparaît comme un espace interface confronté à deux logiques territoriales différentes. L'enjeu régional consisterait à articuler un système national polarisé par l'Ile-de-France avec un système rhénan multipolaire, tout en ne pouvant compter que sur des ressources institutionnelles (la Région et les villes) aux capacités d'action limitées par le cadre réglementaire français. Apparus en rafale (Strasbourg-Ortenau en 2005, Mulhouse – Colmar-Fribourg en 2006, agglomération de Bâle en 2007), les eurodistricts et la Métropole Rhin-Rhône ne pourraient-ils pas servir de levier pour l'action dès à présent ?

Annexe :

Le retour du rail en Alsace, repères chronologiques

1989

MéTROrhin transfrontalier : inauguration de la ligne Strasbourg-Offenburg.

1992

Introduction du TER 200 entre Strasbourg et Mulhouse.

1994

Retour du tramway à Strasbourg : ligne A sur 9,8 km.

1997

- TER : Expérimentation de la régionalisation.
- Regio S-Bahn Altkirch-Mulhouse-Bâle-Fricktal.

1998

- TER : débuts du cadencement entre Strasbourg et Mulhouse.
- Tramway de Strasbourg : ligne A prolongée, ligne D ouverte.

2000

Deuxième extension : lignes B et C.

2002

- TER 200 de Strasbourg à Saint-Louis.
- Réouverture de la ligne transfrontalière Lauterbourg-Wörth.
- Gare intermodale de Hoenheim.

2003

- Gare intermodale TER-tramway de Krimmeri.
- MéTROrhin : premières rames de la société Ortenau S-Bahn à Strasbourg.

2006

Retour du tramway à Mulhouse avec les lignes 1 et 2 (11,1 km).

10 juin 2007

Inauguration du TGV-Est. Refonte de la gare de Strasbourg.

2007

- Tramway de Strasbourg : ring avec la ligne E, la prolongation des lignes C et D.
- TER : interdiction du transport de bicyclettes aux heures de pointe entre Mulhouse et Bâle.

En prévision :

2008

Ouverture de la première phase du tram-train Strasbourg-Bruche.

2009

- Mise en service de la 3^e voie sur l'axe Strasbourg-Erstein.
- Extension de la ligne 1 du tramway de Mulhouse.

2010

Ouverture du tram-train Mulhouse-Thann. Nouveau pont pour le TGV à Strasbourg.

2011

Ouverture de la branche Est du TGV Rhin-Rhône entre Aisy (Côte-d'Or) et Meroux (Territoire de Belfort).

Bibliographie

Données chiffrées : Aéroports, DB, Géoportail, Région Alsace, SBB-CFF, SNCF.

BAILLY A. (1975), *L'organisation urbaine, théorie et modèles*, Paris, Centre de Recherche d'Urbanisme, 272 p.

DOLLFUS O. (1997), *La mondialisation*, Paris, Presses de Sciences Politiques.

FORTHOFFER J. (1997), « Les transports régionaux dans l'espace transfrontalier rhénan », *Revue Géographique de l'Est* N° 1.

HEISBOURG F. (2007), *L'épaisseur du monde*, Paris, Stock, 240 p.

JUILLARD E. (1970), *L'Europe rhénane*, Paris, Armand Colin, 293 p.

OFFNER J.-M. (1993), « Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique », *L'Espace géographique* n°3, p. 233-242.

TROIN J.-F. (1995), *Rail et aménagement du territoire*, Aix-en-Provence, Edisud, 261 p.

VARLET J. (1992), *L'interconnexion des réseaux de transport en Europe*, Paris Institut du Transport Aérien 1992, volume 24, 198 p.

WOESSNER R. (2007), *L'Alsace, territoire(s) en mouvement*, Colmar, Do Bentzinger, 187 p.

Résumé

Dans le contexte de la métropolisation, les régions urbaines peuvent monter en puissance ou bien au contraire déchoir. Leur accessibilité par la grande vitesse, qui combine le mode aérien et les systèmes ferroviaires, devient un élément stratégique pour leur futur. L'Alsace se place dans une position ambiguë. De plus en plus, elle est irriguée par les systèmes de la grande vitesse qui produisent des effets contrastés sur son territoire et qui exacerbent la concurrence avec des métropoles plus puissantes.

Zusammenfassung

Für die verschiedenen elsässischen Städte kann die Metropolisierung Wachstum oder Verdrängung mit sich bringen. Die Zugänglichkeit durch hohe Geschwindigkeit, mit dem Flugzeug und dem Zug gegliedert, wird für die Zukunft hervorragend sein. Für das Elsass wird es ein Vorteil sein aber für manche Teile seines Gebietes wird dieser Vorteil zweideutig sein. Das Elsass kann nicht immer gegenüber den grösseren Nachbarmetropole konkurrenzfähig sein.

Summary

Today metropolization gives rules. An urban region can grow up or misfit. Accessibility through fast speed, with a combination between the high speed trains and aircrafts, gives a regional strategic advantage. Alsace is situated in an ambiguous position. On one hand, it has ever more high speed accessibility. But inside the region itself they are a lot of differences and it does not play in the same level than the bordering metropolitan areas.