HAL
open science

Du TGV Rhin-Rhône au "Territoire" Rhin-Rhône : réticularité, mobilité et territorialité dans un espace intermédiaire

Guillaume Carrouet

To cite this version:

Guillaume Carrouet. Du TGV Rhin-Rhône au "Territoire" Rhin-Rhône : réticularité, mobilité et territorialité dans un espace intermédiaire. Histoire. Université de Bourgogne, 2013. Français. NNT : 2013DIJOL001 . tel-00838028

HAL Id: tel-00838028

https://theses.hal.science/tel-00838028v1

Submitted on 24 Jun 2013

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNIVERSITÉ DE BOURGOGNE
LABORATOIRE THÉMA – UMR CNRS 6049
ÉCOLE DOCTORALE LISIT 491

THÈSE
Pour obtenir le grade de
Docteur de l'Université de Bourgogne
Discipline : Géographie et Aménagement

par
GUILLAUME CARROUET

Présentée le 19 mars 2013

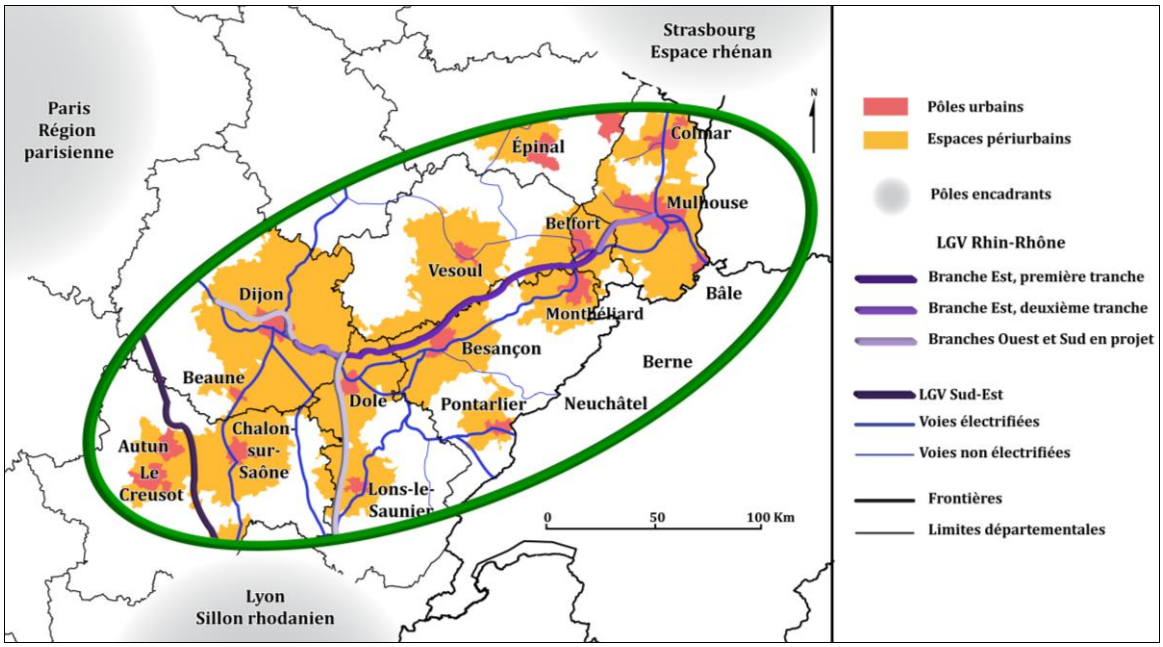
DU TGV RHIN-RHÔNE AU « TERRITOIRE » RHIN-RHÔNE : RÉTICULARITÉ, MOBILITÉ ET TERRITORIALITÉ DANS UN ESPACE INTERMÉDIAIRE

Directeur de thèse
Monsieur Jean-Jacques Bavoux, professeur à l'Université de Bourgogne

JURY :

Monsieur Jean-Jacques BAVOUX, professeur à l'Université de Bourgogne
Monsieur Laurent CHAPELON, professeur à l'Université de Montpellier III
Madame Marie DELAPLACE, professeur à l'Université de Paris-Est Marne-la-Vallée
Madame Valérie FACCHINETTI-MANNONE, maître de conférences à l'Université de Bourgogne
Monsieur Philippe MENERAULT, professeur à l'Université de Lille I
Monsieur Raymond WŒSSNER, professeur à l'Université de Paris IV

DU TGV RHIN-RHÔNE AU « TERRITOIRE » RHIN-RHÔNE : RÉTICULARITÉ, MOBILITÉ ET TERRITORIALITÉ DANS UN ESPACE INTERMÉDIAIRE



Réalisation : Carrouet 2012

DU TGV RHIN-RHÔNE AU « TERRITOIRE » RHIN-RHÔNE : RÉTICULARITÉ, MOBILITÉ ET TERRITORIALITÉ DANS UN ESPACE INTERMÉDIAIRE

RÉSUMÉ

La grande vitesse ferroviaire, destinée à réduire les distances-temps entre les grandes métropoles françaises et européennes, conduit à inscrire les espaces intermédiaires dans une situation peu favorable. Fortement polarisé par les grands foyers urbains qui l'encadrent, ce type d'espace est généralement réduit à son unique statut d'aire de transit. Pourtant, la branche Est, premier tronçon du projet de LGV Rhin-Rhône, de par sa dimension régionale, constitue le facteur d'émergence d'un processus de territorialisation de l'aire Rhin-Rhône. Ainsi, l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire est à l'origine de la création d'un réseau de villes qui s'étend de Dijon à Bâle.

Pour répondre à cette problématique territoriale, l'analyse fine des configurations spatiales, enrichie par l'approche des représentations, permet de voir dans quelle mesure l'aire Rhin-Rhône est, à l'heure actuelle, dépourvue d'une dimension territoriale. Ensuite, l'entrée par les configurations des réseaux de transport et les pratiques de mobilité permettent de voir comment le projet de LGV Rhin-Rhône s'insère au sein de l'aire d'étude. Enfin, les trois formes d'appropriation choisies : les jeux d'acteurs dans la définition du tracé, les projets de valorisation et les stratégies de promotion territoriale associées à la nouvelle offre ferroviaire, visent à montrer comment les perceptions des gains d'accessibilité par les acteurs locaux peuvent conduire à inscrire l'aire Rhin-Rhône dans un processus de territorialisation.

Cette recherche met en évidence la difficile adaptation de la grande vitesse ferroviaire à la desserte des espaces intermédiaires. La localisation des nouvelles gares TGV en périphérie des agglomérations franc-comtoises et la construction de deux contournements ferroviaires aux extrémités de la LGV, constituent des freins au développement de la grande vitesse régionale, condition pourtant nécessaire au fonctionnement territorial de l'aire Rhin-Rhône. En plus d'être un facteur du renforcement de la situation intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône, la branche Est exacerbe les concurrences et rivalités entre territoires. En témoigne la redondance des projets de valorisation destinés à accueillir des activités tertiaires, les agglomérations, séparées seulement d'une centaine de kilomètres, adoptant des stratégies similaires. Si l'analyse de l'insertion de la branche Est au sein de l'aire Rhin-Rhône souligne la rigidité du modèle français à grande vitesse, ce cas d'étude fournit des pistes de réflexion sur l'élaboration des futurs projets de LGV, dont la réalisation sera étroitement dépendante du soutien financier des collectivités territoriales.

Mots-clés : Aire Rhin-Rhône, LGV, TGV, Gare, Territoire, Réseaux de transport, Réseau de villes, Accessibilité, Mobilité, Représentation, Jeux d'acteurs, Appropriation

FROM THE RHINE-RHÔNE TGV TO THE RHIN-RHÔNE "TERRITORY": RETICULARITY, MOBILITY AND TERRITORIALITY IN AN INTERMEDIARY SPACE

ABSTRACT

High-speed rail, destined to reduce the times-distances between major French and European cities, tends to push intermediary spaces into a rather unfavorable situation. Strongly polarized by the large urban centers that surround them, these intermediary areas are usually reduced to their sole status of transit areas. However, the Eastern tract, the first section of the LGV Rhine-Rhône project, through its regional dimension, constitutes a factor in the emergence of a territorialization process of the Rhine-Rhone area. Thus, the arrival of high speed rail is responsible for the creation of a network of cities that extends from Dijon to Basel.

To address this territorial issue, a detailed analysis of spatial patterns, enriched by a representative approach, allows one to realize how devoid of any territorial dimension the Rhine-Rhône area currently is. A subsequent focus on the configurations of the transportation networks and on human-mobility practices shows how the proposed Rhine-Rhône LGV fits into the study area. Finally, the three forms of appropriation strategies selected; the stakeholders' interactions in the project delineation, the development projects and the territorial promotion strategies associated to the new rail service, are aimed at showing how perceptions of accessibility gains by local stakeholders can lead to the inclusion of the Rhine-Rhone area into a process of territorialization.

This research highlights the difficult adaptation of high-speed rail to the service of intermediary spaces. The location of new TGV stations on the outskirts of Franche-Comté cities and the construction of two railway bypasses at the ends of the LGV, constitute hurdles to the development of a regional high speed network, itself a necessary pre-condition to a territorial operation of the Rhine-Rhône area. In addition to being a factor in the cementing of the intermediary situation of the Rhine-Rhône area, the Eastern tract exacerbates territorial competition and rivalry. This is further shown by the redundancy of development projects designed to accommodate tertiary activities, whereby cities, separated by a mere hundred kilometers, adopt similar strategies. While the analysis of the insertion of the Eastern tract into the Rhine-Rhone area emphasizes the rigidity of the French high-speed model, this case study provides food for thought on the development of future LGV projects, whose implementation will be closely dependent upon the financial support of local authorities.

Keywords : Rhine-Rhone area, High speed train line, TGV, Station, Territory, Transportation networks, Urban network, Accessibility, Mobility, Representation, Stakeholders interactions, Appropriation

VON RHEIN-RHÔNE TGV BIS RHEIN-RHÔNE « GEBIET » : NETZNUTZUNG, MOBILITÄT UND TERRITORIALER INHALT IN EINEM ZWISCHENRAUM

ZUSAMMENFASSUNG

Die Hochgeschwindigkeitsstrecke, die entwickelt sich, um die Zeitabstrände zwischen die groβe französische und europäische Städte zu verringern, führt die Zwischenräume auf eine ungünstige Bedingung zu stehen. Stark polarisiert durch die groβe urbane Zentrum, beschränkt dieser Raum sich auf sein Einzelstatut des Transitsbereichs. Dennoch stellt, der Ostast als ersten Abschnitt der Rhein-Rhône Hochgeschwindigkeitsstrecke, mit seinem regionalen Gesichtspunkt, den Austretenfaktor der Enstehung des Rhein-Rhône Gebiets dar. Also begründet die Inbetriebsnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke die Gründung eines Netzes zwischen Städten von Dijon bis Basel.

Um diese Gebietsproblematik zu antworten, erlaubt die Feinanalyse der räumlichen Gestalten mit einer Ansatz der Darstellung zu sehen, inwiefern das Rhein-Rhône Gebiet jetzt ohne territoriale Gesichtspunkt ist. Dann erlauben die Gestalten des Verkehrsnetz und die Mobilitätsverhalten zu sehen, wie das Projekt der Hochgeschwindigkeitsstrecke sich in dem Rhein-Rhône Gebiet plaziert. Drei Aneignungsformen werden verwendet : Handeln in der Linienführungsbestimmung, die Aufwertung und die Förderungsstrategie, vereinigt mit dem neuen Eisenbahnangebot. Sie zeigen, wie die Erreichbarkeitsgewinne die Ortsakteure aufbauen können, der Raum in ein Rhein-Rhône Gebiet überzuführen.

Diese Doktorarbeit zeigt die schwere Angleichung der französische Hochgeschwindigkeit, um die Zwischenräume zu halten. Die Ortung der neuen TGV Bahnhöfe in dem Stadtrand der Agglomerationen der Franche-Comté und der Bau zwei Shunter verhindert die Entwicklung der regionalen Hochgeschwindigkeit. Sie ist dennoch notwendig für den Betrieb des Rhein-Rhône Gebiets. Er erweitert auch die Rivalität und die Konkurrenz zwischen Räumen. Die Redundanz der Empfangsprojekte des Dienstleistungssektors zeigt allerdings gleiche Strategie, obwohl die Agglomerationen von nur etwa hundert Kilometer abgetrennt werden. Die Analyse dem Ostast in dem Rhein-Rhône Gebiet unterstützt die Unbeweglichkeit die französische Hochgeschwindigkeit. Diese Fallstudie bringt neuen Gedanken über die Bearbeitung der künftige Projekte der Hochgeschwindigkeitsstrecke, denen Ausführung von die geldgebende Unterstützung der Gebietskörperschaft abhängt.

Schlagwörter : Rhein-Rhône Gebiet, Hochgeschwindigkeitsstrecke, TGV, Bahnhof, Raum, Verkehrsnetz, Netz zwischen Städten, Erreichbarkeit, Mobilität, Darstellung, Handeln, Aneignung

REMERCIEMENTS

Je tiens à exprimer ma reconnaissance à toutes les personnes qui, de manière plus ou moins directe, ont contribué à la réalisation de cette thèse, à son avancement et à son achèvement.

Je tiens à remercier **Valérie Facchinetti-Mannone** pour son encadrement, son soutien et son profond humanisme. Durant ces trois années de Doctorat et deux années de Master, j'ai bénéficié de son attention et de ses précieux conseils qui m'ont permis de mener cette thèse à son terme. Je tiens à remercier **Jean-Jacques Bavoux**, pour son investissement, son accompagnement et sa pédagogie. Par son engouement pour la géographie, il a su dès le début de mon parcours universitaire me donner goût à cette discipline. Mes remerciements vont également aux rapporteurs, **Laurent Chapelon** et **Raymond Wœssner**, et aux membres du jury, **Marie Delaplace** et **Philippe Menerault**, qui me font l'honneur et le plaisir de participer à l'examen de mon travail.

J'adresse mes pensées à toute l'équipe du laboratoire ThéMA de Dijon, et plus particulièrement **Patrick** pour sa disponibilité et son aide précieuse durant les derniers jours de rédaction. Je tiens également à remercier **André Larceneux**, **Thomas Thevenin**, **Dany Lapostolle**, **Anne Cadoret** et **Robert Chapuis** pour leurs précieux conseils qui ont permis d'enrichir ma thèse. Je ne peux oublier **Agnès** et tous mes collègues du Département de Géographie de l'Université de Bourgogne, et notamment **Alain**, **Anne**, **Pascal**, **Nadège**, **Albin**, **Joseph** et **Pierre**, avec qui j'ai passé de très bons moments. Un grand merci à mes collègues doctorants, dont **Rebecca**, qui ont su égailler ses longues journées passées au laboratoire. Mes pensées s'adressent spécialement à **Justin**, un ami dont l'aide m'a été si précieuse. Je remercie **Christophe** qui, en tant que Creusotin, a su partagé son expérience de la grande vitesse ferroviaire ! Mes remerciements vont aussi à **Pascal Bérion**, directeur de l'Observatoire, qui m'a permis de conduire cette thèse. La régulière avancée de mes travaux doit aussi beaucoup à **Cyprien Richer** qui a contribué à enrichir mes réflexions. Je n'oublie pas mes collègues bisontins, et plus particulièrement **Caroline**, pour les moments de convivialité partagés avec eux.

Je remercie toutes les personnes rencontrées dans le cadre des entretiens qui m'ont fait partager leur connaissance et dont les informations échangées ont été si précieuses pour la conduite de cette thèse. J'adresse une pensée particulière à **François Jeannin**, « véritable mémoire » du projet de LGV Rhin-Rhône, pour m'avoir permis d'obtenir ces riches informations.

Enfin, je tiens à remercier très chaleureusement ma famille qui m'a accompagné pendant ces trois années. J'adresse mes profondes pensées à **ma mère**, sans qui cette thèse ne serait jamais arrivée à son terme, et à mon père qui nous a quitté trop tôt... Je remercie également **mon frère, Benoît, Audrey, Edmond, Olivier**, **Ingrid**, **Pierre** et **Anne** pour leurs soutiens et leurs encouragements. Je tiens particulièrement à remercier **Hervé** et **Sonia**, des amis au soutien indéfectible. J'adresse également mes remerciements à **Samuel**, collègue doctorant devenu ami, dont l'écoute et la patience ont beaucoup compté. Merci à **Alex**, **Steph**, **Tiphaine**, **Miriam**, **Marion**, **Karine**, **Polo**, **Kevin**, **Ludo**, **Daniele**, **Stéphane**, **Fatih**, **Louise** et tous les autres qui se reconnaîtront… Enfin, je remercie tout particulièrement **Didier**, mon relecteur dévoué, chercheur infatigable de fautes d'orthographe.

SOMMAIRE

INTRODUCTION GÉNÉRALE 17

PREMIÈRE PARTIE - L'AIRE RHIN-RHÔNE : ENTRE MYTHE ET REALITES 33

CHAPITRE 1 - LE CADRAGE SPATIAL ET CONCEPTUEL DE LA THESE 37

1-1 Le « Rhin-Rhône » : une situation géographique « d'entre-deux » ? 38

1-2 Les approches scientifiques du vocable « Rhin-Rhône » : une dimension circulatoire omniprésente 51

CHAPITRE 2 - L'AIRE RHIN-RHÔNE : UNE REALITE ? 65

2-1 Une absence de cohérence révélée par l'histoire et les tentatives de régionalisation 66

2-2 – Des disparités démographiques et socio-économiques au sein de l'aire Rhin-Rhône 85

2-3 – La Métropole Rhin-Rhône : un territoire à construire 107

CHAPITRE 3 - LE MYTHE DE L'AIRE RHIN-RHÔNE 133

3-1 Les représentations de l'aire Rhin-Rhône : apport, hypothèses et méthodologie.... 134

3-2 L'aire Rhin-Rhône : plus un espace-support de circulation qu'un territoire..... 147

DEUXIÈME PARTIE - L'AIRE RHIN-RHÔNE FACE A L'ARRIVEE DE LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE 169

CHAPITRE 4 – L'AIRE RHIN-RHÔNE : UN ESPACE-SUPPORT DE CIRCULATION 173

4-1 Un couloir naturel structuré par de grands réseaux de transport 174

4-2 Une situation d'espace-intermédiaire renforcée par l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire ? 203

CHAPITRE 5 – L'IMPACT DE LA BRANCHE EST SUR LES RELATIONS INTRA-METROPOLITAINES 247

5-1 Les mobilités « réalisées » : un indicateur de l'absence de solidarité territoriale ?.... 249

5-2 Une solidarité territoriale à construire par la branche Est ? 279

TROISIÈME PARTIE - UNE DYNAMIQUE TERRITORIALE IMPULSEE PAR LA BRANCHE EST ? 301

CHAPITRE 6 – L'INTERVENTION DES ACTEURS DE L'AIRE RHIN-RHÔNE DANS LA DEFINITION DU TRACE ET DE LA DESSERTE : UNE APPROPRIATION COLLECTIVE DE LA GRANDE VITESSE ? 305

6-1 La LGV Rhin-Rhône : un « aménagement convoité » 307

6-2 Un effacement de la coalition de projet dans la négociation du schéma de desserte ? 333

CHAPITRE 7 – LES STRATEGIES DE VALORISATION LIEES À LA NOUVELLE OFFRE DE TRANSPORT : VERS L'EMERGENCE D'UN TERRITOIRE DE PROJETS ? 341

7-1 La grande vitesse ferroviaire : un facteur de développement territorial ? 343

7-2 Vers l'émergence d'un territoire de projets ? 359

CHAPITRE 8 – LES STRATEGIES DE PROMOTION ASSOCIEES A LA BRANCHE EST : VERS LA CONSTRUCTION D'UNE IDENTITE COMMUNE ? 399

8-1 La grande vitesse ferroviaire : un outil de promotion territoriale ? 401

8-2 Une identité à construire 414

CONCLUSION GÉNÉRALE 437

Introduction générale

> *« Lorsqu'il est question de réseau et de territoire, réalité et métaphore sont en interface. Ces notions, dont la richesse est incontestable, sont à considérer au propre et au figuré, qui se répondent l'un et l'autre et font système » (Raffestin, 1996, p.5)*[1].

Des interactions riches et complexes entre transport et territoire

Les travaux scientifiques consacrés à l'étude de la relation entre transport et territoire soulignent l'existence de multiples interactions entre ces deux notions et la difficulté de les analyser, le territoire produisant tout autant les infrastructures que celles-ci ne le transforment (Plassard, 2003)[2]. Ces interrelations délicates à appréhender tiennent à une opposition sémantique, le territoire, « espace à métrique topographique » (Lévy, 2003, p. 907)[3] se distinguant par nature du réseau, « espace à métrique topologique » (Lévy, 2003, p. 795)[4].

L'émergence des réseaux de transport met en perspective « la capacité des sociétés à utiliser, à exploiter et à valoriser leur territoire » (Bérion *et al*, 2007, p. 653)[5], l'infrastructure étant considérée comme un outil nécessaire pour répondre à ces besoins. Ainsi, la répartition d'un ensemble de villes, « discontinuités dans le continuum spatial ou spatio-temporel » (Dupuy, 1987, p.660)[6], et la valeur sociale qui leur est attribuée, sont des conditions nécessaires pour la création des réseaux de transport. Cette dimension sociale est le facteur d'existence d'un projet transactionnel, puisqu'une ville « peut devenir l'origine d'une volonté individuelle ou collective de relation, de liaison potentielle avec un autre point » (Dupuy, 1987, p.661)[7]. Le réseau technique, associant l'ensemble des infrastructures de transport qui relient les villes entre elles, va ainsi permettre de concrétiser ce projet transactionnel.

---

[1] RAFFESTIN Claude. « Préface ». In : OFFNER, Jean-Marc, PUMAIN, Denise. (dir.), *Réseaux et territoires. Significations croisées*, La Tour d'Aigues : Éditions de l'Aube, 1996. 280p. (collection territoire)

[2] PLASSARD, François. *Transport et territoire*. Paris : La documentation Française, 2003. 97p.

[3] LÉVY, Jacques. Territoire. In : LÉVY, Jacques, LUSSAULT, Michel (dir.). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris : Belin, 2003. 1033 p.

[4] LÉVY, Jacques. Réseau. In : LÉVY, Jacques, LUSSAULT, Michel (dir.). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris : Belin, 2003. 1033 p.

[5] BÉRION, Pascal, JOIGNAUX, Guy, LANGUMIER, Jean-François. L'évaluation socio-économique des infrastructures de transport : enrichir les approches du développement territorial. *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*. 2007, n°4, p. 651-676.

[6] DUPUY, Gabriel. Vers une théorie territoriale des réseaux : une application au transport urbain. *Annales de Géographie*, 1987, T. 96, n°538, p. 658-679

[7] DUPUY, G. *op. cit.*

Mais les réseaux de transport, dont la création est étroitement dépendante des besoins d'interrelations entre les acteurs, modifient les configurations de l'espace géographique, car « si les infrastructures viabilisent les territoires, elles modifient les distances euclidiennes, elles déforment l'espace et renforcent son hétérogénéité » (Bérion *et al*, 2007, p.653)[8]. L'avènement des modes de transports motorisés contribue d'ailleurs à accroître ces mutations spatiales puisque la « rapidité différenciée », pour reprendre l'expression utilisée par Jean Ollivro, accroît l'hétérogénéité des rapports que l'individu entretient avec son territoire (Ollivro, 2000)[9]. Avec la marche à pied, qui « isole le rapport entre deux unités fondamentales que sont le mètre et la seconde (vitesse banale d'un mètre seconde) » (Ollivro, 2000, p. 12)[10], les pratiques de déplacement se rapprochent de la métrique euclidienne et isotrope puisque « le réseau de la marche à pied est en fait extrêmement voisin du réseau fortement territorialisé de l'espace habité, avec lequel il vit en bonne intelligence » (Lévy, 2006)[11]. À l'inverse, les modes de transport motorisés modifient la proportionnalité entre les deux métriques : il faut deux heures pour parcourir cinq kilomètres à pied et seulement une heure pour effectuer un trajet de 80 kilomètres en voiture et 300 kilomètres en TGV (Ollivro, 2000)[12]. L'accroissement des vitesses de déplacement contribue à accentuer l'hétérogénéité spatiale, les espaces traversés étant réduits au simple statut d'aire de transit. Ainsi, à l'image d'un tunnel, les usagers des réseaux de transport rapides, comme les autoroutes ou les LGV, perçoivent uniquement les points d'entrée et de sortie de réseau. Cette situation est d'ailleurs défavorable pour les espaces intermédiaires, réduits à leur seule fonction d'espace-support des grandes infrastructures de transport visant à réduire les distances-temps entre les pôles encadrants.

---

[8] BÉRION, P., *et al. op. cit.*

[9] OLLIVRO, Jean. L'homme à toute vitesse : de la lenteur homogène à la rapidité différenciée. Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2000. 179p. (Collection espace et territoires)

[10] OLLIVRO, J. *op. cit.*

[11] LÉVY, Jacques. À pied, vite. EspacesTemps.net [en ligne]. 2006, http://www.espacestemps.net/document1826.html (consulté le 03.08.2012)

[12] OLLIVRO, J. *op. cit.*

Un contexte original : l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire au sein de l'aire Rhin-Rhône

Inscrite au schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse de 1992, la LGV Rhin-Rhône se compose de trois branches dont deux, les branches Ouest et Sud, présentent des délais de réalisation incertains. La branche Est, dont la première tranche a été mise en service en décembre 2011, dessert les agglomérations de Dijon et Mulhouse par l'intermédiaire de leur gare centrale, et celles de Belfort, Montbéliard et Besançon grâce à deux nouvelles gares TGV situées en périphérie.

La réalisation partielle du projet de LGV Rhin-Rhône fait de la branche Est une infrastructure atypique dans le modèle français à grande vitesse. Cette originalité tient à sa faible longueur, 140 kilomètres, puis 190 à l'issue de la deuxième tranche des travaux, et à sa fonctionnalité spécifique. Ainsi, en choisissant les vocables de LGV « province-province », la SNCF présente cette LGV comme un exemple unique en France puisqu'elle n'est pas rattachée « physiquement » à la région parisienne, à la différence des lignes nouvelles qui l'ont précédée. En effet, ces infrastructures sont directement connectées à la capitale (LGV Sud-Est, Atlantique, Nord et Est-Européenne) ou s'inscrivent comme des prolongements de tronçons existants (LGV Méditerranée, deuxième tranche de la LGV Est Européenne). Néanmoins, elle peut également être considérée comme une nouvelle radiale convergeant vers Paris, en raison des gains de temps obtenus en direction de Bâle et de Zurich (Richer, Bérion, 2010)[13]. En plus d'améliorer les relations ferroviaires à grande vitesse à l'échelon national, la branche Est réduit les temps de parcours au sein de l'isthme européen, une liaison directe entre Francfort et Marseille étant mise en service en 2012. Enfin, la dimension régionale de la branche Est conduit également à réduire considérablement les temps de parcours ferroviaires entre villes de l'aire Rhin-Rhône, une portion d'espace qui, sous certains aspects, est elle aussi originale.

Apparu sous la plume de Raymond Wœssner dans les années 1990 (Wœssner, 1996)[14], « l'espace Rhin-Rhône » tient une place à part dans la littérature géographique. Sans avoir de limites clairement identifiables, cette portion d'espace comprend un ensemble de villes moyennes comprises entre Dijon et Bâle, d'est en ouest, et de Vesoul à Lons-le-Saunier, du nord au sud. La problématique territoriale choisie dans le cadre de notre thèse nous conduit à utiliser l'expression

---

[13] RICHER, Cyprien, BÉRION, Pascal, Le rôle des grandes infrastructures dans la structuration des espaces régionaux : le cas de l'arrivée du TGV dans le réseau métropolitain Rhin-Rhône. *BELGEO*, 2010, 1-2, p. 160-169

[14] WŒSSNER, Raymond. *Mythe et réalité de l'espace Rhin-Rhône : la dynamique industrielle comme facteur de recomposition territoriale.* 1996. 531p. Thèse de Doctorat, Géographie, Université de Franche-Comté, 1996.

d'aire Rhin-Rhône ; ce concept, plus neutre que celui d'espace[15], pouvant se définir comme « un ensemble de lieux séparés par des distances non-nulles » (Lévy, 2003, p.54)[16]. Si la création des LGV répond aux besoins de liaisons des grandes métropoles françaises et européennes, la dimension régionale de la branche Est est perçue par les collectivités territoriales comme un facteur d'émergence d'une dimension territoriale qui, jusqu'à présent, faisait défaut à l'aire Rhin-Rhône. En effet, dans le cadre d'un appel à projet de la DIACT[17] lancé en 2004 pour favoriser les coopérations métropolitaines, les agglomérations qui composent l'aire Rhin-Rhône ont adhéré à un projet collectif : la « Métropole Rhin-Rhône ». Pour cette portion d'espace, que rivalités et concurrences font apparaître comme un assemblage d'éléments disparates (Wœssner, 1996)[18], la constitution de ce réseau de villes représente une opportunité de rapprochement qui transgresse les découpages institutionnels. Si le terme de métropole relève d'une utilisation abusive, faisant figure de « cliché » médiatique (Wackermann, 2000)[19], l'émergence d'une première réalité territoriale pour l'aire Rhin-Rhône est liée à la mise en service de la branche Est, considérée comme « l'élément fondateur de la Métropole Rhin-Rhône »[20]. Les gains de temps obtenus entre les agglomérations de l'aire Rhin-Rhône, perçus comme des facteurs de cohésion territoriale, sont ainsi à l'origine d'une véritable « doctrine » portée par la Métropole Rhin-Rhône, dont l'objectif est « d'offrir aux habitants de l'espace métropolitain un dispositif de mobilité performant par liaisons ferroviaires complétées d'un système de desserte permettant de se rendre d'un point quelconque du territoire à un autre et d'en revenir, dans un temps inférieur à la demi-journée »[21].

---

[15] L'espace géographique se définit comme une « étendue terrestre utilisée et aménagée par les sociétés en vue de leur reproduction –au sens large : non seulement pour se nourrir et s'abriter, mais dans toute la complexité des actes sociaux ».
BRUNET, Roger, FERRAS, Robert, THÉRY, Hervé. Espace. *Les mots de la géographie : dictionnaire critique*. Paris : Reclus – La Documentation Française, 1992. 518 p.

[16] Jacques Lévy ajoute pour la définition de l'aire : « le terme n'infère pas de taille, de structure, d'agencement spécifique : il est tout indiqué pour n'impliquer dans le langage savant ni échelle, ni métrique. Une « aire d'autoroute » est ainsi cet espace assez complexe, mélange de territoires (parkings, espaces commerciaux) et de réseaux (cheminements automobiles et pédestres) qui marque l'entrée de ce terme dans la famille des descripteurs les plus généraux des types d'espaces ».
LÉVY, Jacques. Aire. In : LÉVY, Jacques, LUSSAULT, Michel (dir.). Dictionnaire *de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris : Belin, 2003. 1033p.

[17] Délégation Interministérielle à l'Aménagement du Territoire et l'Attractivité Régionale

[18] WŒSSNER, R. *op. cit.*

[19] WACKERMANN, Gabriel. *Très grandes villes et métropolisation*. Paris : Ellipses, 2000. 223p.

[20] MÉTROPOLE RHIN-RHÔNE, *Entre Rhin et Rhône une métropole d'un nouveau type*. Document élaboré par les agences d'urbanisme et les services des collectivités membres de la Métropole Rhin-Rhône, 2008, 56p.

[21] MÉTROPOLE RHIN-RHÔNE, *op. cit.*

Une thèse inscrite dans le cadre de l'Observatoire des effets territoriaux des gares de la LGV Rhin-Rhône

Pour appréhender plus finement ce contexte territorial particulier et les mutations spatiales associées à l'arrivée de la nouvelle ligne, le laboratoire ThéMA pilote, depuis 2008, un observatoire[22] en partenariat avec la Direction Rhin-Rhône de la SNCF et les Conseils régionaux de Franche-Comté et de Bourgogne. Ce dispositif vise à étudier l'existence « d'effets » induits par la nouvelle offre de transport sur les territoires desservis. Les « effets structurants », pourtant plébiscités par les élus locaux, qui voient dans la nouvelle offre de transport « sinon un gage de progrès, du moins un facteur explicatif des modes d'urbanisation et d'aménagement » (Offner, 1993, p. 234)[23], sont progressivement remis en cause depuis le milieu des années 1970 (Plassard, 2003[24] ; Varlet, 2001[25] ; Bérion *et al*, 2007[26] ; Bazin, *et al*, 2009[27]). Les travaux scientifiques consacrés à cette question, tout en rejetant le mécanisme d'une causalité linéaire, ont souligné la difficulté de déterminer les impacts des infrastructures de transport sur l'organisation des territoires qu'elles desservent. Ces études aboutissent à trois constats. Les retombées en termes d'organisation de l'espace sont modestes, l'infrastructure jouant davantage le rôle de révélateur que d'élément déclencheur de nouvelles dynamiques territoriales (Di Méo, 2001)[28]. Ensuite, l'émergence d'effets territoriaux tient à une adaptation réciproque entre nouvelle offre de transport et territoire. Les recompositions territoriales consécutives à la mise en service d'une nouvelle infrastructure de transport relèvent de la convergence des modifications des pratiques de mobilité, qui s'appréhendent peu de temps après la mise en service de la nouvelle offre, et des stratégies d'accompagnement adoptées par les acteurs politiques et économiques. Les conséquences de ces stratégies de valorisation, très dépendantes de la capacité des acteurs à

---

[22] Notre thèse a été financée pendant les deux premières années par l'Observatoire des effets territoriaux des gares de la LGV Rhin-Rhône.

[23] OFFNER, Jean-Marc. Les « effets structurants » : mythe politique, mystification scientifique. *L'Espace géographique*, 1993, n°3, p. 233-242

[24] PLASSARD, François. *Transport et territoire*. Paris : La Documentation française, 2003. 104p.

[25] VARLET, Jean (dir.). Autoroutes, acteurs et dynamiques territoriales. *Géocarrefour*, 2002, vol. 77, n°2.

[26] BÉRION, Pascal, JOIGNAUX, Guy, LANGUMIER, Jean-François. L'évaluation socio-économique des infrastructures de transport : enrichir les approches du développement territorial. *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, 2007, n°4, p. 651-676.

[27] BAZIN, Sylvie, BECKERICH, Christophe, DELAPLACE, Marie. *Lignes à grande vitesse et dynamiques locales : une analyse comparée de la littérature*. Communication au colloque international « Transport et développement des territoires, Le Havre, 8-10 septembre 2010.

[28] DI-MÉO, Guy. GATINEAU, Laurent, CROZAT, Dominique, HINNEWINKRL, Jean-Claude, TESSON, Frédéric. Autoroute, constructions géographiques et nouveaux rapports à l'espace : des effets d'annonce à la réalité des impacts. *Sud-Ouest Européen*, 2001, n°12, p. 1-8.

coordonner leurs actions au service d'un projet de territoire (Bazin, *et al*, 2009)[29], se manifestent sur des temporalités plus longues et de façon très diversifiée selon les contextes territoriaux.

Les observatoires constituent un dispositif solide pour analyser les interactions multiples entre transport et territoire. Généralisés depuis les années 1980 en France[30] comme dans d'autres pays européens[31], ces dispositifs s'appuient « au départ sur l'identification des processus qui dirigent les changements et tentent par la suite d'en repérer les incidences sur les structures et dynamiques territoriales » (Bérion, 1995, p.174)[32].

À l'image des travaux précédents, l'Observatoire des effets territoriaux des gares de la LGV Rhin-Rhône s'inscrit dans une approche systémique, les mutations spatiales liées à l'infrastructure résultant d'une convergence de facteurs, et s'articule autour des interrelations entre pratiques spatiales et configurations territoriales à travers quatre thématiques (**Fig. 1**). Les pratiques spatiales sont appréhendées grâce à l'étude des mobilités (axe 1, sous-système acteurs) et les configurations territoriales qui en découlent, par la mesure de l'accessibilité et de l'intermodalité (axe 2, sous-système espace). Pour compléter cette dimension systémique, le dispositif intègre également la question de l'appropriation de la nouvelle offre de transport par les acteurs locaux. Il s'agit, d'une part, d'étudier les conditions d'émergence des stratégies et projets de valorisation associées à la nouvelle offre ferroviaire (axe 3), et d'autre part, de saisir plus finement les opportunités que représente la branche Est dans la création du projet territorial porté par la Métropole Rhin-Rhône (axe 4).

---

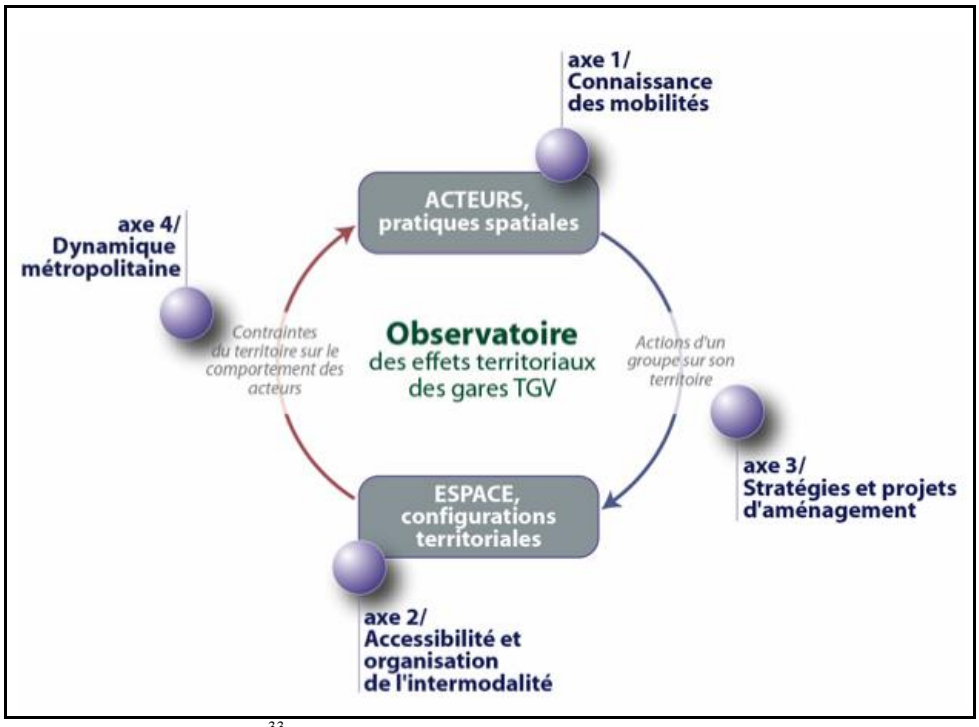
[29] BAZIN, S., BECKERICH, C., DELAPLACE, M., *op. cit.*

[30] Nous pouvons citer par exemple les observatoires mis en place par le SETRA (Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements) pour les autoroutes A 10, A 40, A 51, l'A 64 et A 75 ou encore par les sociétés concessionnaires telles que APRR (Autoroutes Paris-Rhin-Rhône) entre 1985 et 2005 pour les autoroutes A 39, A 71 et A 77.

[31] D'autres observatoires ont également été créés en Europe comme l'EGNATIA en Grèce ou l'observatoire de l'Autoroute M 5 en Hongrie.

[32] BÉRION, Pascal. *Grandes infrastructures de transport et aménagement du territoire : Méthodologie et mise en place de l'Observatoire des effets territoriaux de l'autoroute A 39*. 1995. 608p. Thèse de Doctorat, Géographie, Université de Franche-Comté, 1995.

Figure 1 Les quatre axes de l'Observatoire des effets territoriaux des gares du TGV Rhin-Rhône



Source : RICHER, 2009[33]

Pour saisir les mutations spatiales en lien avec la nouvelle offre de transport, l'observatoire se décompose en deux étapes distinctes. La première phase, de 2008 à 2011, a pour objectif d'établir une situation de référence des pratiques spatiales (mobilités) et configurations territoriales (accessibilité/intermodalité) avant la mise en service de la branche Est. Les stratégies mises en œuvre pour accompagner l'arrivée de la nouvelle offre ferroviaire sont également étudiées, les travaux scientifiques ayant souligné l'importance des mesures d'anticipation dans l'émergence d'effets territoriaux. La deuxième phase d'étude de l'observatoire, qui devrait débuter au cours de l'année 2013, vise à évaluer les premiers impacts de la nouvelle offre ferroviaire sur les territoires desservis. Les dispositifs d'enquête seront reconduits pour appréhender l'évolution des pratiques de mobilité des usagers du transport ferroviaire en lien avec la mise en service de la branche Est. De même, l'analyse des projets territoriaux sera poursuivie pour apprécier l'évolution des stratégies mises en œuvre par les acteurs et les éventuels effets induits par la nouvelle offre ferroviaire.

L'observatoire des gares du TGV Rhin-Rhône, auquel notre thèse est associée, a un double intérêt scientifique. Bien qu'il relève d'une étude de cas spécifique (Plassard, 2003)[34], il contribue à améliorer les connaissances sur les interactions réciproques entre transports et territoires.

[33] RICHER, Cyprien (dir.). Observatoire des effets territoriaux des gares du TGV Rhin-Rhône, branche Est, Bilan à mi-parcours. Octobre 2009, 68p.

Une problématique territoriale

Notre thèse s'inscrivant dans la première phase de l'Observatoire, nous ne disposons pas du recul temporel nécessaire pour appréhender les mutations spatiales provoquées par la branche Est. Néanmoins, l'état des lieux des pratiques de mobilité et des projets de développement territoriaux fournit des enseignements précieux pour la conduite de notre réflexion qui vise à étudier l'impact de l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire sur l'émergence d'un territoire.

Inscrite dans un triangle de 400 kilomètres de côté avec pour sommets Paris, Strasbourg et Lyon, l'aire Rhin-Rhône semble appartenir à la catégorie des espaces intermédiaires, « ossifiés par des mégastructures allogènes et supra-régionales, radiales multipliées d'une capitale boulimique et qui ignorent superbement les besoins locaux des aires d'accueil » (Bavoux, Piquant, 2000, p.38)[35]. Les espaces intermédiaires, assimilés à des aires de transit aux limites imprécises et sans cohérence interne, sont dépourvus d'une dimension territoriale, définie comme « un système complexe évolutif qui associe un ensemble d'acteurs d'une part, l'espace géographique que ces acteurs utilisent, aménagent et gèrent d'autre part » (Moine, 2006, p.127)[36]. À première vue, l'aire Rhin-Rhône pourrait voir sa situation d'espace intermédiaire renforcée au regard des infrastructures de transport qui la traversent, à l'image de l'autoroute A 36 et de la branche Est récemment mise en service.

Néanmoins, plusieurs facteurs convergent pour envisager l'émergence d'un processus de territorialisation défini comme « un moyen par lequel des individus ou des groupes construisent et maintiennent des organisations spatiales » (Dubresson, Jaglin, 2005, p. 344)[37]. La branche Est, de par sa dimension régionale et en l'absence des deux autres branches du projet de LGV Rhin-Rhône, apparaît comme une infrastructure atypique dans le modèle à grande vitesse français. Si les relations à longue distance entre grandes métropoles sont privilégiées, ce modèle n'est cependant pas incompatible avec le développement d'un usage « régional » de la grande vitesse. Ainsi, comme le montre l'exemple du TER GV mis en place par la région Nord-Pas-de-Calais, « il n'est pas interdit d'en faire évoluer l'usage, voire d'en transformer la logique initiale pour les

---

[34] PLASSARD, J-F., *op.cit.*

[35] BAVOUX, Jean-Jacques, PIQUANT, Maximilien. Les réseaux de transport entre Paris et Lyon : compétition ou coopération ? *Flux*, 2000, Vol. 16, n°39, p. 30-39.

[36] MOINE, Alexandre. Le territoire comme un système complexe : un concept opératoire pour l'aménagement et la géographie. *L'Espace géographique*, 2006, 2, p. 115-132.

[37] DUBRESSON, Alain, JAGLIN, Sylvy. Gouvernance, régulation et territorialisation des espaces urbanisés : approches et méthode. In : ANTHEAUME, Benoit (dir.), GIRAUT, Frédéric. *Le territoire est mort : vive les territoires ! : une refabrication au nom du développement*. Paris : IRD, 2005. p. 337-352

réalisations futures (Menerault, 2008, p.15)[38]. La nouvelle desserte de l'aire Rhin-Rhône apparaît donc comme un facteur favorable à la territorialisation de l'aire Rhin-Rhône, puisque par exemple, alors qu'il fallait 2h30 de temps de parcours ferroviaire entre Dijon et Mulhouse, avec au moins une correspondance, à partir de la fin 2011, cette relation directe s'effectue en seulement une heure.

L'hypothèse de l'émergence d'un processus de territorialisation impulsé par la grande vitesse ferroviaire est également soutenue par les travaux de Raymond Wœssner qui concluait dans sa thèse : « notre approche a donc permis de montrer jusqu'à quel point Rhin-Rhône existe et pourrait exister, non pas en tant qu'axe, mais en tant que réseau » (Wœssner, 1996, p.477)[39]. Ainsi, la création de la Métropole Rhin-Rhône, vue comme un réseau de villes, représente un exemple d'appropriation collective d'un grand équipement de transport où les acteurs de l'aire Rhin-Rhône « coordonnent leurs actions en vue d'atteindre un objectif commun, le développement du territoire » (Bazin *et al*, 2010, p.72)[40]. Si l'aire Rhin-Rhône apparaît morcelée et dépourvue d'une réelle identité territoriale, la Métropole Rhin-Rhône et la possibilité d'effectuer l'aller-retour dans la demi-journée entre les villes membres, représentent un cadre favorable pour l'émergence d'un processus de territorialisation.

Compte tenu des différents éléments présentés, la problématique de notre thèse est la suivante : comment l'appropriation de la grande vitesse ferroviaire et des gains d'accessibilité associés, peut être le facteur d'émergence d'un processus de territorialisation de l'aire Rhin-Rhône.

Une méthodologie diversifiée pour répondre à la problématique

Pour répondre à l'hypothèse d'une territorialisation possible de l'aire Rhin-Rhône impulsée par la grande vitesse, différents moyens ont été mis en œuvre. Il est nécessaire dans un premier temps d'analyser plus finement les caractéristiques de l'aire Rhin-Rhône qui apparaît comme une portion d'espace aux limites floues, dépourvue de territorialité. La délimitation très imprécise de

---

[38] MENERAULT, Philippe. *Sistemas polarizados regionales de ciudades y AV en Francia* [en ligne]. III JORNADAS DE ALTA VELOCIDAD Y TERRITORIO. Universidad de Castilla-La Mancha, novembre 2008, p.1-15. http://www.uclm.es/cr/caminos/publicaciones/Cuaderno_Ing_Territorio/2y3jornadas/c3.pdf (consulté le 12.12.2012)

[39] WŒSSNER, Raymond. *op. cit.*

[40] BAZIN, Sylvie, BECKERICH, Christophe, DELAPLACE, Marie. Desserte ferroviaire à grande vitesse, activation des ressources spécifiques et développement du tourisme : le cas de l'agglomération rémoise. BELGEO, 2010, 1-2, p. 65-77

l'aire d'étude, nous conduit d'abord à analyser la présence de l'expression « Rhin-Rhône » dans l'actualité, pour ensuite faire un état des lieux des travaux scientifiques consacrés à cette portion d'espace.

L'imprécision des limites de l'aire Rhin-Rhône nous pousse à analyser plus finement ses configurations spatiales. Cette dimension matérielle est envisagée au regard des principaux faits historiques qui ont marqué l'aire d'étude, de ses caractéristiques démographiques et socioéconomiques et des différentes politiques d'aménagement du territoire dont elle a bénéficié. À cet égard, un aperçu des travaux scientifiques consacrés aux réseaux de villes permet de mettre en perspective le rôle que peut jouer la Métropole Rhin-Rhône dans la territorialisation de l'aire d'étude.

La territorialité de l'aire Rhin-Rhône doit également être envisagée par le biais des représentations des acteurs impliqués dans le projet de la LGV Rhin-Rhône. Ces perceptions « indispensables pour comprendre l'organisation de l'espace » (Paulet, 2002, p.5)[41], nous permettent d'analyser, à partir d'entretiens et de cartes mentales dressées par les acteurs, dans quelles mesures la nouvelle offre de transport est perçue comme un facteur de la territorialisation de l'aire Rhin-Rhône.

Après avoir réalisé un panorama des configurations spatiales et des représentations des acteurs, il est nécessaire d'élargir notre démarche par l'étude des configurations rétistiques dans le domaine fluvial, aéroportuaire, routier et ferroviaire ; ces dernières ayant vraisemblablement contribué à faire de l'aire Rhin-Rhône un espace intermédiaire. Cette approche est complétée par une revue de la littérature sur le modèle à grande vitesse français, dans lequel s'insère la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, en insistant plus longuement sur les caractéristiques des gares TGV ex-urbanisées, qui, par leur positionnement, contribuent à renforcer la situation intermédiaire des espaces desservis. Ce panorama des caractéristiques de la grande vitesse ferroviaire en France, est confronté à la présentation détaillée des spécificités de la branche Est afin de préciser en quoi elle représente une infrastructure de transport atypique. Pour compléter cette approche, l'analyse du schéma de desserte de la branche Est nous permet de fournir des éléments de prospectives à propos du renforcement de la situation d'espace intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône. Enfin, une mise en perspective des travaux consacrés à la grande vitesse régionale nous permet de vérifier si la branche Est, à la dimension régionale marquée, peut favoriser les relations entre villes de l'aire Rhin-Rhône.

---

[41] PAULET, Jean-Pierre. *Les représentations mentales en géographie.* Paris : Anthropos, 2002. 152p.

Ces configurations rétistiques sont complétées par une analyse des pratiques de mobilités au sein de l'aire d'étude. Reflet du fonctionnement territorial de l'aire Rhin-Rhône, ce panorama général des mobilités s'appuie, d'une part, sur les données domicile-travail fournies par l'INSEE, et d'autre part, sur une enquête réalisée dans les principales gares de l'aire Rhin-Rhône, dans le cadre de l'observatoire. Confronté au schéma de desserte de la branche Est, cet état des lieux des pratiques de mobilité, nous permet d'établir des scénarii de prospective de l'apport de la nouvelle offre ferroviaire sur les relations intra-métropolitaines.

Enfin, pour appréhender le processus de territorialisation de l'aire Rhin-Rhône, nous avons choisi de confronter les configurations rétistiques et les pratiques de mobilités aux perceptions des acteurs qui ont participé à la mise en place de la nouvelle offre de transport.

Fondée sur la consultation des archives du projet et sur les entretiens que nous avons réalisés, cette approche vise tout d'abord à identifier les jeux d'acteurs qui se sont manifestés autour du projet de la branche Est et des négociations sur la définition du schéma de desserte.

Les représentations et l'appropriation de la nouvelle offre ferroviaire sont également appréhendées par le biais d'une analyse des stratégies et projets de valorisation. Après avoir fait un état des lieux des travaux scientifiques sur la question des effets territoriaux des grandes infrastructures de transport, et plus particulièrement des projets mis en œuvre au abords des gares, nous analyserons les attentes des acteurs locaux, pour lesquels l'accessibilité reste un gage d'attractivité. Les éléments ainsi recueillis seront complétés par l'analyse du recensement des projets de valorisation, conduit dans le cadre de l'Observatoire, à l'échelon de l'ensemble des agglomérations de l'aire Rhin-Rhône. Deux outils graphiques, la relatiogramme et la frise chronologique, réalisés pour chaque agglomération, nous permettent de vérifier si la grande vitesse ferroviaire a favorisé les coopérations, condition nécessaire à l'émergence d'un processus de territorialisation.

Enfin, l'enjeu de la grande vitesse ferroviaire dans la construction d'une identité commune à l'ensemble des agglomérations de l'aire Rhin-Rhône est analysé par l'intermédiaire des stratégies de promotion territoriale. Après avoir réalisé un panorama des travaux scientifiques portant sur la notion d'identité territoriale, nous analysons les stratégies de marketing territorial adoptées par les acteurs de l'aire Rhin-Rhône, par l'intermédiaire d'un recensement exhaustif de l'ensemble des campagnes de communication et des éléments intégrés à l'architecture des gares.

Trois entrées : la territorialité, les circulations, les jeux d'acteurs

Pour répondre à l'hypothèse d'une territorialisation possible de l'aire Rhin-Rhône impulsée par la grande vitesse ferroviaire, nous nous attachons à montrer premièrement que l'aire Rhin-Rhône ne constitue pas à l'heure actuelle un territoire à part entière. Pour ce faire, nous utilisons les trois facettes du territoire (existentielle, physique et organisationnelle) proposées par Maryvonne Le Berre (Le Berre, 1992)[42]. L'entrée par la facette existentielle nous permet tout d'abord de délimiter plus précisément le cadre spatial de notre analyse. Ensuite, les configurations spatiales de l'aire Rhin-Rhône, composantes de la facette physique, visent à définir plus précisément les caractéristiques de cet espace intermédiaire. Cette approche est complétée par la facette organisationnelle du territoire, le rôle joué par les acteurs étant essentiel dans l'analyse de la création de la Métropole Rhin-Rhône. Enfin, les représentations, autre composante de la facette existentielle, nous permettent de voir comment les acteurs concernés par le projet de la branche Est se représentent la territorialité de l'aire Rhin-Rhône.

La deuxième partie vise à montrer comment cette LGV à la dimension régionale marquée s'insère au sein de l'aire Rhin-Rhône. Après avoir analysé les configurations rétistiques de l'aire Rhin-Rhône, nous présenterons les spécificités de la branche Est, afin d'évaluer, par une confrontation des pratiques de mobilité au schéma de desserte de la nouvelle offre de transport, l'impact sur les relations intra-métropolitaines de l'aire d'étude.

Enfin, la possible territorialisation de l'aire Rhin-Rhône sera envisagée au regard de l'appropriation des gains d'accessibilité par les acteurs locaux. L'analyse de l'historique du projet de LGV Rhin-Rhône, et des négociations menées dans le cadre de la définition du schéma de desserte, nous permet de vérifier l'existence d'un projet collectif. Ensuite, la comparaison des stratégies et projets de valorisation mis en œuvre par les acteurs locaux, visent à évaluer la pertinence d'un territoire de projets commun à l'ensemble des agglomérations de l'aire d'étude. Enfin, nous analyserons les stratégies de promotion territoriale afin de vérifier si la branche Est peut être le facteur d'émergence d'une identité commune.

---

[42] LE BERRE, Maryvonne. Territoires. In : BAILLY, Antoine, FERRAS, Robert, PUMAIN, Denise (dir.). *Encyclopédie de géographie*. Paris : Economica, 1992. 1132p.

Première partie - L'aire Rhin-Rhône : entre mythe et réalités

INTRODUCTION DE LA PREMIÈRE PARTIE

La première partie de la thèse s'organise autour d'une question transversale : l'aire Rhin-Rhône est-elle un territoire à part entière ? Du fait de la création récente de la Métropole Rhin-Rhône, seule entité commune aux agglomérations de l'aire Rhin-Rhône, cette question vise à définir l'aire d'étude en précisant sa délimitation et ses configurations spatiales. Pour guider ce travail, dans une approche systémique, nous utilisons les trois facettes du territoire (existentielle, physique et organisationnelle) définies par Maryvonne Le Berre (Le Berre, 1992)[43].

Le premier chapitre reprend une composante de la facette existentielle, l'étude du nom, qui est « la marque la plus simple de l'identité territoriale » (Le Berre, 1992, p.611)[44]. À partir de cette première entrée, nous déterminerons les thématiques et les échelons spatiaux associés au vocable « Rhin-Rhône ».

Dans un deuxième chapitre nous aborderons deux autres facettes du territoire. La première, physique, correspond « aux propriétés matérielles résultant des actions d'aménagement » (Le Berre, 1992, p.610)[45] et prend en compte les données historiques et socio-économiques de l'aire Rhin-Rhône. La seconde, organisationnelle, intègre le rôle des acteurs « qui contribuent par leurs comportements à l'organisation territoriale » (Le Berre, 1992, p.616)[46]. Nous proposons pour ce faire de montrer la place de l'aire Rhin-Rhône dans le cadre de l'aménagement du territoire.

Le dernier chapitre complète la facette existentielle par les représentations des acteurs qui sont intervenus dans le projet de LGV Rhin-Rhône. L'espace géographique étant constitué de matériel et d'idéel, il est nécessaire d'intégrer les perceptions de l'aire Rhin-Rhône.

---

[43] LE BERRE, Maryvonne. Territoires. In : BAILLY, Antoine, FERRAS, Robert, PUMAIN, Denise (dir.). *Encyclopédie de géographie*. Paris : Economica, 1992. 1132p.

[44] LE BERRE, M., *op.cit.*

[45] LE BERRE, M., *op.cit.*

[46] LE BERRE, M., *op.cit.*

CHAPITRE 1 - LE CADRAGE SPATIAL ET CONCEPTUEL DE LA THESE

> « *Nous vivons dans l'espace, dans ces espaces, dans ces villes, dans ces campagnes, dans ces couloirs, dans ces jardins. Cela nous semble évident. Peut-être cela devrait-il être effectivement évident. Mais cela n'est pas évident, cela ne va pas de soi* ». (Perec, 1976, p.13)[47]

Pour caractériser la dimension existentielle de l'aire d'étude, nous analysons l'expression « Rhin-Rhône ». Le toponyme représente le code d'identification du territoire puisqu'il facilite son repérage, sa localisation et le rend visible à l'extérieur. Ainsi, la dénomination des lieux participe à leur territorialisation dans la mesure où le nom représente une forme d'appropriation par ses habitants.

Le fait que l'aire Rhin-Rhône soit nommée par des éléments qui lui sont extérieurs pose la question de sa délimitation spatiale. Pour préciser ses limites, nous analyserons la présence de cette expression dans l'actualité afin de voir à quels échelons spatiaux elle fait référence. Puis, la délimitation de l'aire Rhin-Rhône sera précisée au regard d'une seconde entrée : la géographie physique. L'intégration des deux fleuves dans le vocable nous incite à étudier plus précisément l'organisation orographique de l'aire d'étude (1-1).

Ensuite, il s'agit de préciser de quelle manière l'aire Rhin-Rhône est envisagée dans la discipline géographique. L'étude de la littérature dédiée à l'aire Rhin Rhin-Rhône permet de discuter du cadrage spatial et des concepts géographiques retenus pour notre thèse (1-2).

[47] PEREC, Georges. *Espèces d'espaces*. Paris : Galilée, 1974. 146 p.

1-1 Le « Rhin-Rhône » : une situation géographique « d'entre-deux » ?

Le vocable « Rhin-Rhône » souligne la référence aux bassins versants des fleuves éponymes. Mais cette appellation, au demeurant imprécise, désigne-t-elle une portion d'espace couvrant le fleuve Rhin et le fleuve Rhône, c'est-à-dire l'isthme européen, ou une aire en situation « d'entre-deux », bornée par les bassins versants des fleuves Rhin et Rhône ? Pour préciser à quelles dimensions spatiales renvoie l'expression, notre choix s'est porté sur deux entrées : l'actualité et la géographie physique.

L'analyse de la présence du vocable dans l'actualité récente, à partir des principaux supports de communication et surtout d'Internet, permet de préciser les thématiques associées à cette expression et les couvertures spatiales sous-jacentes (1-1-1). L'approche par la géographie physique, plus classique, envisage la référence naturelle de cette même expression et permet de voir dans quelle mesure les éléments orographiques participent à l'identification de l'aire d'étude (1-1-2).

1-1-1 Un vocable récent

a – Deux domaines associés à l'expression « Rhin-Rhône » : le transport et les manifestations culturelles

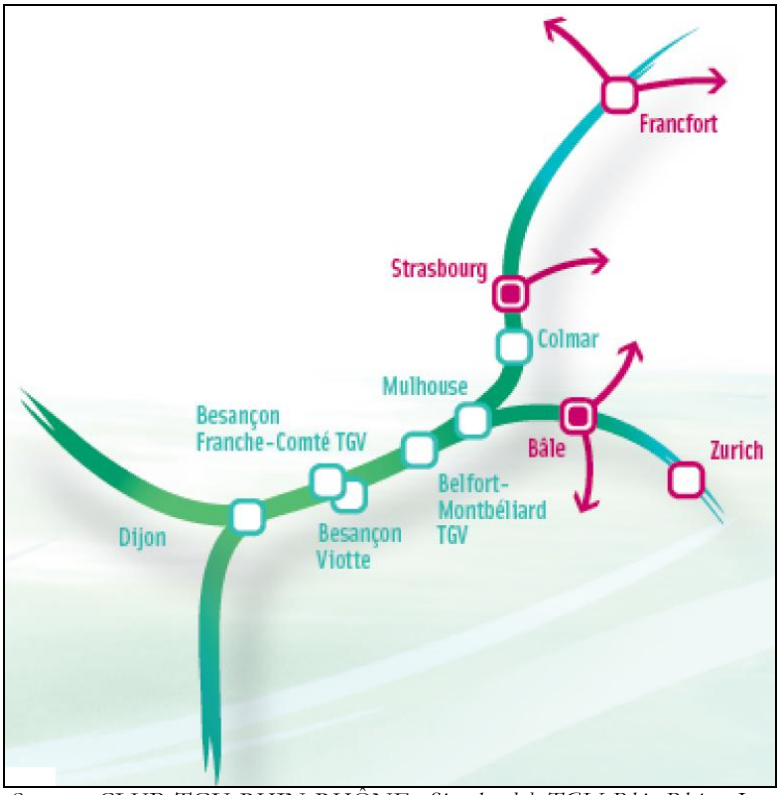
L'analyse de la présence du vocable dans l'actualité, sur une période de dix ans, s'appuie sur des recherches effectuées sur Internet[48] et dans différents supports médiatiques : journaux nationaux et régionaux, magazines et publicités. En lien avec la dimension européenne des deux fleuves, la recherche est également effectuée en allemand (« Rhein-Rhone ») et en anglais (« Rhine-Rhone »).

Les résultats indiquent la présence du vocable dans l'actualité pour deux thématiques : transport et territoire avec la Métropole Rhin-Rhône. En termes de faits d'actualité, la dimension transport se rapporte à la concrétisation de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône[49]. La thématique du transport met en évidence les deux échelons évoqués précédemment c'est-à-dire l'aire Rhin-Rhône et l'isthme européen (du sud de la France à la bordure ouest de l'Allemagne) (**Fig. 1-1**).

[48] Nous avons utilisé le moteur de recherche Google.

[49] Pour la thématique transport, les deux expressions associées sont : « LGV Rhin-Rhône » ou « TGV Rhin-Rhône ».

Figure 1 - 1 Le schéma simplifié de la LGV



Source: CLUB TGV RHIN-RHÔNE. *Site du club TGV Rhin-Rhône, Les dessertes du TGV Rhin-Rhône.* [en ligne]. http://www.clubtgvrhinrhone.eu/ressources/les-dessertes-du-tgv-rhin-rhone (consulté le 02.05.2012)

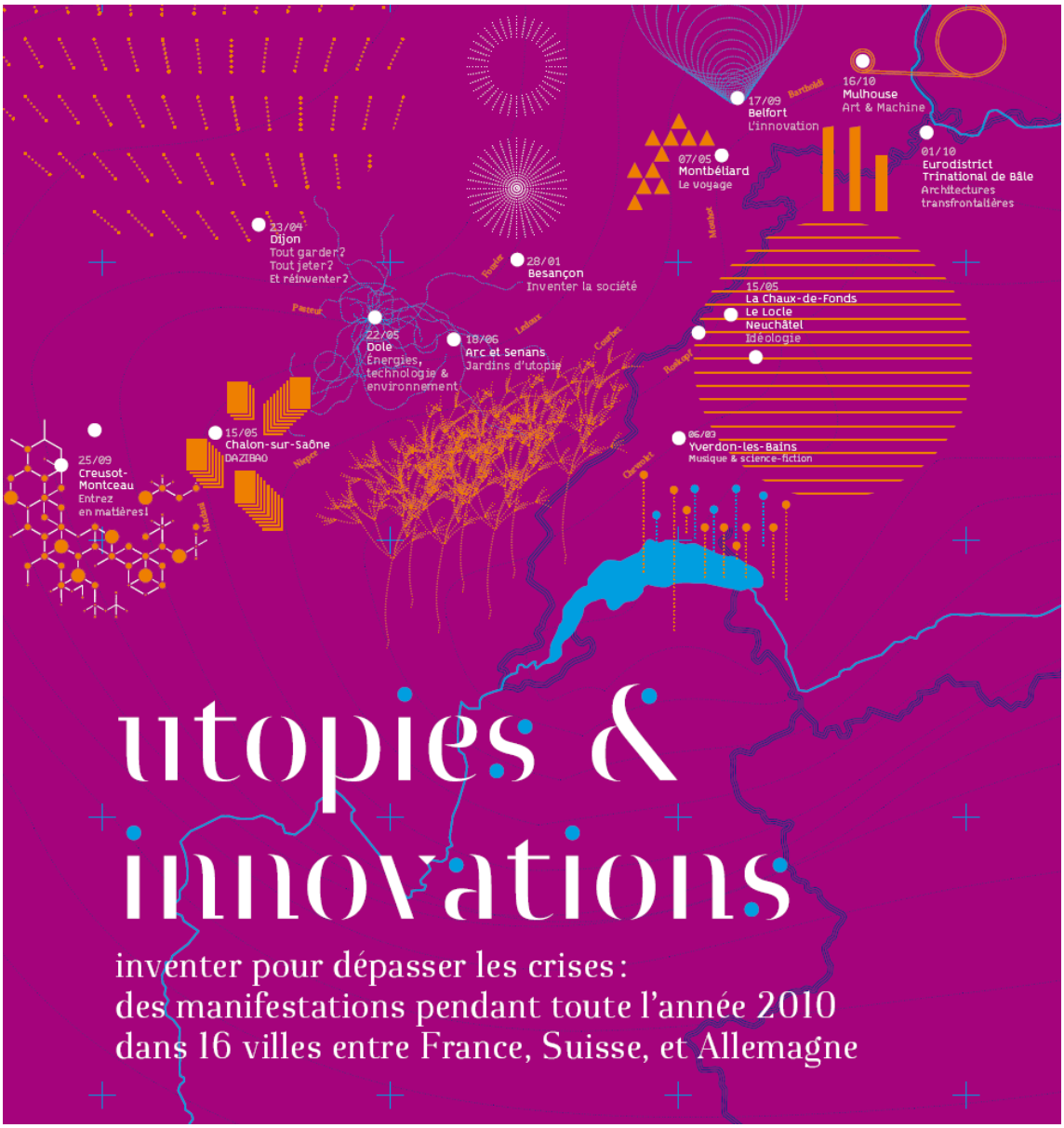
La deuxième thématique correspond à l'émergence de la Métropole Rhin-Rhône, une entité « politique » associant depuis 2004 plusieurs villes du Creusot à Bâle (**Fig. 1-2**). Nous retrouvons d'ailleurs, dans son logotype, l'arc intermédiaire symbolisant la liaison entre les bassins versants du Rhin et du Rhône.

Figure 1 - 2 Le logo de la Métropole Rhin-Rhône

Source : MÉTROPOLE RHIN-RHÔNE. *Page d'accueil.* [en ligne]. http://www.metropolerhinrhone.eu/presentation-1.html (consulté le 02.05.2012)

Cette dimension d'entre-deux est également visible dans deux événements culturels parrainés par la Métropole Rhin-Rhône. Le premier, l'exposition « Utopie et innovation »[50], s'est tenu en 2010 et associe les villes membres de la Métropole Rhin-Rhône. L'affiche principale mentionne également cette situation d'entre-deux avec la présence de villes françaises (du Creusot à Mulhouse) et de villes suisses (de l'Eurodistrict de Bâle jusqu'à Yverdon-les-Bains) (**Fig. 1-3**).

Figure 1 - 3 L'affiche de l'exposition « utopies et innovations »



Source : MÉTROPOLE RHIN-RHÔNE. *Exposition Utopies et Innovations.* [en ligne]. http://www/metropolerhinrhone.eu/ressources/page/Utopies_et_Innovations_-_le_programme/.pdf (consulté le 02.05.2012)

[50] Dans le cadre de cette manifestation, chaque ville partenaire présente une activité en lien avec le concept de développement durable. Cette activité peut faire référence à l'histoire de la ville ou faire partie de projets de développement futurs.

Le second évènement culturel, le festival TGV GéNéRiQ[51], créé en 2007 par deux acteurs principaux : le directeur de la Vapeur[52] et le directeur des Eurockéennes de Belfort. Le « concept » sur lequel repose cette manifestation musicale est d'organiser en parallèle des concerts dans les villes partenaires. Ce festival fonctionne avec un partenariat financier assuré par la SNCF[53] depuis 2010. En résulte le « *name sponsoring* » du festival TGV GéNéRiQ avec la présence de la marque « TGV » dans son nom. Là encore, cette dimension culturelle nous intéresse dans la mesure où elle comporte un aspect géographique intéressant notamment par l'accroissement du nombre de scènes partenaires de cette manifestation depuis 2007. Alors que la première manifestation associait seulement quatre villes (Dijon, Besançon, Belfort et Mulhouse), l'édition de 2011 a intégré sept villes supplémentaires : Montbéliard, Baume-les-Dames, Kingersheim, Dole, Épinal, en France, ainsi que Bâle et Porrentruy en Suisse. Sans accorder une trop grande importance aux termes utilisés sur les affiches du festival, la terminologie ayant un sens particulier pour le géographe, il est cependant intéressant de mentionner pour l'affiche de 2010 le slogan suivant « *Entre Rhin et Rhône se dessine un territoire de musiques qui rayonne avec le festival TGV GéNéRiQ* » (**Fig. 1-4**).

[51] Le nom « GéNériQ » fait référence au médicament du même nom « des artistes moins connus mais aux mêmes « effets » que les stars ». Information recueillie auprès de Lisa Van Reeth, chargée de communication du festival.

[52] Une salle de musiques actuelles située à Dijon.

[53] Société nationale des chemins de fer français

Figure 1 - 4 Quatrième de couverture du programme du festival TGV GéNéRiQ, éd. 2010

Source : FESTIVAL TGV GéNéRiQ. *Programme du mois de décembre 2010*. [en ligne]. http://www.generiq-festival.com/2/tel/PROGRAMME.pdf (consulté le 02.05.2012).

Ces deux évènements culturels soulignent la double dimension spatiale attachée au vocable « Rhin-Rhône » : « l'entre-deux fleuves » et le réseau de villes. Toutefois, les partenariats financiers de la SNCF et de la Métropole Rhin-Rhône font que la couverture territoriale et les slogans ne sont pas neutres.

Sans être déterminants, ces premiers faits d'actualité montrent que le vocable Rhin-Rhône fait essentiellement référence à une dimension d'entre-deux, celle de l'aire Rhin-Rhône. L'échelon le plus vaste, représenté par l'isthme européen, est présent uniquement dans la thématique du transport (LGV Rhin-Rhône).

b – Les enseignements tirés de la couverture spatiale des entreprises

En complément des faits d'actualité, fortement influencés par la concrétisation concomitante de la LGV et de la Métropole Rhin-Rhône, nous proposons d'analyser la couverture spatiale des entreprises dont le nom comporte l'expression « Rhin-Rhône ».

Parmi les sept entreprises recensées nous en avons retenu quatre[54] : la CERP[55] Rhin-Rhône-Méditerranée, Bolloré Énergie Rhin-Rhône, Autoroute Paris-Rhin-Rhône et Veolia Propreté Rhin-Rhône. Leurs couvertures spatiales soulignent pour deux d'entre elles (CERP Rhin-Rhône-Méditerranée, Autoroutes Paris-Rhin-Rhône) la dimension multiscalaire attachée à l'expression « Rhin-Rhône ». Les deux autres entreprises n'ont par contre, pour l'une, pas de découpage identifiable, et pour l'autre (Véolia), un périmètre uniquement cantonné à la région Rhône-Alpes. La couverture spatiale de la CERP Rhin-Rhône-Méditerranée, intégrant la portion française de l'isthme européen, inclut les établissements présents dans l'aire Rhin-Rhône, à savoir : Dijon, Besançon, Belfort, Mulhouse (**Fig. 1-5**). Celle des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône englobe un faisceau d'autoroutes inscrit dans un triangle Paris-Lyon-Mulhouse et comprend également l'aire d'étude (**Fig. 1-6**).

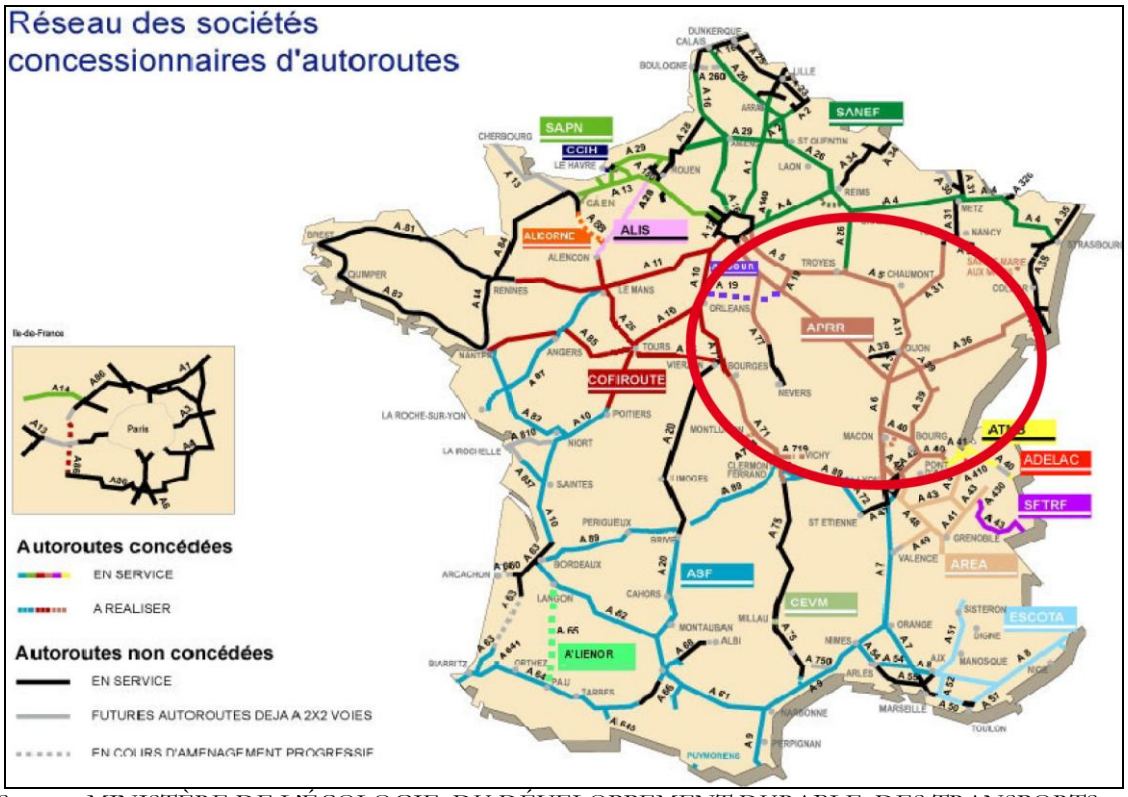
[54] Les trois autres entreprises n'ont pas été retenues parce que leur périmètre est local. Ces entreprises sont : « Rhin-Rhône » (fioul, combustibles) à Riedisheim (Haut-Rhin), « Rhin-Rhône Autos » (vente de voitures) à Wittenheim (Haut-Rhin) et « Le Rhône au Rhin » (restaurant) à Belleville (Rhône)

[55] Coopérative d'Exploitation et de Répartition Pharmaceutique

Figure 1 - 5 La couverture spatiale du groupe CERP Rhin-Rhône-Méditerranée

Source : CERP RHIN RHÔNE MÉDITERRANÉE. *Les Établissements*. [en ligne]. http://www.cerp-rrm.com/app/site/index_pub.asp (consulté le 02.05.2012).

Figure 1 - 6 La répartition des sociétés concessionnaires sur le territoire français



Source : MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT. *Sociétés d'autoroutes et autoroutes concédées.* [en ligne]. http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-autoroutes-concedees.html (consulté le 02.05.2012).
Modifications : Carrouet, 2012

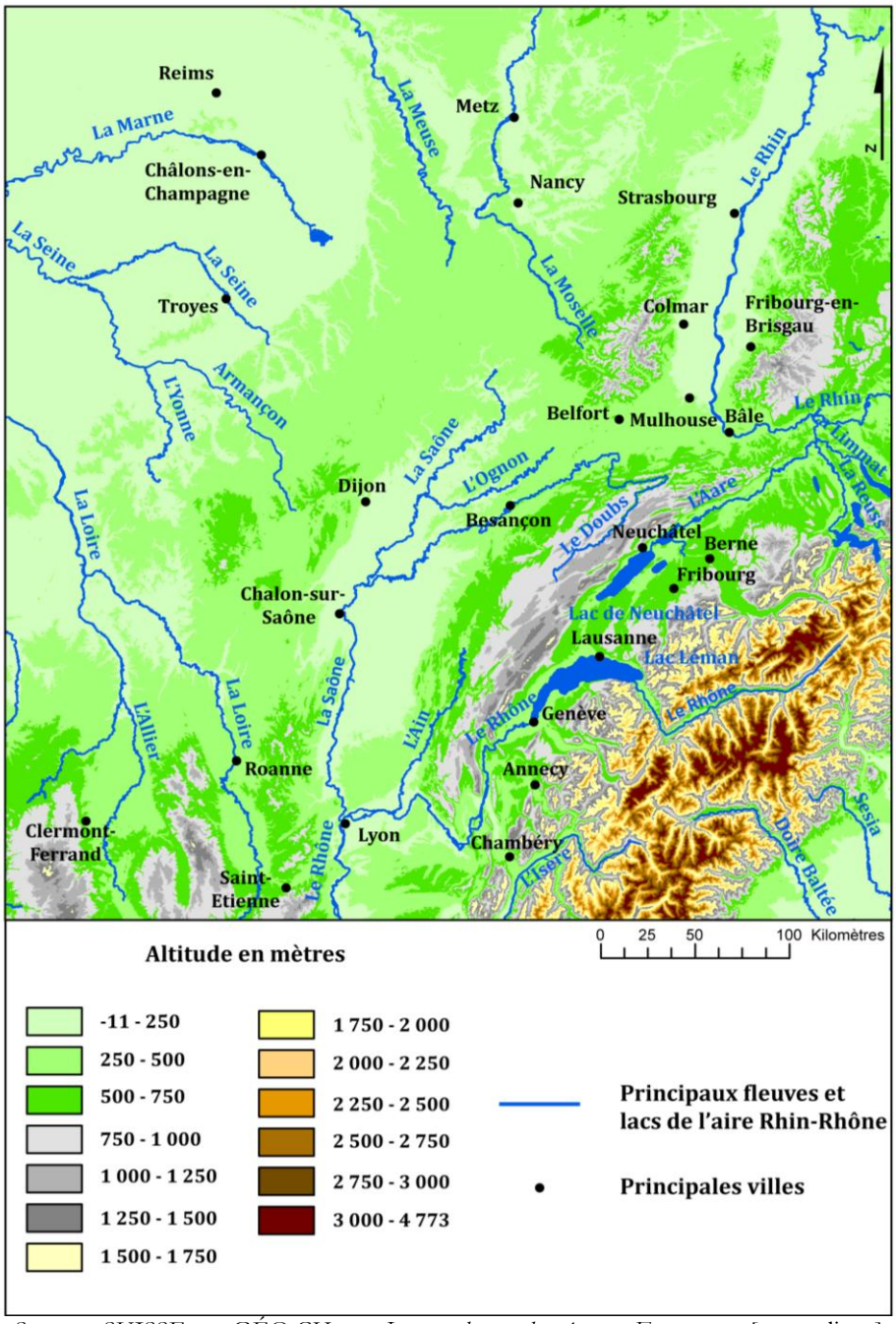
Les éléments dégagés, après consultation des faits d'actualité et de la couverture spatiale des entreprises, soulignent cette dimension multiscalaire. L'expression « Rhin-Rhône » correspond donc à l'isthme européen, plus ou moins complet, et à l'aire Rhin-Rhône telle qu'elle a été définie dans l'introduction. Il convient par la suite de confronter ces premières délimitations à la réalité physique que recouvre cette même expression.

1-1-2 « Rhin-Rhône » : une référence naturelle

a – Le « Rhin-Rhône » : un couloir naturel

La dimension multiscalaire de l'expression « Rhin-Rhône » s'explique dans un premier temps par la répartition des grands ensembles orographiques à l'échelon européen. À un niveau plus fin, l'aire Rhin-Rhône, c'est-à-dire l'entre-deux, est bornée par quatre grands ensembles : le talus de Dijon à Tournus, le massif du Jura, le massif des Vosges et la Forêt-Noire (**Fig. 1-7**).

Figure 1 - 7 La diversité orographique entre Rhin et Rhône



Source : SUISSE GÉO.CH. *Jeu de données Europe*. [en ligne]. http://www.suissegeo.ch/autres_pays.php (consulté le 02.05.2012).
Réalisation : Carrouet, 2011

Dans la partie occidentale on retrouve un relief de talus, de Dijon à Tournus, avec plus au nord le Seuil de Bourgogne, du massif du Morvan au massif des Vosges. Le Seuil de Bourgogne marque la ligne de partage des eaux entre Loire, Seine et Rhône. La Bourgogne est considérée à ce titre comme « un château d'eau faisant diverger les cours d'eau vers tous les confins régionaux, vers trois grands bassins hydrographiques (Loire, Seine, Rhône) » (Bavoux,

2006, p.1)[56]. Le second ensemble, la chaîne du Jura, bordant l'aire Rhin-Rhône au sud, est une large bande d'environ 300 kilomètres de longueur. D'orientation nord-est-sud-ouest, elle est composée de trois sous-ensembles étagés : les premiers plateaux (de 450 à 650 mètres), les seconds plateaux (de 700 à 1 000 mètres) et le Haut-Jura (supérieur à 1 000 mètres). La présence d'altitudes élevées n'offre que peu de traversées, car aucune vallée (Doubs, Loue et Ain) ne franchit complètement la chaîne. Néanmoins, la chaîne du Jura présente deux ouvertures principales vers la Suisse, la première en direction de Lausanne et la seconde vers Genève. Enfin, au nord-est, deux massifs bordent l'aire Rhin-Rhône avec des altitudes également supérieures à 1 000 mètres : le massif des Vosges à l'ouest et le massif de la Forêt Noire à l'est.

Les espaces interstitiels entre ces deux reliefs de faible altitude constituent des ouvertures sur le nord et l'ouest de l'Europe et guident par la même occasion la direction d'écoulement des fleuves. Au nord-est, dans sa partie basse, le Rhin s'écoule entre le massif de la Forêt Noire et les derniers plis du Jura. Puis, entre Forêt Noire et Vosges, il traverse la plaine rhénane, également appelée plaine d'Alsace, qui occupe le fond du fossé d'effondrement rhénan, c'est-à-dire le rift ouest-européen.

Plus au sud, on retrouve des configurations orographiques semblables dans la partie septentrionale de l'aire Rhin-Rhône avec la présence de plaines. Bornées par l'arc jurassien à l'est et le talus à l'ouest, elles s'inscrivent dans un fossé d'effondrement, le fossé bressan. La présence successive, du nord au sud, des plaines de Gray, de Dole, de Dijon et de la Bresse, caractérisées par de faibles altitudes, constitue un contexte favorable à l'écoulement du principal affluent du Rhône qu'est la Saône.

De fait, l'aire Rhin-Rhône, par ses configurations orographiques et ses prolongements en direction du nord et du sud, « ouvre un passage entre la Méditerranée et l'Europe occidentale, centrale, orientale et scandinave » (Chapuis, 2010, p.9)[57]. Cette situation d'entre-deux s'explique par l'absence de connexion entre les fleuves Rhin et Rhône, la fonction d'interface étant assurée par la Porte de Bourgogne et d'Alsace[58] aux environs de Belfort. À ce sujet, Lucien Febvre souligne l'importance de ce point de contact : « (le Rhin) n'a-t-il pas renoncé à porter son flot puissant jusqu'à la Méditerranée par le Seuil de Bourgogne et les chenaux du Doubs, de la Saône,

---

[56] BAVOUX, Jean-Jacques. Structuration du territoire bourguignon : de l'île à l'isthme. *Revue Géographique de l'Est*, 2006, vol. 46, n°1-2, p. 1-17

[57] CHAPUIS, Robert. *Bourgogne/Franche-Comté : sœurs ou rivales ? : Brève histoire des relations ambiguës entre deux régions*. Paris : l'Harmattan, 2010. 166 p. (Collection Travaux).

[58] La Porte de Bourgogne et d'Alsace est également appelée « trouée de Belfort ».

du Rhône moyen qu'il emprunta pendant toute une période ? » (Febvre, 1997, p.66)[59]. Ainsi, le Rhin, pendant les premières périodes glaciaires, s'écoulait depuis Bâle en direction du Doubs[60]. Mais la disparition de cette possibilité de jonction fait de la Porte de Bourgogne et d'Alsace, « la plus importante des « Portes » ouvertes par la nature » (Leyritz, 1932, p.79)[61]. ». Mesurant seulement 40 kilomètres de longueur, elle représente une des ouvertures possibles donc une voie de passage naturelle entre Europe du nord et Europe du sud.

b – Une situation de contact entre deux fleuves majeurs de l'espace européen

- Un « entre-deux » borné par les fleuves Rhin et Rhône

Les éléments orographiques présentés précédemment doivent être complétés par la présentation des deux fleuves qui donnent leur nom à l'aire d'étude. À l'est de celle-ci, le Rhin s'étend sur 1 230 kilomètres. Il est constitué, à sa source, de deux cours d'eau (Rhin antérieur et Rhin postérieur) situés dans le massif des Alpes. Depuis la haute montagne, il se jette dans le lac de Constance pour ensuite s'insinuer entre les premiers contreforts du Jura, le plateau Suisse et la Forêt Noire. Peu avant Bâle, il reçoit les eaux de l'Aare, son premier affluent par la taille. Puis, le Rhin traverse la plaine d'Alsace pour se diriger vers le nord de l'Europe. Dans le prolongement du fossé, il récupère successivement les eaux du Neckar, du Main et de la Moselle. À son embouchure, il se déverse dans la Mer du Nord, aux Pays-Bas, par plusieurs bras, accompagnés des eaux de la Meuse. Au total, le Rhin traverse ou longe du sud au nord les six pays que sont la Suisse, le Liechtenstein, l'Autriche, l'Allemagne, la France et les Pays-Bas. À ce titre, il est considéré comme un grand axe de circulation européen qui « unit la mer du Nord et les fortes densités démographiques des plaines du nord-ouest » (Ritter, 1968 p.5)[62].

Le Rhône, deuxième grande voie fluviale bordant l'aire « Rhin-Rhône », s'écoule sur 812 kilomètres. Il prend sa source en Suisse au glacier du Rhône, dans le canton du Valais. Il reçoit successivement les eaux de la Massa, de la Dranse, puis se jette dans le lac Léman où il récupère un autre affluent, l'Arve. À Lyon, il s'enrichit des eaux de la Saône, puis circule entre le massif des Alpes et le Massif central pour récupérer les eaux de l'Isère et de la Durance, ses deux principaux affluents. Il se jette alors dans la mer Méditerranée par le delta de la Camargue.

---

[59] FEBVRE, Lucien. *Le Rhin : histoire, mythes et réalités*. Paris : Perrin, 1997. 284 p.

[60] JUILLARD, Étienne. *Atlas et Géographie de l'Alsace et de la Lorraine : la France rhénane*. Paris : Flammarion, 1977. 287 p. (Atlas et géographie de la France moderne).

[61] LEYRITZ, Armand. La porte d'entrée du bassin du Rhône (trouée de Belfort). *Les Études rhodaniennes*, 1932, Vol. 8, n°1-2, p. 79-89.

[62] RITTER, Jean. *Le Rhin*. Deuxième édition. Paris : Presses Universitaires de France, 1968. 128p. (Que sais-je ?, 1065)

- Le rôle du fleuve dans la structuration de l'espace

À l'issue de la présentation des caractéristiques orographiques et fluviales, il est nécessaire d'aborder le rôle que peuvent jouer les fleuves, notamment dans l'organisation des circulations. Selon Jacques Bethemont, le rôle des fleuves est modeste dans les structurations spatiales contemporaines alors qu'il a été fondamental pour l'émergence de grandes civilisations, les moyens de circulation terrestres n'offrant autrefois que peu de possibilités de déplacement (Bethemont, 1999)[63]. Il ajoute à ce propos que les bassins fluviaux constituent des espaces partagés où le fleuve ne représente pas un élément fédérateur mais un espace d'émergence d'opportunités. De plus, dans le cas du Rhin, la diversité orographique des espaces traversés n'a conduit à aucune unité linguistique et religieuse (Bethemont, 1999)[64]. La forte concentration humaine et urbaine de l'espace rhénan serait due à la présence des routes et des villes et non uniquement à celle du fleuve.[65]

Si la nature de jonction naturelle de l'aire Rhin-Rhône, dans un vaste couloir européen, est avérée, les possibilités de circulation qu'elle offre constituent une première caractéristique étroitement liée à cette situation. D'ailleurs Albert Demangeon et Jean Ritter écrivaient en 1935 à propos du géographe que « tout lui permet de ne voir dans le Rhin que la plus active des routes naturelles d'Europe » (Demangeon, Ritter, 1935, p.9)[66].

L'expression « Rhin-Rhône » renvoie donc à une dimension multiscalaire. L'aire Rhin-Rhône est incluse dans un vaste couloir européen, de la mer du Nord à la mer Méditerranée, et permet la jonction entre les deux fleuves qui l'encadrent. À cette dimension multiscalaire s'ajoute également un troisième échelon plus local : la Porte de Bourgogne et d'Alsace.

- Un vocable utilisé par défaut ?

À première vue, la référence à des éléments naturels extérieurs, de l'expression « Rhin-Rhône », n'indique pas de limites clairement définies pour l'aire Rhin-Rhône. L'expression « Saône-Doubs », toujours en référence au contexte fluvial, conviendrait mieux.

Dans une perspective plus générale, on peut s'interroger sur l'importance du nom donné aux lieux. Pour ce faire, l'approche toponymique par l'étude des noms de lieux et de leur origine

---

[63] BETHEMONT, Jacques. *Les grands fleuves : Entre nature et société*. Paris : Armand Colin, 1999. 255 p. (Collection U).
[64] BETHEMONT J., *op. cit.*
[65] JUILLARD, Étienne. *Atlas et Géographie de l'Alsace et de la Lorraine : la France rhénane*. Paris : Flammarion, 1977. 287 p. (Atlas et géographie de la France moderne).
[66] DEMANGEON Albert, FEBVRE Lucien. *Le Rhin. Problèmes d'histoire et d'économie*. Paris : Armand Colin, 1935. 304 p.

donne quelques éclaircissements. À première vue, la dénomination d'un lieu est importante puisqu'elle représente, la marque de son identité et donc son code d'identification[67]. Dans ce cas, l'identité de l'aire Rhin-Rhône est associée à sa situation, c'est-à-dire entre les deux bassins versants des fleuves Rhin et Rhône. Néanmoins, ce n'est pas uniquement le nom qui exprime son existence mais « c'est le sens social qui doit importer au géographe » (Retaillé, 2003, p.929)[68]. Autrement dit, le nom, bien qu'il soit important, n'est pas une condition unique pour envisager une portion d'espace en tant que territoire. De plus, comme l'indique Frédéric Giraut, les toponymes ne sont pas tous signifiants (Giraut, 2008)[69]. Les toponymes « topographiques » par exemple, bien que stables dans le temps (Retaillé, 2003)[70], n'ont pas nécessairement de références identitaires ou font appel à plusieurs sous-espaces (Giraut, 2008)[71].

L'expression « Rhin-Rhône » trouve pour l'instant sa pertinence dans les éléments orographiques et fluviaux. Néanmoins, la présence dans l'actualité des dimensions circulatoires, institutionnelles et culturelles doit nécessairement poser la question de son existence du point de vue territorial. Pour ce faire, nous proposons d'explorer maintenant les travaux scientifiques consacrés aux différents échelons spatiaux que sont la Porte de Bourgogne et d'Alsace, l'aire Rhin-Rhône et l'échelon Mer du Nord – Mer Méditerranée.

---

[67] LE BERRE M., *op. cit.*

[68] RETAILLÉ, Denis. Toponymie. In : LÉVY, Jacques, LUSSAULT, Michel (dir.). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris : Belin, 2003. 1033 p.

[69] GIRAUT, Frédéric, HOUSSAY-HOLZSCHUCH, Myriam, GUYOT, Sylvain. Au nom des territoires ! Enjeux géographiques de la toponymie. *L'Espace géographique*, 2008, Tome 37, Vol 2, p. 97-105.

[70] RETAILLÉ D., *op. cit.*

[71] GIRAUT Frédéric *et al, op. cit.*

1-2 Les approches scientifiques du vocable « Rhin-Rhône » : une dimension circulatoire omniprésente

L'analyse des caractéristiques physiques de l'aire d'étude a mis en évidence l'existence de trois échelons spatiaux se rattachant au vocable « Rhin-Rhône ».

Les travaux scientifiques, et plus spécifiquement géographiques, qui leur ont été consacrés au cours du XXème siècle mettent l'accent sur deux thématiques associées : les circulations et les activités industrielles (1-2-1).

La forte dimension circulatoire de l'aire Rhin-Rhône permet de préciser le positionnement méthodologique de notre thèse qui, dans une démarche multiscalaire, vise à justifier le choix du cadre spatial retenu et des concepts associés (1-2-2).

1-2-1 Le vocable « Rhin-Rhône » : une dimension spatiale omniprésente

a – L'échelon local : la Porte de Bourgogne et d'Alsace (Trouée de Belfort)

La Porte de Bourgogne et d'Alsace, échelon le plus fin, a fait l'objet de nombreuses publications scientifiques, principalement dans la première moitié du vingtième siècle. Parmi les thèmes récurrents, figurent les possibilités de circulation dans le vaste ensemble Mer du Nord – Mer Méditerranée ainsi que les activités industrielles.

La Porte de Bourgogne et d'Alsace est présentée comme une porte naturelle, favorisant les circulations terrestres entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud. Cette réalité physique figure principalement dans les atlas de géographie régionale (Vidal de la Blache, 1908[72] et Claval, 1978[73]) et dans la littérature archéologique (Millotte, 1963)[74]. Ainsi, les écrits des géographes, historiens et archéologues soulignent le rôle qu'a joué cette porte naturelle dans les échanges sur le continent européen.

Les activités industrielles, deuxième thème associé à cet échelon, ont été étudiées principalement par des géographes. La thèse d'André Gibert, publiée en 1930, présente une description fine et très détaillée de « la Porte de Bourgogne et d'Alsace (Trouée de Belfort)[75]. Selon une démarche de géographe classique, la table des matières comporte la présentation des

---

[72] VIDAL DE LA BLACHE, Paul. *Tableau de la géographie de la France*. Paris : La Table Ronde, 1994. 559p.

[73] CLAVAL, Paul. *Atlas et géographie de Haute Bourgogne et Franche-Comté*. Paris : Flammarion, 1978. 328p. (Atlas et géographie de la France moderne).

[74] MILLOTTE, Jacques-Pierre. *Le Jura et les plaines de Saône aux âges des métaux*. Paris : les Belles lettres, 1963. 455p.

[75] GIBERT, André. *La Porte de Bourgogne et d'Alsace, Trouée de Belfort : étude géographique*. Paris : Armand Colin, 1930. 632p.

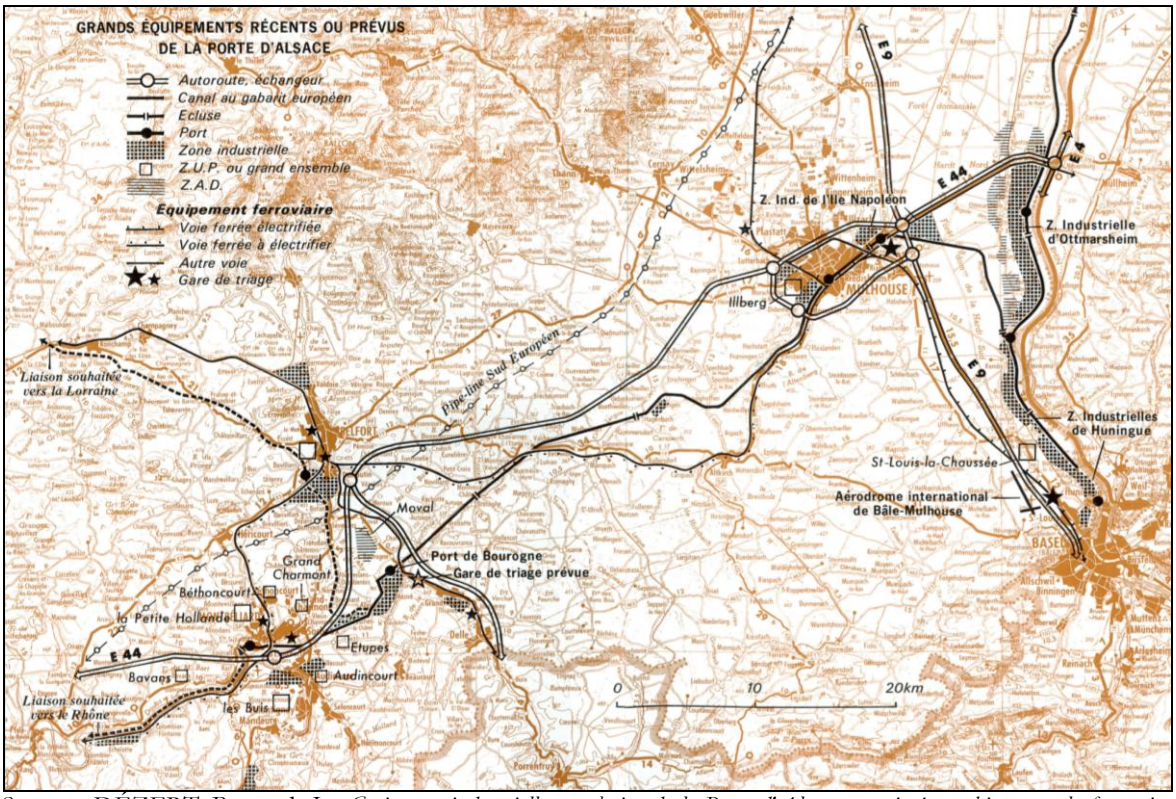
conditions naturelles, des relations (rôle politique, équipements de passage et trafic), de la vie rurale (sol exploitable, exploitation agricole, habitat rural) et de l'industrie. Bien qu'elle soit centrée sur une description des activités industrielles, l'analyse d'André Gibert souligne également la situation de passage de la Porte de Bourgogne et d'Alsace, située « entre monde germanique et monde romain » (Gibert, 1930, p.636)[76].

En 1969, la thèse de Bernard Dézert, également axée sur les activités industrielles, souligne également dès l'introduction l'importance de cette situation de passage : « Le carrefour dit de la Porte de Bourgogne apparaît au voyageur qui emprunte le Paris-Bâle ou le Strasbourg-Lyon, comme une étoile ferrée, se rejoignant dans deux grandes gares : Belfort et Mulhouse. Sur les voitures des trains apparaissent les plaques de nombreuses villes d'Europe, suisses, autrichiennes, italiennes, hongroises, roumaines, allemandes, néerlandaises. De longs convois de marchandises issus de tous ces pays se croisent sans cesse ». (Dézert, 1969, p.9)[77]. Même si, le thème central du travail de Bernard Dézert porte sur les conditions de formation et de développement de l'industrie, et ses conséquences sur les populations urbaines et rurales, il souligne néanmoins la dimension circulatoire de la Porte de Bourgogne (**Fig. 1-8**). La carte extraite de cette thèse illustre la concentration de nombreuses infrastructures de transport (autoroute, canal, voie de chemin de fer) sur cette petite superficie.

[76] GIBERT A., *op. cit.*

[77] DÉZERT, Bernard. *La Croissance industrielle et urbaine de la Porte d'Alsace : essai géographique sur la formation d'un espace régional en fonction de l'attraction industrielle*. Paris : Société d'édition d'enseignement supérieur, 1969. 520p.

Figure 1 - 8 Les Grands équipements récents ou prévus de la Porte d'Alsace



Source : DÉZERT, Bernard. *La Croissance industrielle et urbaine de la Porte d'Alsace : essai géographique sur la formation d'un espace régional en fonction de l'attraction industrielle*. Paris : Société d'édition d'enseignement supérieur, 1969. 520p.

Bien que l'expression « Rhin-Rhône » ne figure pas dans le vocable « Porte de Bourgogne et d'Alsace », la situation de passage est toujours mise en évidence. La Porte de Bourgogne et d'Alsace s'inscrit donc comme le plus fin des trois échelons identifiés.

b – L'échelon intermédiaire : l'aire Rhin-Rhône

Le deuxième échelon, l'aire Rhin-Rhône, ne figure que très peu dans la littérature scientifique. Il est exclusivement mentionné dans le travail de thèse de Raymond Wœssner (Wœssner, 1996)[78]**.** Cette étude géographique nous intéresse particulièrement ici car elle pose la question de la territorialité de l'aire d'étude. Néanmoins, dès les premières lignes, cette dimension territoriale est largement remise en cause, l'aire Rhin-Rhône étant considérée comme « une portion de territoire dépourvue d'unité historique et culturelle » (Wœssner, 1996, p.4)[79]. De plus, l'appellation est incertaine « puisque cet espace part certes du Rhin mais s'arrête sur la Saône vers

[78] WŒSSNER, Raymond. Mythe et réalité de l'espace Rhin-Rhône : la dynamique industrielle comme facteur de recomposition territoriale. 1996. 531 p. Thèse de Doctorat, Géographie, Université de Franche-Comté, 1996.
[79] WŒSSNER, R., *op. cit.*

Beaune et Dole. « Rhin-Saône » aurait mieux convenu, mais les projets de TGV et de canal n'ont pas retenu cette dénomination » (Wœssner, 1996, p.6)[80].

Plus généralement, cette thèse met en évidence l'emboitement d'échelles que suggère le vocable « Rhin-Rhône ». Située entre l'axe méridien Lille-Paris-Lyon-Marseille et la dorsale européenne, l'aire Rhin-Rhône permet une jonction entre ces deux ensembles. Mais la question posée dans ce travail concerne son organisation et donc la dimension territoriale sous-jacente. Ainsi, l'espace Rhin-Rhône[81] peut être vu, soit comme une étendue-support sans cohérence interne, composée d'éléments disparates, soit, et c'est la problématique de ce travail, comme « un espace régional potentiel que les projets de grandes infrastructures (TGV et canal) peuvent amener à développer concrètement » (Wœssner, 1996, p.6)[82]. À ce sujet, l'auteur émet l'hypothèse d'une réalité territoriale fondée sur la cohérence de l'activité industrielle qui ignore les limites administratives et « s'insinue dans toutes les trames par des réseaux multiples » (Wœssner, 1996, p.5)[83].

Cependant, les conclusions de la thèse mettent en avant l'inexistence de l'aire Rhin-Rhône du point de vue de la cohérence de ces mêmes activités. Pour Raymond Wœssner, le constat est sans appel : l'aire Rhin-Rhône est un « axe qui relève de l'utopie » (Wœssner, 1996, p.475)[84]. Néanmoins, l'auteur insiste sur l'importance des réseaux de transports, Canal à Grand Gabarit, TGV Rhin-Rhône et autoroutes, qui pourraient être les facteurs de l'émergence d'une croissance endogène (**Fig. 1-9**). On notera que Raymond Wœssner, dans la carte « des axes et réseaux industriels possibles » souligne cette situation de passage en indiquant les grands équipements de transport qui traversent l'aire Rhin-Rhône.

Pour cet échelon intermédiaire, on peut également citer le magazine « Entre Rhône et Rhin » créé dans les années 1990. Destiné aux entreprises, il montre l'existence d'échanges entre les différents acteurs de l'aire Rhin-Rhône. Par exemple, le hors-série numéro 6 avec le titre « *Entre Rhône et Rhin. Un axe à construire. Des régions à créer* »[85] marque la dimension territoriale de l'aire Rhin-Rhône. Ce magazine, à diffusion locale, ne sera plus publié à partir des années 2000.

Pour conclure, bien que Raymond Wœssner ait montré l'absence d'une dimension territoriale, le vocable correspond, là encore, à la thématique des circulations à l'échelon européen, dans laquelle ce maillon intermédiaire, selon ses hypothèses, pourrait alors trouver sa

---

[80] WŒSSNER, R., *op. cit.*

[81] Nous reprenons ici l'appellation « Espace Rhin-Rhône » employée par Raymond Wœssner.

[82] WŒSSNER, R., *op. cit.*

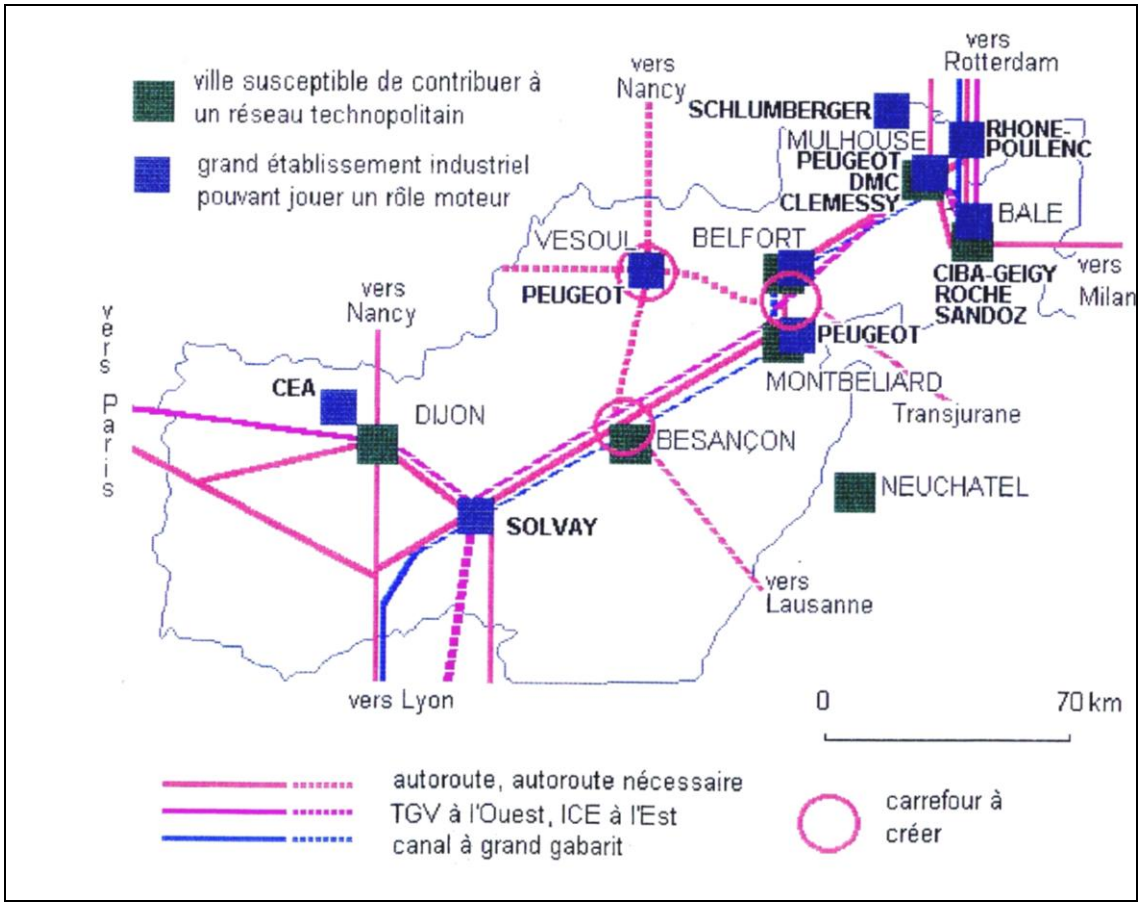
[83] WŒSSNER, R., *op. cit.*

[84] WŒSSNER, R., *op. cit.*

[85] *Entre Rhône et Rhin*. Hors série n°6, janvier 2001, Belfort.

cohérence en fonction des grands projets de transports conçus pour ces mêmes niveaux supranationaux.

Figure 1 - 9 Axe et réseau industriels possibles



Source : WŒSSNER, Raymond. *Mythe et réalité de l'espace Rhin-Rhône : la dynamique industrielle comme facteur de recomposition territoriale*. 1996. 531 p. Thèse de Doctorat, Géographie, Université de Franche-Comté, 1996. p. 476.

c – L'échelon le plus vaste : de la mer du Nord à la mer Méditerranée

Le dernier échelon, de la mer du Nord à la Méditerranée, fait l'objet de la littérature la plus riche. En témoigne la présence de nombreux écrits sur la période 1960-1980 mentionnant les possibilités de circulation. Cette fonction de passage relève des infrastructures de transport, considérées comme un enjeu à l'échelon européen. Par exemple, Jacques Bethemont, dans un article consacré à la liaison mer du Nord-Méditerranée, souligne l'enjeu des liaisons fluviales : « Le sillon rhodanien au Sud, les vallées de la Meuse, de la Moselle et du Rhin au Nord, offrent des facilités de circulation exceptionnelles et sont déjà pourvus de routes, de voies ferrées et d'aménagements fluviaux hors pair. Le seul obstacle à leur jonction est un seuil de partage peu élevé (360 mètres), situé en France et allant des plateaux de la Haute-Saône à la Trouée de Belfort en passant par les contreforts méridionaux des Vosges. L'effacement de cet obstacle faciliterait les

relations, à l'échelon de la France, entre le Midi méditerranéen et la région du Nord-Est. A l'échelle européenne, il établirait un lien précieux entre la Méditerranée et le carrefour rhénan » (Bethemont, 1963, p.315-316)[86]. En présentant le couloir mer du Nord-Méditerranée, Jacques Bethemont souligne là encore la dimension multiscalaire de l'expression « Rhin-Rhône » qui comprend la Porte de Bourgogne et d'Alsace, l'obstacle en question, et l'aire Rhin-Rhône (**Fig. 1-10**).

Pour la liaison Rhin-Rhône, assimilée ici à un couloir, la thématique des transports est abordée à travers deux facettes. La première, scientifique, aborde la thématique des relations et du développement des transports en Europe (Bonnafous, 1990[87], Kammerer, 1978)[88]. La seconde, politique, met en évidence la promotion des infrastructures de transports par le truchement de deux associations de lobbying. La première concerne le transport fluvial (Société d'études mer du Nord-Méditerranée, 1964[89], 1969[90]), la seconde, le transport ferroviaire à grande vitesse (Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée, 1997[91]). De plus, l'enjeu de la liaison mer du Nord – mer Méditerranée dépasse le thème des transports pour s'affirmer davantage comme un outil de l'aménagement du territoire (DATAR[92], 1991)[93], dans un contexte de renforcement progressif de l'Union Européenne.

Pour conclure, la littérature scientifique met en évidence deux caractéristiques. D'une part, les trois échelons (Porte de Bourgogne et d'Alsace, aire Rhin-Rhône et mer du Nord – mer Méditerranée) ont comme point commun la dimension circulatoire. D'autre part, la dimension territoriale est évoquée pour l'aire Rhin-Rhône, Raymond Wœssner indiquant à ce titre qu'elle pourrait reposer sur la présence des grands équipements de transport. Ainsi, la double dimension « transport » et « territoire » attachée à l'aire Rhin-Rhône vient ici confirmer notre problématique de départ, faisant de la branche Est un facteur de la territorialisation de l'aire Rhin-Rhône.

---

[86] BETHEMONT, Jacques. Un problème français à l'échelle européenne : la liaison Méditerranée – Mer du Nord. *Revue Géographique de Lyon*. 1963, vol. 38, n°4, p. 315-356.

[87] BONNAFOUS, Alain (dir.). *Les couloirs Rhin-Rhône dans l'espace européen. Quel avenir ? Quelles relations ? Quelles priorités ?* Lyon : Laboratoire d'Économie des Transports, 1990. 388p.

[88] KAMMERER, Laurent. *Un processus de répétition dans l'échec : la non-décision « canal Rhin-Rhône »*. 1978. 570 p. Thèse de Doctorat, Gestion, Paris 9, 1978.

[89] SOCIÉTÉ D'ÉTUDES MER DU NORD-MÉDITERRANÉE. *Proposition d'aménagement de l'axe mer du Nord-Méditerranée*. Paris : SETEC, 1964. 19 p.

[90] SOCIÉTÉ D'ÉTUDES MER DU NORD-MÉDITERRANÉE. *Conditions de transport dans le Grand delta : aménagement et développement du sillon rhodanien et du sud-est français*. Paris : S.I : s,n, 1969. 30 p.

[91] ASSOCIATION TRANS EUROPE TGV RHIN-RHÔNE-MÉDITERRANÉE. (Mulhouse, 1997), Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée. *La liaison Rhin-Rhône-Méditerranée : une liaison stratégique à l'échelle de l'Europe*. Belfort : BDL communication (Ed), 1997. 128p.

[92] Délégation Interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale

[93] DATAR. *L'Ancrage européen du couloir Rhin-Rhône : éléments de réflexion et de prospective sur le Nord-Est français*. Strasbourg : CEDRE (Centre Européen du Développement Régional), 1991. 63 p.

Figure 1 - 10 Liaisons Mer du Nord – Méditerranée (état actuel)

Source : BETHEMONT, Jacques. Un problème français à l'échelle européenne : la liaison Méditerranée – Mer du Nord. Revue Géographique de Lyon. 1963, vol. 38, n°4, p. 315-356, p. 319.

1-2-2 Le cadre spatial retenu et les concepts associés

a –Une dimension territoriale à préciser pour l'aire Rhin-Rhône

Pour les trois échelons associés à l'expression « Rhin-Rhône » nous avons montré que leur identité est fortement liée aux circulations, cette dimension étant exclusive pour deux d'entre eux : l'échelon local (Porte de Bourgogne et d'Alsace) et l'échelon européen (mer du Nord- mer Méditerranée). Pour l'échelon régional (aire Rhin-Rhône), cette dimension circulatoire pourrait constituer, comme l'a souligné Raymond Wœssner dans sa thèse, le facteur d'émergence de la territorialisation de l'aire Rhin-Rhône. Avant de préciser cette relation, il convient de définir plus précisément le concept de territoire.

Le territoire est un concept largement répandu puisqu'il est utilisé par les scientifiques, notamment les géographes, et les hommes politiques. L'omniprésence du terme en fait d'ailleurs un « attracteur étrange des phénomènes les plus disparates » (Lussault, 2007, p.107-108)[94]. Face à la difficulté d'identifier ces multiples usages et les définitions associées, nous partirons de la définition proposée par Alexandre Moine qui voit dans le territoire : « un système complexe évolutif qui associe un ensemble d'acteurs d'une part, l'espace géographique que ces acteurs utilisent, aménagement et gèrent d'autre part » (Moine, 2006, p.127)[95]. À ce titre, le territoire, appréhendé en tant que système, forme « un ensemble d'éléments qui constituent un tout cohérent » (Thibault, 2003, p.884)[96]et suppose des interactions comme cela est envisagé dans la définition du territoire de Maryvonne Le Berre entre les trois facettes (existentielle, physique et organisationnelle).

Plus précisément, selon la définition d'Alexandre Moine, le système territorial se compose du sous-système « espace géographique », c'est-à-dire une portion d'espace appropriée par l'homme et au sein de laquelle apparaissent des organisations, et du sous-système « acteurs » qui agissent consciemment ou inconsciemment sur le premier (Moine, 2007)[97] (**Fig. 1-11**). Les interactions, à la base du système territorial, sont produites grâce à une troisième composante : le sous-système des représentations de l'espace géographique, constitué selon Alexandre Moine, d'un ensemble « de filtres (individuel, idéologiques, sociétal et lié aux modes) qui influence les acteurs dans leurs prises de décisions, et les individus dans l'ensemble de leurs choix » (Moine,

---

[94] LUSSAULT, M., *op. cit.*

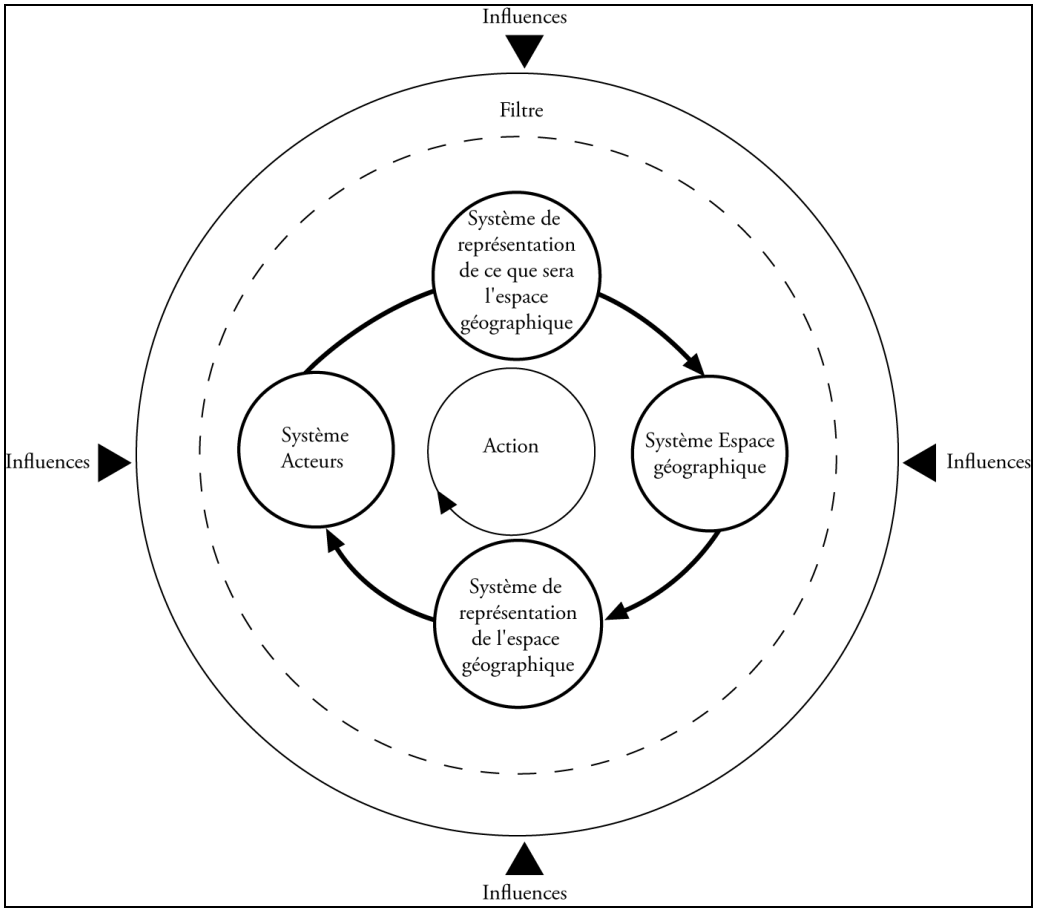
[95] MOINE, Alexandre. Le territoire comme un système complexe : un concept opératoire pour l'aménagement et la géographie. *L'Espace géographique*, 2006, 2, p. 115-132.

[96] THIBAULT, Serge. Système. In : LÉVY, Jacques, LUSSAULT, Michel (dir.). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris : Belin, 2003. 1033 p.

[97] MOINE, Alexandre. *Le territoire : comment observer un système complexe.* Paris : L'Harmattan, 2007, 176p.

2007, p.35)[98]. À l'interface entre le sous-système espace géographique et le sous-système acteurs, ces représentations permettent d'observer ce qu'est l'espace géographique et de se projeter sur ce qu'il sera. Enfin, on peut ajouter que le processus de territorialisation est « une construction lente, complexe, appuyée sur une multitude d'acteurs » (Moine, 2007, p.37)[99].

Figure 1 - 11 La boucle de rétroaction du territoire

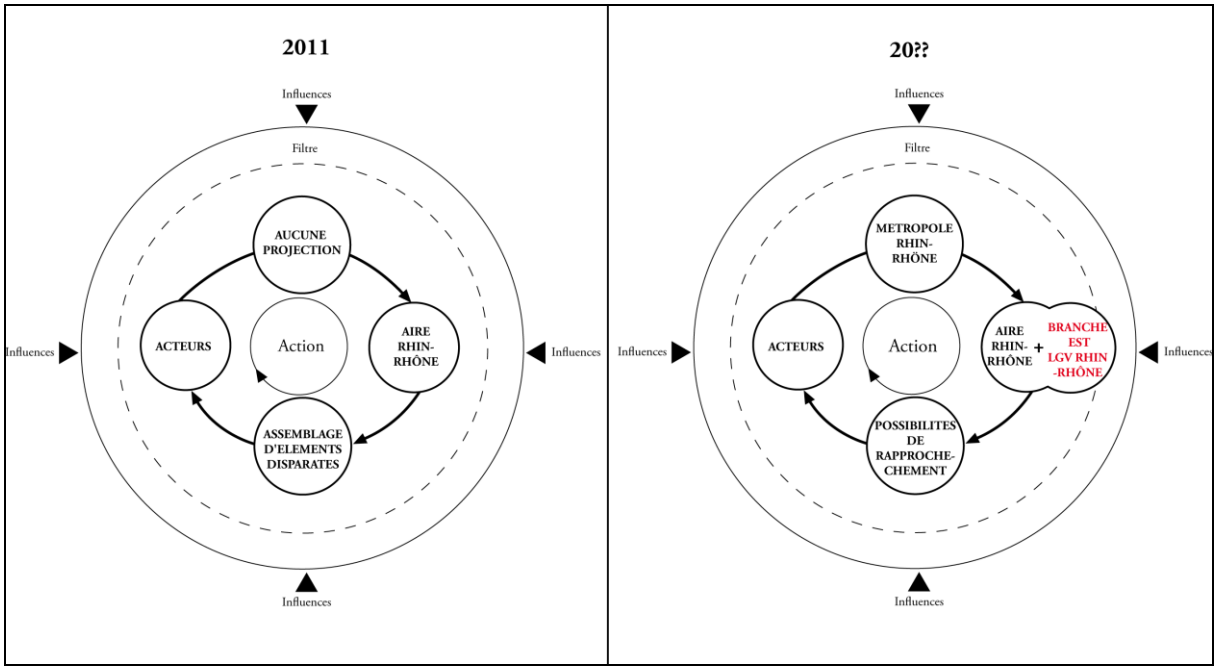


Source : MOINE, Alexandre. *Le territoire : comment observer un système complexe.* Paris : L'Harmattan, 2007, 176p.
Réalisation : Carrouet, 2012

Pour illustrer la problématique, nous adaptons la boucle de rétroaction du territoire proposée par Alexandre Moine. Pour ce faire, nous considérons deux étapes (**Fig. 1-12**). La première représente le fonctionnement actuel de l'aire Rhin-Rhône. La seconde indique le processus de territorialisation de l'aire Rhin-Rhône, une fois la branche Est de la LGV Rhin-Rhône mise en service.

[98] MOINE, A., *op.cit.*
[99] MOINE, A., *op.cit.*

Figure 1 - 12 Vers la territorialisation de l'aire Rhin-Rhône ?



Source : MOINE, Alexandre. *Le territoire : comment observer un système complexe.* Paris : L'Harmattan, 2007, 176p.
Réalisation : Carrouet, 2012

Avant la réalisation de la branche Est, l'aire Rhin-Rhône apparaît comme un assemblage d'éléments disparates (Wœssner, 1996). Cette situation est défavorable à tout processus de territorialisation dans la mesure où les acteurs ne mettent en œuvre aucune action pour le développement territorial de l'aire Rhin-Rhône.

En revanche, et c'est notre hypothèse, un nouvel élément, la branche Est et le projet de LGV Rhin-Rhône dans sa totalité, constituent le facteur d'émergence d'une territorialisation de l'aire Rhin-Rhône. Cette infrastructure de transport vient modifier les configurations territoriales. Par le système de représentation de l'espace géographique, les acteurs perçoivent cette infrastructure comme un facteur de rapprochement, de cohésion territoriale. Par conséquent, ils vont se projeter sur l'espace géographique en créant une entité, la Métropole Rhin-Rhône, susceptible de faire émerger un processus de territorialisation. Par la suite, l'aire Rhin-Rhône, par la boucle de rétroaction qui l'anime, se transformera progressivement en système territorial.

Si cette deuxième configuration n'est pas à l'heure actuelle envisageable, il convient de rappeler que la territorialisation est un processus qui s'apprécie sur le temps long. Ainsi, au vu des éléments à notre disposition, la territorialisation de l'aire Rhin-Rhône semble possible. En effet, d'après Raymond Wœssner, les infrastructures de transport peuvent impulser une croissance endogène, même si actuellement l'aire Rhin-Rhône est dépourvue d'unité historique et culturelle. Dans ce cas, la branche Est est susceptible de lever ces freins pour favoriser l'émergence d'un processus de territorialisation.

Après avoir précisé la problématique, en s'appuyant sur le concept de territoire, il est nécessaire de justifier le cadrage retenu pour notre thèse.

b – L'aire Rhin-Rhône comme maillon du couloir mer du Nord – mer Méditerranée

La littérature scientifique mentionnant l'expression « Rhin-Rhône » souligne l'existence d'un emboîtement d'échelles, partant de l'échelon le plus fin, celui de la Porte de Bourgogne et d'Alsace, jusqu'à un vaste couloir naturel entre mer du Nord et mer Méditerranée dans lequel est intégré un échelon intermédiaire aux limites floues : l'aire Rhin-Rhône. L'approche multiscalaire, par le jeu d'échelles qu'elle suppose est nécessaire en partant du constat que « toute avancée en géographie repose sur la combinaison et le passage incessant d'une échelle à l'autre » (Ferras, 1992, p.406)[100]. En effet, à chaque échelle correspond un type d'information, étroitement dépendant du niveau de détail choisi. Les discontinuités sous-jacentes dans ce jeu d'échelles font que les objets n'ont pas la même signification (Brunet, 1992)[101].

Ainsi, l'aire Rhin-Rhône, échelon central de la thèse, se prête à cette démarche multiscalaire. Au niveau européen, elle est en situation d'« entre-deux ». Physiquement, elle assure la jonction entre le fleuve Rhin et le fleuve Rhône. Économiquement ensuite, elle est située entre trois grands ensembles de l'espace européen : la région parisienne, la dorsale européenne et la Méditerranée. Au niveau national, elle est incluse dans un triangle dont les sommets sont trois grandes métropoles de l'espace français : Paris, Lyon et Strasbourg. Enfin, à un échelon plus fin, l'aire Rhin-Rhône est composée de plusieurs villes moyennes reliées entre elles par de grands réseaux de transport, conçus pour répondre aux besoins de liaisons entre les grandes métropoles qui l'entourent.

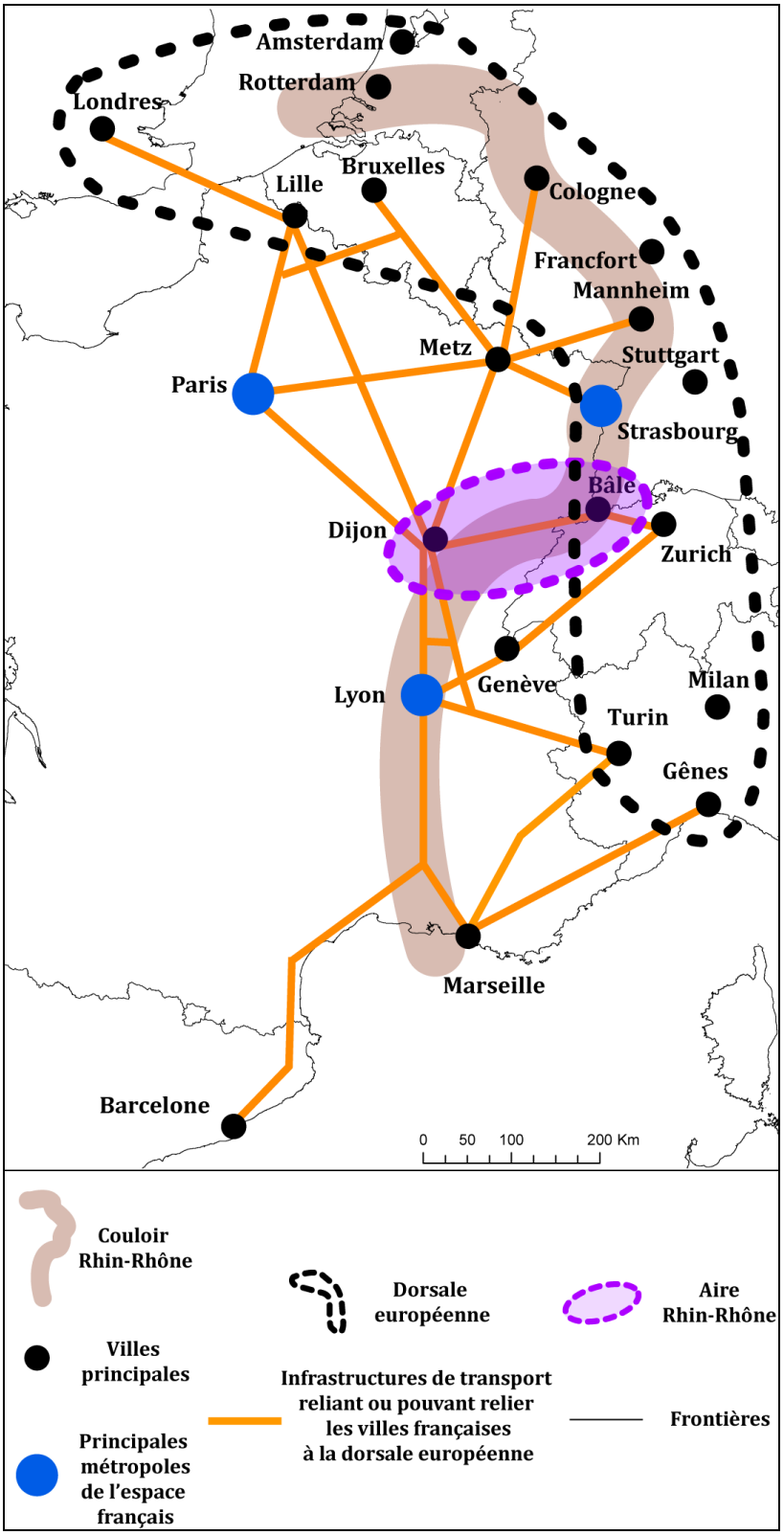
Le manque de précision sur la délimitation de l'aire Rhin-Rhône, lié notamment à sa situation « d'entre-deux », ne nous permet pas de définir précisément les limites de l'aire Rhin-Rhône. Toutefois, au vu des travaux scientifiques, cette portion d'espace s'étend de Dijon à Bâle d'ouest en est et de Vesoul à Lons-le-Saunier du nord au sud (**Fig. 1-13**). De plus, elle est considérée comme un maillon intermédiaire du vaste couloir mer du Nord – mer Méditerranée. Ces deux échelons, ayant pour point commun la dimension circulatoire, sont notamment mis en relation avec la création de la LGV Rhin-Rhône.

---

[100] FERRAS, Robert. Niveaux géographiques, échelles spatiales. In : BAILLY, Antoine, FERRAS, Robert, PUMAIN, Denise (dir.). Encyclopédie de géographie. Paris : ECONOMICA, 1992. 1132 p.

[101] BRUNET, Roger, FERRAS, Robert, THÉRY, Hervé. Échelle. *Les mots de la géographie : dictionnaire critique*. Paris : Reclus – La Documentation Française, 1992. 518 p.

Figure 1 - 13 Les deux échelons retenus



Source : WŒSSNER, Raymond. L'éternel retour du Corridor Rhin-Rhône. *Annales de géographie*, 2006, n°647, p. 2-25[102]
Réalisation : Carrouet, 2012

102 WŒSSNER, Raymond. L'éternel retour du Corridor Rhin-Rhône. Annales de géographie, 2006, n°647, p. 2-25.

CONCLUSION DU PREMIER CHAPITRE

Une première composante de la facette existentielle, l'étude du nom, montre que **l'aire Rhin-Rhône apparaît comme une portion d'espace aux limites floues**. Si la répartition des grands ensembles orographiques la place comme un « entre-deux », par la référence systématique aux fleuves Rhin et Rhône, il convient de souligner **la dimension multiscalaire sous-jacente**. De cette dernière caractéristique, avec l'emboitement des trois échelons (Porte de Bourgogne et d'Alsace, aire Rhin-Rhône et mer du Nord – mer Méditerranée), nous retenons que **l'expression « Rhin-Rhône » souligne une dimension circulatoire commune aux trois échelons identifiés**.

Ces premières pistes nous poussent à explorer la dimension territoriale de l'aire Rhin-Rhône parce que, d'une part Raymond Wœssner a conclu que **« les réseaux de transport devraient se développer non pour favoriser la circulation de transit entre l'axe Paris-Lyon et la dorsale européenne, mais pour susciter une croissance endogène »** (Wœssner, 1996, p.476)[103], et d'autre part, parce que **la création de la Métropole Rhin-Rhône et l'arrivée de la grande vitesse induisent un développement territorial possible**.

Pour ce faire, nous utiliserons dans le chapitre suivant les deux autres facettes du territoire proposées par Maryvonne Le Berre. La première, la facette physique, questionne la matérialité de l'aire Rhin-Rhône par l'utilisation de faits historiques et de données démographiques et socio-économiques. La seconde, organisationnelle, identifie le rôle des acteurs dans le champ plus vaste des politiques d'aménagement du territoire.

[103] WŒSSNER, R., *op. cit.*

CHAPITRE 2 - L'AIRE RHIN-RHÔNE : UNE RÉALITÉ ?

> *« La notion d'espace intermédiaire s'appuie nécessairement sur celles de contiguïté et de différentiels avec les espaces encadrants. Elle constitue également une des versions possibles de l'articulation du continu et du discontinu : c'est là son intérêt et son originalité ».* (Bonerandi, Roth, 2007, p.2)[104]

Nous abordons dans un deuxième temps les réalités de l'aire Rhin-Rhône. Nous avons montré que cette portion d'espace n'a pas d'identité propre et que seule l'émergence récente de la Métropole Rhin-Rhône est considérée comme une première réalité territoriale. Pour approfondir cette dernière dimension, nous utiliserons la facette physique et la facette organisationnelle du territoire, avec trois entrées complémentaires.

La question territoriale sera envisagée premièrement au regard des grands évènements historiques qui ont marqué l'aire Rhin-Rhône (2-1).

Ensuite, nous considérerons les configurations territoriales liées à la facette physique, vues ici comme des propriétés matérielles. Pour ce faire, nous analyserons les dynamiques démographiques et socio-économiques pour vérifier que l'aire Rhin-Rhône ne forme pas un tout cohérent (2-2).

Enfin, la troisième entrée considèrera le cadre plus général des politiques d'aménagement du territoire pour mettre en valeur le rôle des acteurs dans l'émergence d'un territoire. Au travers de cette facette organisationnelle, nous mettrons en évidence les facteurs qui sont à l'origine de la création de la Métropole Rhin-Rhône (2-3).

---

[104] BONERANDI, Emmanuelle, ROTH, Hélène. *Pour une géographie des espaces anti-héros : au-delà de la banalité des espaces intermédiaires*. Communication au colloque de l'Association de Science Régionale De Langue Française, Grenoble-Chambéry, 11-12-13 juillet 2007.
Source : ASSOCIATION DE SCIENCE RÉGIONALE DE LANGUE FRANÇAISE. *Papiers en ligne*. [en ligne]. http://edytem.univ- savoie.fr/d/asrdlf2007/pub/resumes/textes/Bonerandi_Roth.pdf (consulté le 31.07.2012).

2-1 Une absence de cohérence révélée par l'histoire et les tentatives de régionalisation

De l'importante période qui couvre l'histoire de l'aire Rhin-Rhône, nous retenons uniquement les évènements marquants. Cette première entrée met en évidence le lien entre les faits historiques et la construction de l'identité du territoire. Nous interrogeons ici l'existence d'une « histoire commune » et des rapprochements qui pourraient révéler le fonctionnement territorial de l'aire Rhin-Rhône.

Si au cours de la longue période qui s'étend du premier siècle avant J-C à 1945, des rapprochements entre les différentes portions d'espace qui composent l'aire Rhin-Rhône sont constatés, cette période marque une divergence globale entre la Bourgogne, souvent proche du Royaume de France, et l'Alsace actuelle, qui a appartenu longtemps au Saint Empire germanique ; la Franche-Comté alternant quant à elle entre les deux influences (2-1-1).

Ensuite, pour une période plus récente, l'analyse des tentatives de régionalisation et des découpages associés souligne ce manque d'unité puisqu'à de rares exceptions près, les éléments constitutifs de l'aire Rhin-Rhône n'ont jamais été intégrés dans une seule et même région (2-1-2).

2-1-1 Du 1er siècle avant J-C à 1945 : une absence d'unité historique

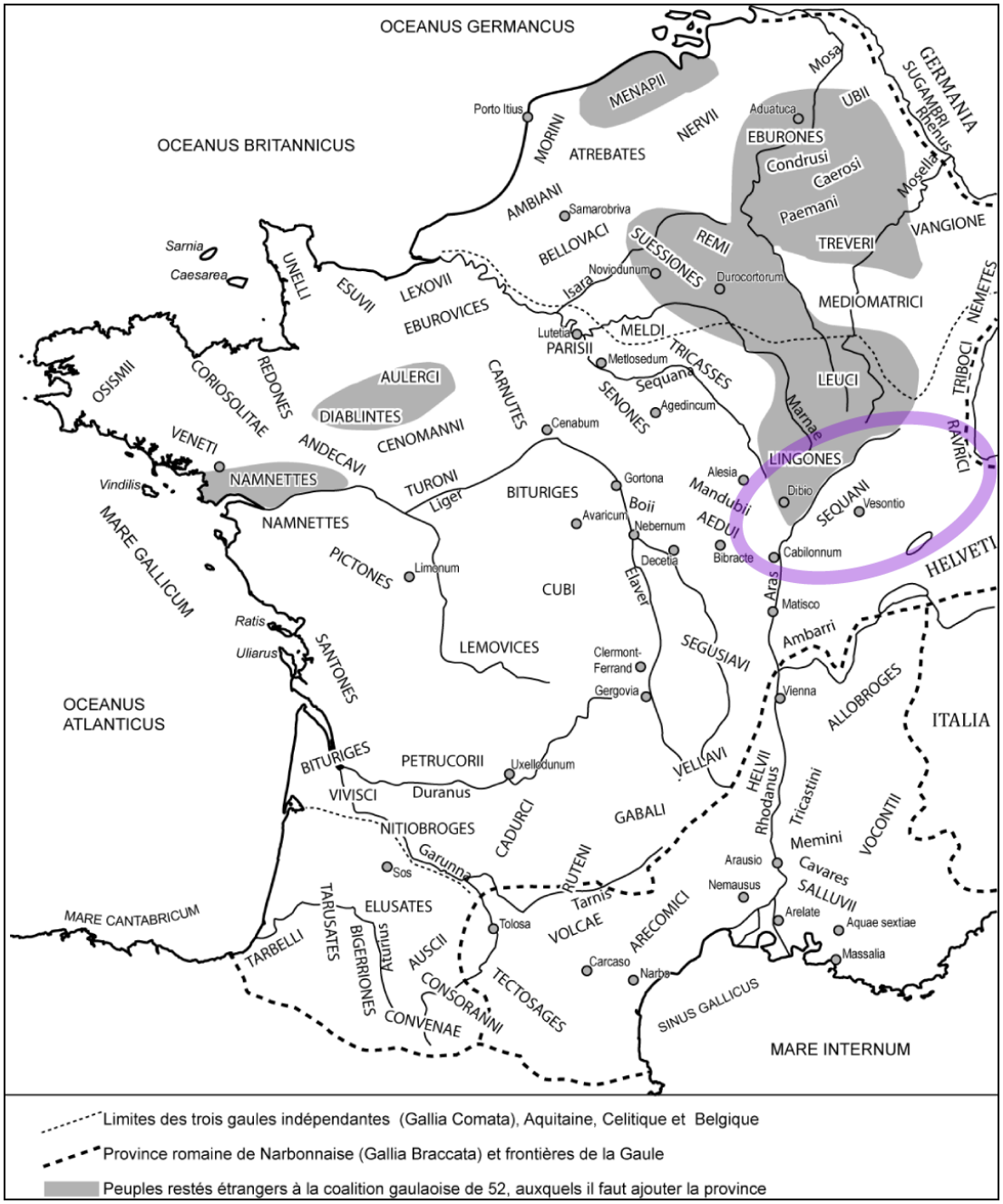
a – Du 1er siècle avant J-C à 1330 : des influences venues du sud puis du nord de l'Europe

- L'influence romaine du premier siècle avant J-C au cinquième siècle après J-C

Dès le premier siècle avant J-C, l'aire Rhin-Rhône est occupée par trois peuples celtes : les Lingons, dans la région de Langres, le Châtillonnais et jusqu'à l'actuelle ville de Dijon ; les Eduens, entre Saône et Loire ; et plus à l'est les Séquanes, occupant un territoire entre Rhin et Rhône, séparés des Helvètes par la frontière du Jura (**Fig. 1-14**). La rivalité entre Séquanes et Eduens, peuples ayant pour ambition d'occuper le territoire gaulois, engendre, dès le première siècle avant J-C, une double influence. La première se manifeste lorsque les Séquanes font appel vers 60 avant J-C aux Germains d'Arioviste, peuples situés plus au nord, pour battre les Eduens ; la seconde lorsque, dans le but de contrer cette occupation, les Gaulois demandent l'appui de César, qui occupe Vesontio (l'actuelle ville de Besançon) et bat ensuite Arioviste aux environs de Belfort. Cette conquête territoriale par les troupes de César se poursuit par la suite, et ce malgré l'insurrection gauloise en 52 avant J-C, sous l'égide de Vercingétorix, qui capitule sur le site actuel d'Alesia dans le département de la Côte-d'Or. S'ensuit alors une période d'occupation du

territoire par les Romains avec la mise en place des *civitates* (divisions administratives romaines) dont les limites correspondent généralement à celles des anciennes divisions gauloises.

Figure 1 - 14 La Gaule au temps de Vercingétorix



Limites des trois gaules indépendantes (Gallia Comata), Aquitaine, Celitique et Belgique

Province romaine de Narbonnaise (Gallia Braccata) et frontières de la Gaule

Peuples restés étrangers à la coalition gaulaoise de 52, auxquels il faut ajouter la province

Source : MIOSSEC, Jean-Marie. Géohistoire de la régionalisation en France : L'horizon régional. Paris : PUF, 2008. 602p.
Modification : Carrouet, 2012

L'actuelle aire Rhin-Rhône est alors organisée autour de trois civitates : la *civitas Sequanorum* la *civitas Aeduorum* et la *civitas Lingonum*. Cette organisation administrative de la Gaule par les Romains s'étoffe jusqu'au début du cinquième siècle, époque à laquelle l'aire Rhin-Rhône

actuelle est divisée en deux secteurs sous domination romaine : la province du diocèse des Gaules, qui s'étend de Langres à Autun, et la province de maxima Sequanorum, plus à l'est, correspondant à l'actuelle Franche-Comté. Un dernier secteur, situé au nord-est (aux environs de Bâle), est occupé par les Alamans. Le Rhin marque alors la frontière entre l'ensemble romain et la Germanie (**Fig. 1-15**).

Figure 1 - 15 La Gaule sous la domination romaine vers l'an 400 après J-C

Source : MIOSSEC, Jean-Marie. Géohistoire de la régionalisation en France : L'horizon régional. Paris : PUF, 2008. 602p.
Modification : Carrouet, 2012

- Du Royaume burgonde au traité de Verdun (cinquième siècle – 843)

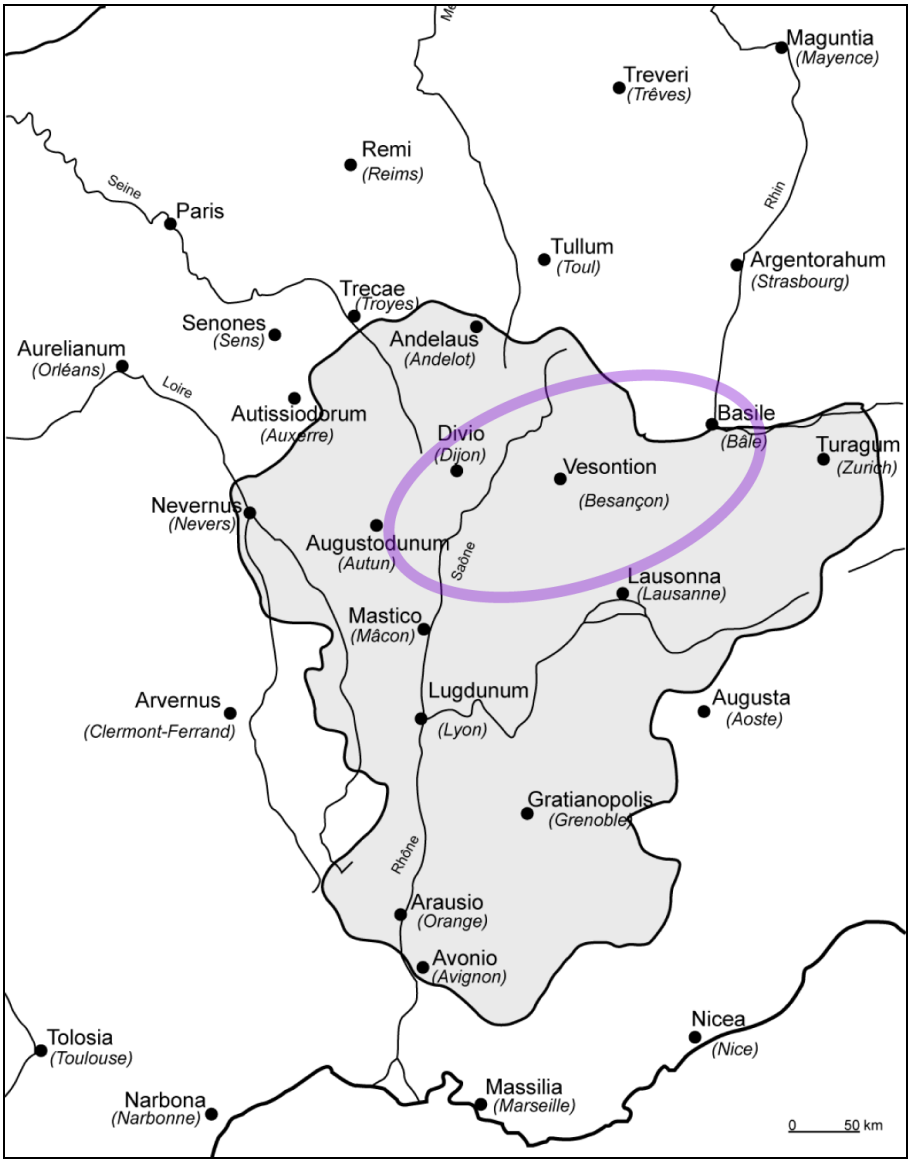
Dans son ouvrage sur la régionalisation en France, Jean-Marie Miossec indique que « la mise en place du peuplement européen et des influences civilisationnelles s'est effectuée selon deux grands courants » (Miossec, 2008, p.37)[105], le courant méditerranéen ayant été remplacé à partir de la fin du quatrième siècle par un courant venu du Nord de l'Europe. Ce changement fait de l'aire Rhin-Rhône un espace de contact, l'influence romaine s'insinuant jusqu'au Rhin.

Le premier fait marquant correspond, dans ce changement d'influence, à l'émergence du royaume burgonde. Dans cette phase de transition du peuplement européen, au début du cinquième siècle, la partie nord de l'aire Rhin-Rhône est occupée par les Alamans, tribus germaniques implantées entre la Porte de Bourgogne et Langres. Pour stopper cette invasion, l'empereur Majorien, qui règne sur l'Empire romain d'Occident, concède des territoires à d'autres Germains, les Burgondes. Ces derniers occupent un vaste territoire qui s'étend entre les villes actuelles de Nevers et Zurich, d'est en ouest, et de Langres à Avignon, du nord au sud (**Fig. 1-16**).

Ce territoire germanisé correspond à la partie nord de l'aire Rhin-Rhône. Ce royaume, tout en conservant ses limites, va connaître par la suite de nombreux bouleversements. Mérovingien, dès le VIème siècle, il est ensuite rattaché à la Neustrie et à l'Austrasie, pour enfin passer sous la domination carolingienne, quand Charlemagne en acquiert la possession en 771. De fait, le Royaume des Burgondes « n'est plus maintenant qu'une expression géographique [car] souvent désagrégé par les partages et morcelé » (Baticle *et al*, 1987, cité dans Chapuis, 2010, p.33)[106].

[105] MIOSSEC, Jean-Marie. Géohistoire de la régionalisation en France : L'horizon régional. Paris : PUF, 2008. 602p.
[106] BATICLE, Yves *et al.* La Bourgogne. Roanne : Horvath, 1987 [cité dans CHAPUIS, Robert. Bourgogne/Franche-Comté : sœurs ou rivales ? : Brève histoire des relations ambiguës entre deux régions. Paris : l'Harmattan, 2010. p.33.]

Figure 1 - 16 Le royaume de Bourgogne au VIème siècle



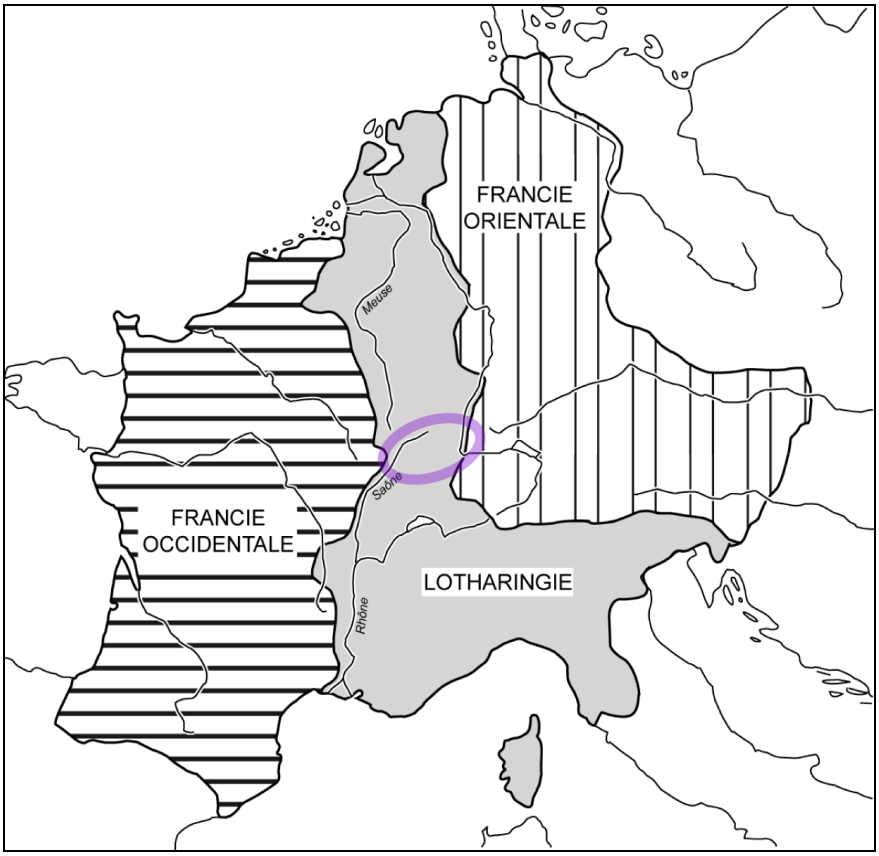
Source : CLAVAL, Paul. *Atlas et géographie de la Haute Bourgogne et de la Franche-Comté*. Paris : Flammarion, 1978. 328p. (Atlas et géographie de la France moderne). Modification : Carrouet, 2012

- De 843 à 1330, l'existence éphémère de la Lotharingie

Dans l'étude des multiples influences exercées au sein de l'aire Rhin-Rhône, on retient un fait historique, le traité de Verdun de 843, qui conduit à la division de l'Empire de Charlemagne, gouverné jusqu'alors par Louis le Pieux. À Louis le Germanique revient la partie orientale, la Francia orientalis, à Charles le Chauve la partie occidentale, la Francia occidentalis, et la partie intermédiaire, la Francia Media, à Lothaire (**Fig. 1-17**). Cette dernière, nommée par la suite Lotharingie, est séparée du Royaume de Charles le Chauve par quatre cours d'eau : le Rhône, la Saône, la Meuse et l'Escaut. Comme l'indique Emile Guillaume Léonard, « l'un des jeux les plus vains mais aussi les plus émouvants de l'histoire est d'y suivre les vicissitudes des pays qui

auraient pu être et n'ont pas été », ce à quoi correspond la Lotharingie. Il poursuit en indiquant : « elle semblait répondre aux données de la géographie et aux exigences de la politique » (Léonard, 1964, cité dans Miossec, 2008, p.73)[107] ne serait-ce parce qu'elle correspond à l'isthme européen joignant la mer du Nord à la mer Méditerranée.

Figure 1 - 17 Le démembrement de l'Empire de Charlemagne au traité de Verdun (843)



Source : MIOSSEC, Jean-Marie. *Géohistoire de la régionalisation en France : L'horizon régional*. Paris : PUF, 2008. 602p.
Modification : Carrouet, 2012

Le morcellement progressif de la Lotharingie correspond à une relative séparation de la Bourgogne et de la Franche-Comté. On retient également de cette période que le territoire bourguignon se tourne politiquement et culturellement vers le Royaume de France, alors que la Franche-Comté, « tout en restant culturellement française s'autonomise, certes lentement et par intermittences, entre France et Empire » (Chapuis, 2010, p.40)[108]. De son côté l'actuelle Alsace, incluse dans la Lotharingie, se voit rattachée au royaume de Louis le Germanique dès 870, à l'issue du Traité de Meersen. Elle comprend « la Porte de Bourgogne, le Jura suisse pour garder

[107] LÉONARD, Émile Guillaume. *Histoire universelle*. Paris : « La Pléiade », 1964 [cité dans MIOSSEC, Jean-Marie. *Géohistoire de la régionalisation en France : L'horizon régional*. Paris : PUF, 2008. p.73]
[108] CHAPUIS, R., *op. cit.*

l'accès au col du Grand-Saint-Bernard » (Vogler, 2003, p.71)[109]. C'est ainsi que l'Alsace, dans ses limites actuelles, reste pendant de longues périodes sous la domination du Saint Empire romain germanique.

Cette longue histoire, marque un relatif morcellement de l'aire Rhin-Rhône du point de vue politique et culturel. L'actuelle région Bourgogne, est sous l'influence du Royaume de France ; la Franche-Comté, sous l'influence du Saint Empire romain germanique, oscillant quant à elle entre désir d'autonomisation et influence germanique et française.

b – De 1330 à 1681 : un rattachement progressif au Royaume de France.

- Un début de rapprochement entre Bourgogne et Franche-Comté (1330-1477)

Durant la période 1330-1477, Bourgogne et Franche-Comté, qu'il est préférable de nommer respectivement Duché et Comté en référence aux subdivisions en vigueur à cette époque, appartiennent toutes deux au Royaume de France. Entre 1330 et 1384, la Franche-Comté, malgré des velléités d'autonomie, est une première fois rattachée au Royaume sous le règne de Jeanne de France qui reçoit l'Artois et la Comté. Cette union se maintient également sous le règne de Jean II le Bon. La Comté adopte en conséquence les mêmes institutions que le Duché de Bourgogne, avec, par exemple l'installation du Parlement en 1386 à Dole. Malgré cette relative harmonisation, Duché et Comté ne sont pas moins différents. Roland Fiétier indique : « si l'on compare la civilisation des deux provinces dans ses aspects culturels et artistiques, l'écart est tel que le rapprochement ne peut guère être soutenu avec raison » (Fiétier, 1985, cité dans Chapuis, 2010, p.45)[110]. La relative autonomie de la Franche-Comté se vérifie également au début de la guerre de Cent Ans, où, comme l'indique Robert Chapuis, « les seigneurs comtois pratiquent un jeu de bascule entre Angleterre et France » (Chapuis, 2010, p.46)[111]. La Franche-Comté se rapproche ensuite des Grands Ducs. C'est ainsi qu'à partir de 1384, la Bourgogne et la Franche-Comté font partie d'une vaste province, attribuée à Philippe le Bon, qui s'étend jusqu'aux Pays-Bas (**Fig. 1-18**).

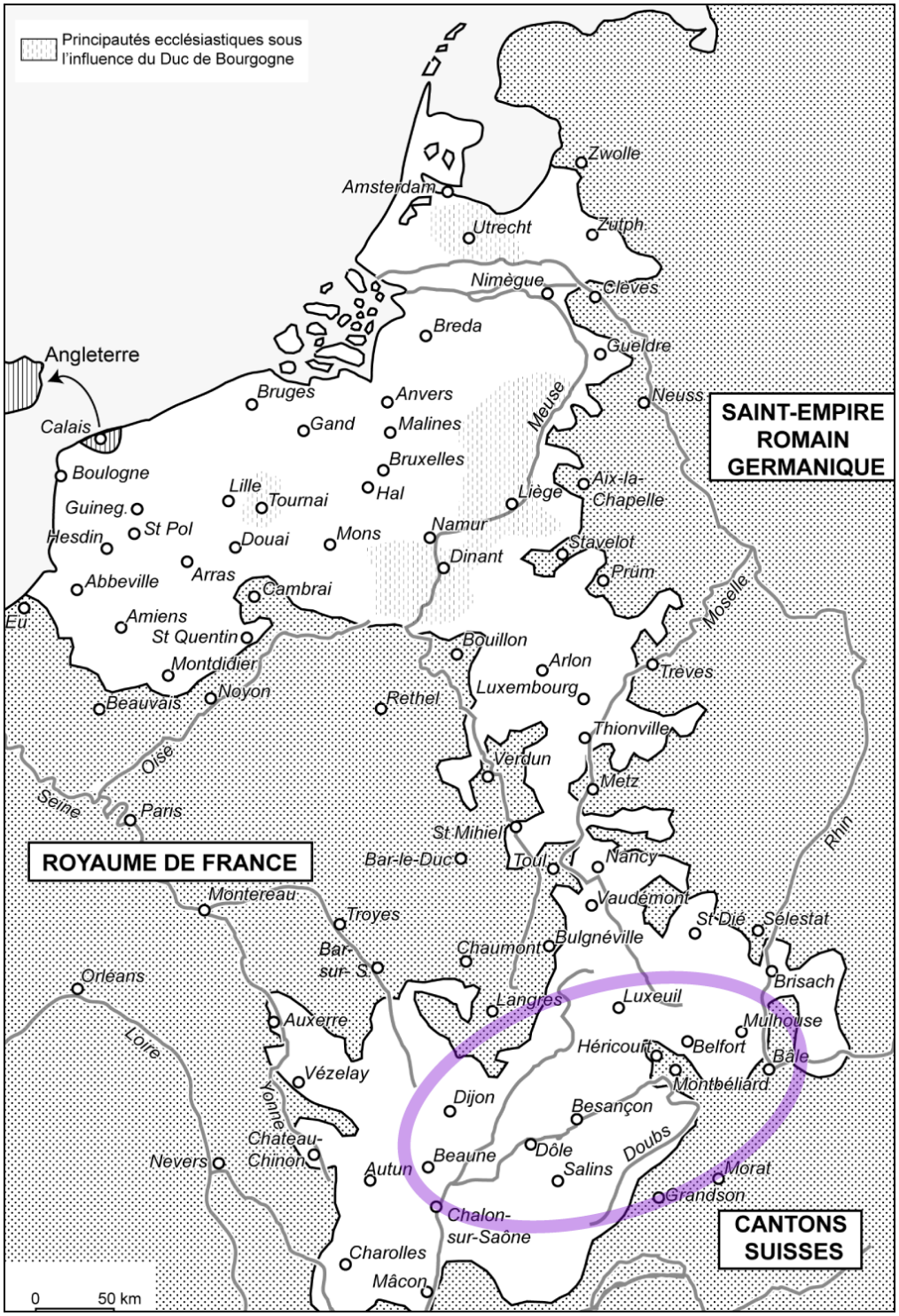
---

[109] VOGLER, Bernard (dir.). *Nouvelle histoire de l'Alsace : une région au cœur de l'Europe*. Toulouse : Privat, 2003. 381p. (Histoire des territoires de France et d'Europe)

[110] FIÉTIER, Roland. Histoire de la Franche-Comté. Toulouse : Privat, 1985 [cité dans CHAPUIS, Robert. Bourgogne/Franche-Comté : sœurs ou rivales ? : Brève histoire des relations ambiguës entre deux régions. Paris : l'Harmattan, 2010. p.33.]

[111] CHAPUIS, R. *op. cit.*

Figure 1 - 18 L'Etat bourguignon dans sa plus vaste extension



Source : MIOSSEC, Jean-Marie. *Géohistoire de la régionalisation en France : L'horizon régional*. Paris : PUF, 2008. 602p.
Modification : Carrouet, 2012

- Bourgogne et Franche-Comté sont rattachées au Royaume de France (1477-1681)

La période suivante, de 1477 à 1678, marque une séparation entre Bourgogne et Franche-Comté. La Bourgogne est rattachée au Royaume de France en 1479, suite à une intervention armée sous le règne du roi Louis XI. La Franche-Comté résiste à cette même intervention et devient une province du Saint-Empire, contrôlée par les Habsbourg. Durant cette période, l'autonomie comtoise s'accentue puisque « le trafic est plus orienté vers la Suisse, par le péage de Jougne, ou vers l'Alsace et vers Lyon que vers la Bourgogne » (Chapuis, 2010, p. 49)[112]. Cette séparation avec le Royaume de France prend fin à la suite de plusieurs invasions initiées par Louis XIV, et le traité de Nimègue en 1678 met fin à l'autonomie comtoise.

Durant cette période, l'Alsace de son côté va connaître de profondes transformations politiques. En 1648, le sud de l'Alsace, passe sous l'autorité du Royaume de France à l'occasion du Traité de Westphalie, qui met fin à la guerre de Trente Ans. Le rattachement quasi complet a lieu en 1681, avec la reddition de la ville impériale de Strasbourg. À cette date, l'ensemble de l'Alsace est devenu une Province, à l'exception de la République de Mulhouse, qui reste une ville indépendante gouvernée par un intendant siégeant à Strasbourg.

- La poursuite du rattachement à la France (1681- 1945)

Même si la Bourgogne et la Franche-Comté sont maintenant réunies, l'aire Rhin-Rhône manque encore d'unité, d'autant qu'entre 1681 et 1945, les différents conflits opposant la France et l'Allemagne font que l'Alsace est partagée entre les deux pays.

La Franche-Comté poursuit son rapprochement au Royaume de France. En témoigne l'installation progressive d'institutions à Besançon : le Parlement en 1676 et l'Université en 1691. Cette « uniformisation » de la Franche-Comté passe également par l'enseignement primaire, donné en français, langue qui progresse au détriment du patois. Pour l'anecdote, le Pays de Montbéliard, qui depuis le XVIème siècle « vit à part avec ses princes wurtembourgeois » (Chapuis, 2010, p. 62)[113], est annexé en 1793 et rejoint le Doubs en 1816. Le futur Territoire de Belfort, bien que francophone, est intégré au département du Haut-Rhin en 1918 et obtient le statut de département en 1922.

De son côté, l'Alsace va subir plusieurs conflits qui la rattachent par alternance à la France et à l'Allemagne. Le premier correspond à la guerre franco-prussienne qui débute en 1870. Après le traité de Francfort de mai 1871, l'Alsace et une partie des départements de la Moselle et

---

112 CHAPUIS, R. *op. cit.*

113 CHAPUIS, R. *op. cit.*

de la Meurthe-et-Moselle sont annexés par l'Allemagne. Cette domination allemande se prolonge jusqu'à la fin de la Première Guerre Mondiale. Le Traité de Versailles de 1919 restitue l'Alsace à la France. Enfin, avec le début de la Seconde Guerre Mondiale (1939), l'Alsace passe une dernière fois sous l'autorité allemande, celle du IIIème Reich, avant de revenir définitivement à la France en 1944. Les conflits touchant l'Alsace au cours des XIXème et XXème siècles forgent donc une identité alsacienne, soumise à la double influence française et allemande.

Cette première approche par les faits historiques souligne le manque d'unité de l'aire Rhin-Rhône. Même si le rattachement progressif des trois régions à la France est effectif, de fortes différences linguistiques et culturelles, héritées d'une longue histoire, demeurent. Cette histoire mouvementée n'a pas permis de forger une identité territoriale, les rapprochements successifs n'ayant pas conduit à la création d'une même entité. D'ailleurs, l'aire Rhin-Rhône n'apparaît pas dans la littérature historique. L'analyse des tentatives de régionalisation permet de préciser ce manque d'unité.

2-1-2 La régionalisation confirme l'absence d'une unité territoriale

a – Les propositions de découpages régionaux

- Les facteurs d'émergence de la régionalisation

La régionalisation, définie institutionnellement comme le processus de transfert des compétences de l'État central aux régions, répond à l'origine à une contestation du centralisme exercé par Paris au détriment de la province. Ce dernier terme, « province », utilisé par défaut, correspond à un « singulier générique pour tout ce qui n'est pas Paris (...) un magma indifférencié, placé sous son autorité » (Brunet, 1992, p.367)[114]. Historiquement, en France, la tradition centralisatrice a permis « l'unité, un certain rayonnement, une fonctionnalité dont la nouaison s'effectue à Paris, symbole de la réussite et de la grandeur de la France. Au passif, un étouffement de la vie régionale, une stérilisation des forces vives provinciales, des inégalités géo-sociétales qui associent aux déséconomies externes d'une région parisienne hypertrophiée et difficilement gouvernable, des régions insuffisamment dotées et des espace périphériques et interstitiels exsangues et sans avenir » (Miossec, 2008, p.11)[115]. C'est dans ce contexte qu'émerge, à partir de la Monarchie de Juillet en 1830, la régionalisation en France, avec la mise en place de lois

[114] BRUNET, Roger, FERRAS, Robert, THÉRY, Hervé. Province. *Les mots de la géographie : dictionnaire critique*. Paris : Reclus – La Documentation Française, 1992. 518 p.
[115] MIOSSEC, J-M., *op. cit.*

organisant les pouvoirs attribués aux maires et aux départements ; processus que les lois de décentralisation de 1982 ont concrétisé.

Notre réflexion sur la dimension territoriale de l'aire Rhin-Rhône nous amène à considérer la régionalisation et les critères qui fondent les différentes propositions de découpages régionaux. D'une part, les critères liés à une réalité historique prennent en compte des rapprochements culturels et linguistiques. D'autre part, les critères socio-économiques reposent sur la recherche d'une cohérence en termes de population et d'activités économiques. De plus, à ces propositions de délimitation régionale, s'ajoute, et ce n'est pas sans poser problème, le choix d'une capitale qui doit polariser l'ensemble de l'espace régional.

Ainsi, la régionalisation a entraîné la mise en œuvre d'une grande quantité de projets de découpages ; Jean-Marie Miossec ayant recensé, pour l'ensemble de la France, près de 45 schémas ou scénarios de partitions produits sur la période 1850-1950. Pour notre aire d'étude, les propositions de découpages régionaux montrent encore une fois le manque d'unité de l'aire Rhin-Rhône puisqu'elles ont abouti à la création de trois entités distinctes, qui remettent en cause l'existence d'une dimension territoriale attachée à l'aire d'étude.

- Des découpages privés[116] et parlementaires différents

Dans un contexte de début de régionalisation (1850-1911), plusieurs découpages sont proposés, notamment par des géographes. On relève deux logiques de territorialisation pour les départements de l'aire Rhin-Rhône. La première conduit au regroupement des actuelles régions Bourgogne et Franche-Comté, alors que la seconde les sépare.

Ainsi, dans les propositions de découpages de 1850 à 1870, Bourgogne et Franche-Comté, sont généralement comprises dans une même région. L'Alsace actuelle, à cette période rattachée à la France, fait partie d'une vaste région associant les départements de la Meuse, de la Meurthe-et-Moselle et de la Moselle. À l'image de la proposition de Le Play (**Fig. 1-19**), les régions retenues correspondent à « une communauté de race (on dirait plutôt aujourd'hui, de culture), et de souvenirs historiques (…), d'analogies liés à la nature des lieux, d'affinités naissant de la division départementale actuelle, de la contiguïté géographique, du climat, des productions agricoles, de l'activité manufacturière et des débouchés commerciaux » (Gavoile, 1997, p.106)[117]. Selon ces justifications, une grande partie des départements de l'aire Rhin-Rhône semble faire

[116] Par découpages privés nous entendons des propositions autres que parlementaires qui ont été faites notamment par des géographes.

[117] GAVOILLE, Jacques. *Besançon capitale (?) au temps du régionalisme (fin XIXe-premier XXe siècle)*. Mémoires de la Société d'Émulation du Doubs, 1997, n°39, p. 99-119.

l'objet d'une relative unité, du moins pour la Bourgogne et la Franche-Comté. Cette logique de rapprochement entre les deux régions est également présente dans la proposition formulée par Paul Vidal de la Blache en 1910, qui articule les régions autour de grandes « villes-maîtresses » (**Fig. 1-20**). La région Bourgogne-Franche-Comté, polarisée par Dijon, comprend les départements francs-comtois actuels auxquels sont ajoutées la Saône-et-Loire et une partie de la Côte-d'Or. De son côté, l'Alsace, en territoire occupé, ne fait évidemment pas l'objet de propositions.

Figure 1 - 19 Le découpage de Le Play (1864)

Source : CHAPUIS, Robert. *Bourgogne/Franche-Comté : sœurs ou rivales ? : Brève histoire des relations ambiguës entre deux régions*. Paris : l'Harmattan, 2010. 166p.

Figure 1 - 20 Le découpage de Vidal de la Blache (1910)

Source : CHATRIOT, Alain. Vichy s'est-il voulu régionaliste ?. *Arkheia*, 2004-2005, p. 47-55.

La deuxième logique de partition régionale, certes moins représentée (Charles-Brun en 1911 et Foncin en 1898), fait des régions Bourgogne et Franche-Comté, deux ensembles distincts. Foncin, géographe régionaliste, propose ainsi 32 régions « dont l'articulation est solidement étayée sur les particularismes et les identités » (Miossec, 2008, p. 310)[118], critères qui soulignent l'absence d'identité commune de l'aire Rhin-Rhône.

Les découpages d'initiative parlementaire, proposés entre 1850 et 1911, reprennent ces deux logiques. Pour certains parlementaires comme Hovelacque[119] (1890) et Hennessy[120] (1898), Bourgogne, amputée du département de la Nièvre, et Franche-Comté sont regroupées en une

[118] MIOSSEC, J-M. *op. cit.*

[119] Député de Paris.

[120] Négociant en cognac et créateur d'une Ligue professionnelle et d'action régionaliste.

même région. En revanche, d'autres parlementaires, tels Cornudet[121] (1895), Lanjuinais[122] (1898) et Beauquier[123](1890, 1910), en font deux ensembles distincts commandés par leurs capitales respectives, Dijon et Besançon.

Dépourvue d'identité historique, la portion d'espace se rapportant à l'aire Rhin-Rhône n'est donc à aucun moment retenue dans les découpages. Dans le meilleur des cas, comme nous venons de le voir, la Bourgogne et la Franche-Comté font partie d'une même région. Les facteurs culturels et socio-économiques sous-jacents marquent de fait une absence de cohérence.

b – La mise en œuvre de la régionalisation

- Les avancées dans la régionalisation : une priorité donnée à la déconcentration

À l'approche de la Première Guerre Mondiale, une partie des hommes politiques se montre en faveur de la régionalisation. Néanmoins, le conflit est latent, et la proposition de régionalisation n'est pas soumise à l'Assemblée. La guerre conduit à un renforcement de la centralisation, même si plusieurs dispositifs sont créés afin de déconcentrer une partie des services de l'État. Un premier dispositif, les comités consultatifs d'action économique, est mis en place à l'initiative de Hennessy, dans le but de soutenir l'effort de guerre. Il est renforcé en 1917 par Clémentel « afin de pérenniser un régionalisme pour l'après-guerre » (Miossec, 2008, p.326)[124], et propose 17 régions qui reproduisent « au mieux les variétés de la géographie économique nationale » (Veitl, 1992, cité dans Miossec, 2008, p.328)[125].

Ainsi, dans le cadre d'un regroupement des Chambres de Commerce, la Bourgogne et la Franche-Comté actuelles, à l'exception du Territoire-de-Belfort et de la Nièvre, sont réunies. Ce nouveau projet provoque de vives réactions de la part des Francs-Comtois qui s'opposent au rattachement à la Bourgogne. Un journal local, le Petit Comtois indique même : « sans être particulariste, il est permis de défendre la Franche-Comté contre un rattachement que n'indiquent ni les raisons historiques, géographiques, touristiques et industrielles, ni les affinités de race »

---

121 Député de Seine-et-Oise.

122 Député du Morbihan.

123 Député du Doubs.

124 MIOSSEC, J-M. *op. cit.*

125 VEITL, Philippe. *Les régions économiques Clémentel et l'invention de la région des Alpes françaises*. 1992. 560p. Thèse de Doctorat, Université Pierre-Mendès-France [cité dans MIOSSEC, Jean-Marie. *Géohistoire de la régionalisation en France : L'horizon régional*. Paris : PUF, 2008. P. 328]

(Pinard, 1994, p.23)[126]. Cet extrait met l'accent là encore sur le manque d'unité de l'aire Rhin-Rhône.

Dans l'entre-deux guerres, Gentin, alors Ministre du commerce, propose dans un nouveau découpage destiné à doter les Groupements économiques régionaux d'une personnalité civile et d'un conseil chargé de les administrer (Chapuis, 2010, p.89)[127]. À l'inverse des découpages précédents, les départements du Doubs, de la Haute-Saône et du Territoire-de-Belfort sont rattachés aux deux départements alsaciens. La Bourgogne, une entité à part, est constituée des départements de la Côte-d'Or, de la Saône-et-Loire et du Jura.

Le processus de déconcentration, et non de décentralisation, se maintient sous le Régime de Vichy, qui propose un nouveau rapprochement entre Bourgogne et Franche-Comté, les deux départements alsaciens et la Moselle étant alors rattachés à l'Allemagne.

- L'absence de l'aire Rhin-Rhône dans la mise en place des régions actuelles

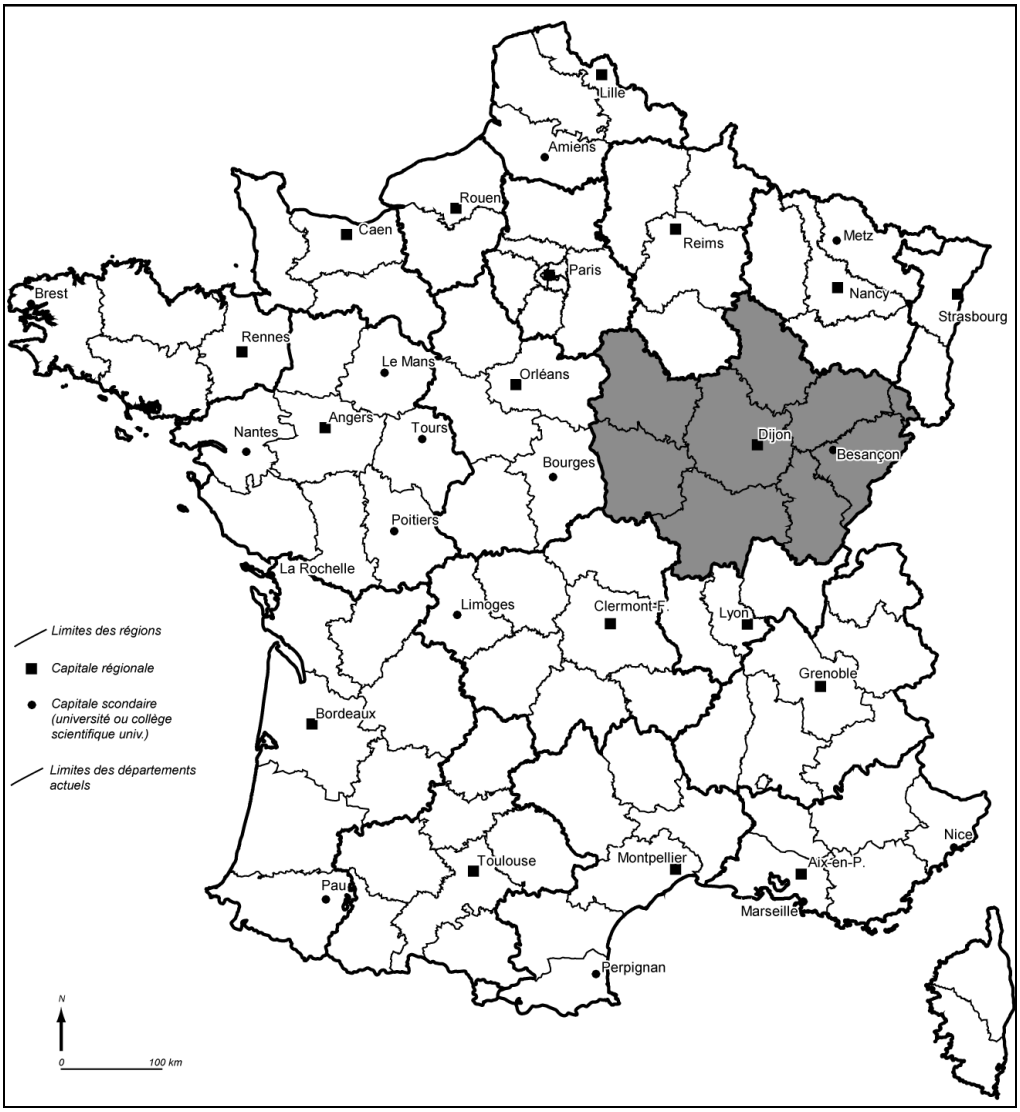
Dans l'après-guerre, le thème de la régionalisation s'impose pour aboutir en 1982 à la mise en place des lois de décentralisation. Sous l'influence de l'ouvrage de Jean-François Gravier, « Paris et le désert français »[128], « le livre emblématique de la relance de la question régionale et de celle de l'aménagement du territoire » (Miossec, 2008, p.349)[129], le processus de régionalisation prend alors un autre tournant puisqu'il est basé sur le rééquilibrage économique entre Paris et la province. Durant cette période, de multiples découpages mettent en évidence l'impossibilité de rapprocher, tant du point de vue démographique qu'économique, les départements de l'aire Rhin-Rhône. Les projets de Jean-François Gravier (1958) et de Serge Antoine (1959), les plus diffusés durant cette période, le mettent clairement en évidence.

Le découpage de Jean-François Gravier (1958) comprend 18 régions caractérisées par un rayonnement et des fonctions importantes (**Fig. 1-21**). En effet, pour lui, une région doit « englober une masse humaine assez importante pour être capable d'une certaine autonomie culturelle et économique. Un centre universitaire bien équipé, un grand quotidien, des banques régionales, des firmes commerciales puissantes exigent une clientèle dont l'effectif ne saurait être inférieur à un million d'habitants » (Gravier, 1958, p.133)[130]. C'est en fonction de ces conditions qu'il construit deux régions distinctes au sein de l'aire Rhin-Rhône. La première, avec pour chef-lieu Strasbourg, comprend les départements de l'Alsace actuelle. La seconde, commandée par

[126] PINARD, Joseph. Nous voulons rester comtois. *Besançon votre ville*. Mars 1994, p. 23
[127] CHAPUIS, R., *op. cit.*
[128] GRAVIER, Jean-François. *Paris et le désert français*. Paris : Le Portulan, 1947. 418p.
[129] MIOSSEC, J-M., *op. cit.*
[130] GRAVIER, J-F. *op. cit.*

Dijon, regroupe les régions Bourgogne et Franche-Comté auxquelles est ajouté le département de la Haute-Marne. À l'image des propositions de découpage précédentes, les deux régions sont encore une fois réunies ; la région Franche-Comté, avec moins de 900 000 habitants en 1958, n'atteignant pas la « dimension régionale » (Gravier, 1958, p.137)[131].

Figure 1 - 21 Le découpage de Gravier (1958)



Source : GRAVIER, Jean-François. *Paris et le désert français*. Paris : Le Portulan, 1947. 418p.

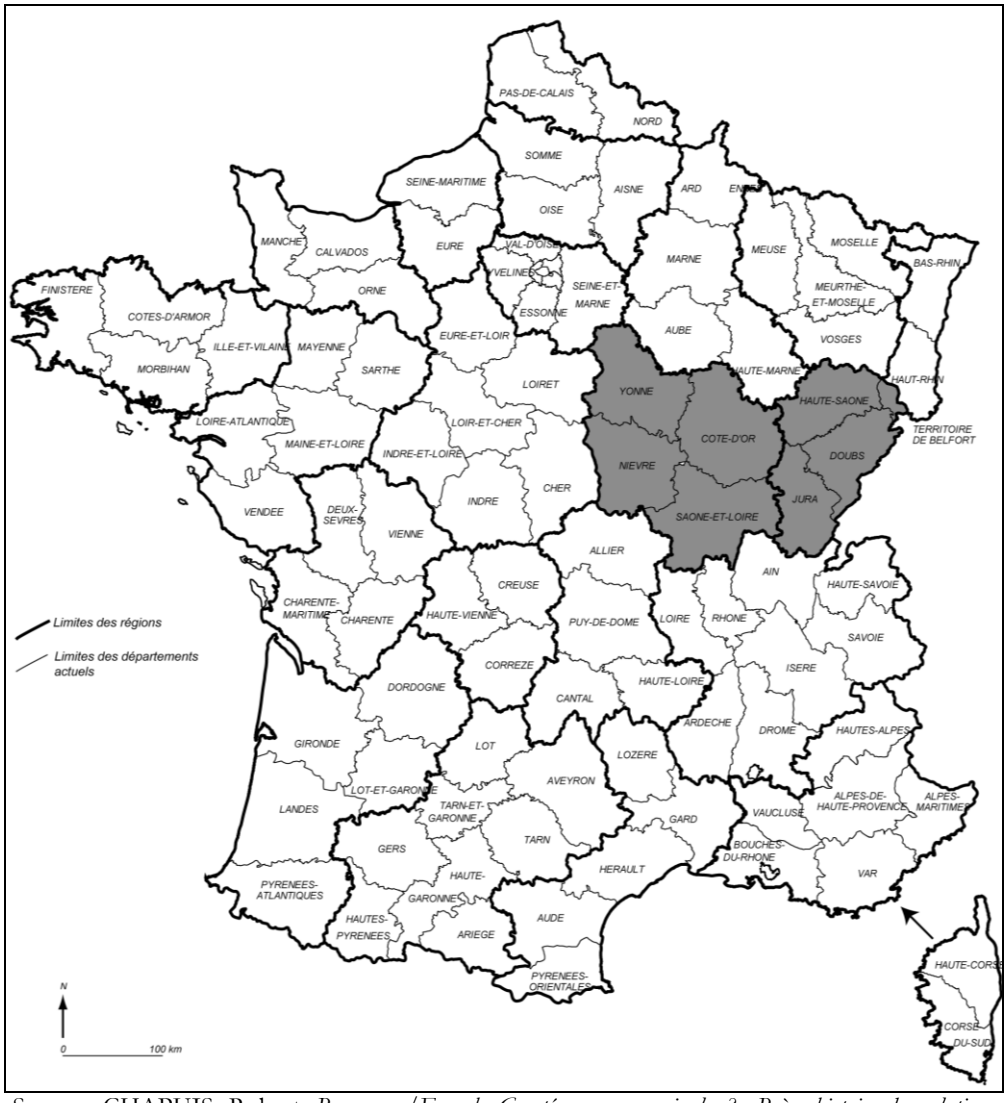
Par cette proposition, Jean-François Gravier met en évidence le manque d'unité de l'aire Rhin-Rhône mais souligne cependant des rapprochements possibles. Ainsi, il indique à propos de Dijon et Besançon, que les deux villes « sont manifestement destinées à se compléter au lieu de se neutraliser mutuellement par des rivalités stériles » (Gravier, 1958, p.134)[132]. Cette rivalité entre les

[131] GRAVIER, J-F. *op. cit.*
[132] GRAVIER, J-F. *op. cit.*

deux régions et la relative autonomie de l'Alsace sont également mises en exergue par la proposition de Serge Antoine, qui conçoit le découpage quasi définitif des régions françaises.

Serge Antoine propose la constitution de 21 régions (**Fig. 1-22**), délimitées selon plusieurs critères. Le critère démographique impose que chaque région compte au moins un million d'habitants. Le deuxième critère repose sur l'analyse de la polarisation des villes et de la place qu'elles occupent dans la hiérarchie urbaine, en fonction de leur taille et de leur zone d'influence, cette dernière étant mesurée notamment par la portée des flux téléphoniques.

Figure 1 - 22 Le découpage d'Antoine (1959)



Source : CHAPUIS, Robert. *Bourgogne/Franche-Comté : sœurs ou rivales ? : Brève histoire des relations ambiguës entre deux régions*. Paris : l'Harmattan, 2010. 166p.

Pour l'aire Rhin-Rhône, il fait deux constats qui illustrent le manque d'unité territoriale. D'abord, il remarque que si certaines régions sont historiquement évidentes, comme l'Alsace constituée des départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, les régions Bourgogne et Franche-Comté sont par contre dissociées, la première polarisée par Dijon et la seconde commandée par Besançon. Le critère de la polarisation des villes a été décisif dans la mise en place de ce découpage régional. Serge Antoine indique à propos de la Franche-Comté : « je me suis longtemps demandé s'il fallait la rattacher à la Bourgogne. Mais à partir du moment où nous avons décidé de nous appuyer sur les villes, j'ai dessiné la Franche-Comté autour de Besançon »[133].

En définitive, le découpage de Serge Antoine, retenu lors des phases ultérieures de décentralisation, divise l'aire Rhin-Rhône en trois régions : Bourgogne, Franche-Comté et Alsace. Le constat principal, en fonction des différents critères historiques et socio-économiques choisis, est que la grande majorité des regroupements proposés ne mettent pas en évidence un ensemble cohérent entre Rhin et Rhône. D'ailleurs Joseph Pinard, à propos d'un éventuel rassemblement Bourgogne-Franche-Comté, souligne : « que penser au surplus d'une région [Bourgogne-Franche-Comté] qui, étant donnée la configuration des départements ainsi réunis, serait allée de Sens, située presque aux confins de la grande banlieue parisienne, jusqu'à Belfort, porte de l'Alsace Rhénane, et au col de la Faucille d'où l'on aperçoit Genève et le lac Léman ? Trop vaste, étirée d'est en ouest, elle eût artificiellement accolé un ensemble de pays non seulement disparates, comme c'est le cas pour d'autres régions, mais réellement orientés dans des directions opposées » (Pinard, 1994, p.23)[134].

L'approche des faits historiques impose un constat : celui du manque d'unité au sein de l'aire Rhin-Rhône. Les divergences historiques, reprises en partie dans le processus de définition des régions, et les facteurs socio-économiques, dans leur grande majorité, montrent que l'aire Rhin-Rhône n'a aucune identité commune, aucune profondeur historique.

Néanmoins, même si ces divergences sont flagrantes, les découpages régionaux retenus ne doivent pas masquer l'existence de points communs entre les trois régions. Par exemple, une grande partie des projets de découpages ont associé les régions Bourgogne et Franche-Comté au sein d'un même ensemble, Dijon devenant la capitale régionale au détriment de Besançon.

---

[133] L'EXPRESS. *L'homme qui a dessiné les régions.* [en ligne]. http://www.lexpress.fr/region/l-homme-qui-a-dessine-les-regions_490366.html (consulté le 02.05.2012)

[134] PINARD, Joseph. Nous voulons rester comtois. *Besançon votre ville*. Mars 1994, p.23

Pour la question de la dimension territoriale de l'aire Rhin-Rhône, nous étudions dès à présent une autre composante de la facette physique : l'organisation spatiale de l'aire Rhin-Rhône.

2-2 – Des disparités démographiques et socio-économiques au sein de l'aire Rhin-Rhône

L'analyse des configurations spatiales, autre composante de la facette physique du territoire, apporte un regard complémentaire sur la dimension territoriale de l'aire Rhin-Rhône. En traitant des données démographiques et socio-économiques, nous souhaitons appréhender la matérialité de l'aire Rhin-Rhône. Les configurations spatiales confirment-t-elles l'absence d'unité ?

Pour répondre à cette question, nous utilisons la facette physique en fonction de deux niveaux d'analyse : externe, en analysant la situation de l'espace d'étude par rapport aux trois ensembles (région parisienne, dorsale européenne et région Rhône-Alpes) qui l'encadrent, et interne, en recherchant les caractères communs ou les disparités qui marquent l'organisation de l'aire Rhin-Rhône.

La couverture spatiale de l'aire Rhin-Rhône regroupant trois pays (France, Suisse et Allemagne), il est nécessaire en premier lieu d'harmoniser les découpages administratifs et statistiques sur lesquels se fonde notre étude (2-2-1). Puis, l'analyse de la répartition et de l'évolution de la population (2-2-2), complétée par celle de l'emploi, nous permettront d'évaluer cette absence d'unité à la lumière de l'organisation spatiale de l'aire Rhin-Rhône (2-2-3).

2-2-1 La délimitation du cadrage géographique en fonction des données statistiques

L'inscription spatiale de l'aire Rhin-Rhône sur les trois pays que sont la France, la Suisse et l'Allemagne, pose le problème de la compatibilité des informations, tant du point de vue des définitions que de celui des découpages administratifs à utiliser (DATAR, 2007)[135]. Ces limites conduisent à l'impossibilité d'établir un diagnostic territorial précis et impliquent donc le choix de variables et de découpages administratifs appropriés pour notre étude.

Concernant les définitions, nous avons retenu deux variables communes aux trois pays - la population et l'emploi – pour lesquels les définitions sont semblables. Pour les découpages administratifs, les données statistiques fournies par EUROSTAT[136] sont retenues pour analyser la situation de l'aire Rhin-Rhône à l'échelon européen. Cet organisme propose la Nomenclature NUTS[137], un « système hiérarchique de découpage du territoire économique de l'Union

[135] DATAR. Observation statistique des territoires transfrontaliers. [en ligne]. http://www.datar.gouv.fr/observation-statistique-des-territoires-transfrontaliers-2007 (consulté le 02.05.2012)

[136] Direction générale de la Commission Européenne chargée de la diffusion de l'information statistique.

[137] Nomenclature des unités territoriales statistiques.

Européenne », utilisé notamment pour la mise en œuvre des différentes politiques[138]. La nomenclature NUTS propose trois échelons (NUTS 1, NUTS 2 et NUTS 3), construits en fonction de seuils démographiques minimaux et maximaux[139], qui reprennent les divisions administratives en vigueur dans chaque pays. Pour l'analyse de la situation de l'aire Rhin-Rhône au niveau européen, nous utilisons la nomenclature NUTS 2, qui constitue un maillage ni trop fin ni trop lâche. Pour la France, elle correspond à l'échelon régional, pour la Suisse aux cantons, et pour l'Allemagne aux « Regierungsbezirke », c'est-à-dire aux districts de chaque Land. Sans être très précise, cette nomenclature fournit néanmoins des éléments de cadrage pour préciser la situation de l'aire Rhin-Rhône à l'échelon européen.

L'analyse des configurations spatiales internes à l'aire Rhin-Rhône impose le choix d'un maillage administratif plus fin, contraint cependant par la disponibilité des données (**Tab. 1**). Pour la démographie, l'échelon communal de la Suisse et de la France est retenu. En revanche, pour l'Allemagne, où ces informations ne sont pas disponibles à l'échelon communal, nous retenons la maille administrative supérieure : l'arrondissement. Compte tenu de ces limites et par souci de cohérence de la représentation cartographique, nous présentons sur la même carte les données françaises et suisses, et dans un encart à part les données relatives à l'Allemagne. De plus, pour analyser plus finement l'armature urbaine de l'aire Rhin-Rhône, nous avons retenu la nomenclature du Zonage en Aire Urbaine proposé par l'INSEE. Cependant, cette information est traitée uniquement dans le cas français, ce découpage n'étant pas disponible pour les autres pays.

Pour les données d'emploi, nous utilisons un maillage administratif similaire pour les trois pays : les zones d'emploi en France, les cantons en Suisse et les arrondissements en Allemagne. Cette homogénéité des découpages conduit, dans ce cas, à une seule et même représentation cartographique.

---

138 Source : EUROSTAT. *Nomenclature des unités territoriales statistiques.* [en ligne]. http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/nuts_nomenclature/introduction (consulté le 02.05.2012)

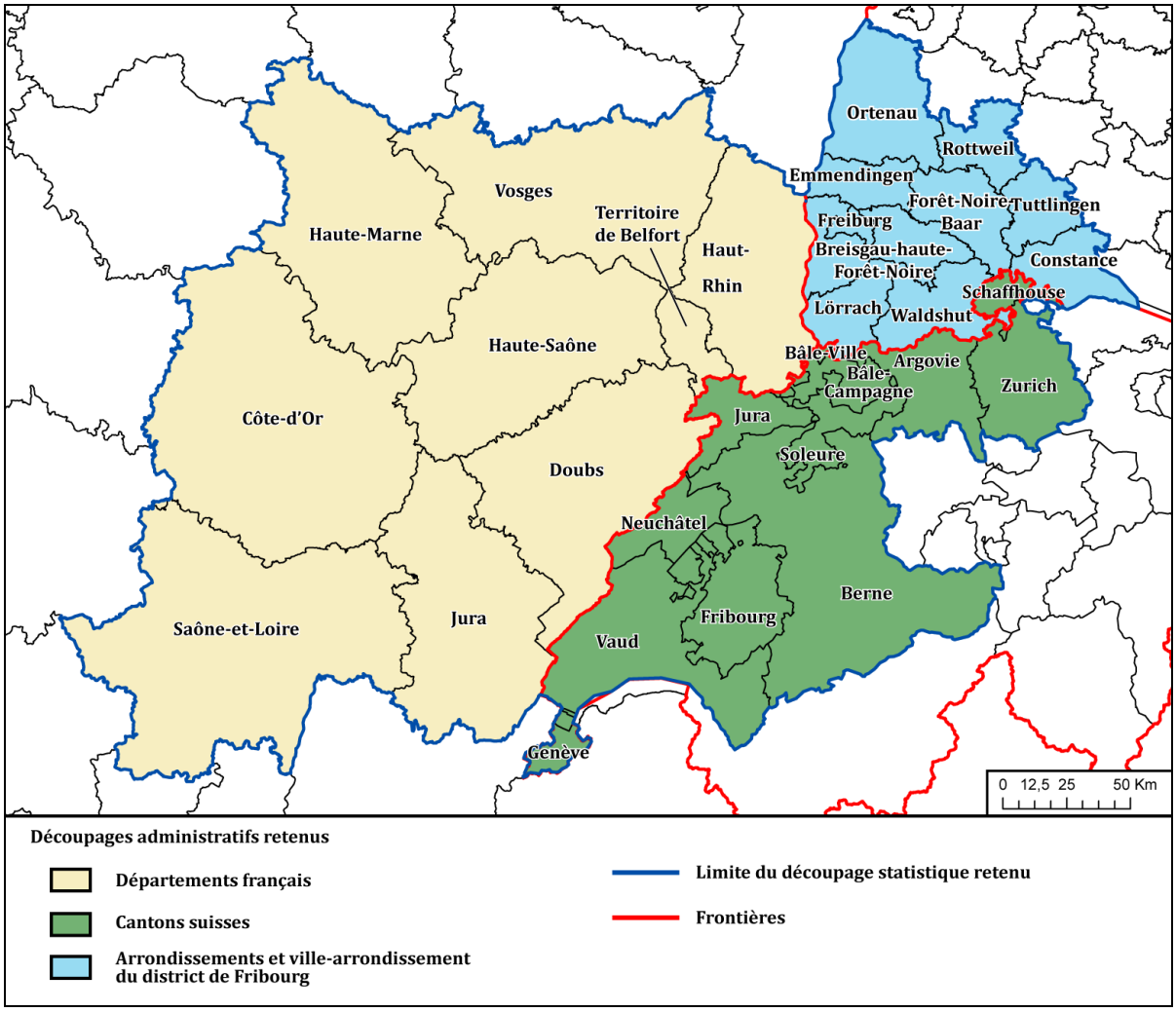
139 NUTS 1 : entre 3 millions et 7 millions, NUTS 2 : entre 2 800 000 et 3 millions et NUTS 3 : entre 150 000 et 800 000

Tableau 1 Les découpages retenus en fonction des données disponibles

	Données	
Pays	**Population**	**Emploi**
France	Communes Aires Urbaines	Zones d'emploi
Suisse	Communes	Cantons
Allemagne	Arrondissements et municipalité de Fribourg	Arrondissements et ville-arrondissement de Fribourg-en-Brisgau

Une dernière limite de l'analyse des configurations spatiales de l'aire Rhin-Rhône concerne le choix du périmètre statistique le plus pertinent. Compte tenu du fait que l'aire Rhin-Rhône est une portion d'espace aux limites floues, nous choisissons d'élargir le champ d'étude par rapport au périmètre choisi dans le premier chapitre (**Fig. 1-23**). Pour la portion française, nous retenons d'abord les quatre départements de la région Franche-Comté, la Côte-d'Or et la Saône-et-Loire. Les départements des Vosges et de la Haute-Marne sont ensuite ajoutés car ils apparaissent dans certaines propositions de découpages régionaux. Ensuite, pour la Suisse, les cantons limitrophes et proches de la frontière sont eux aussi pris en compte, à savoir les cantons de Genève, Vaud, Jura, Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Soleure, Fribourg, Berne, Argovie, Zurich et Schaffhouse. Enfin, pour l'Allemagne, neuf arrondissements (Landkreise) et une municipalité (Kreisfreie Städte) du district de Fribourg-en-Brisgau, appartenant au Land du Bad-Wurtemberg, sont retenus.

Figure 1 - 23 Le cadre statistique retenu



Réalisation : Carrouet, 2012

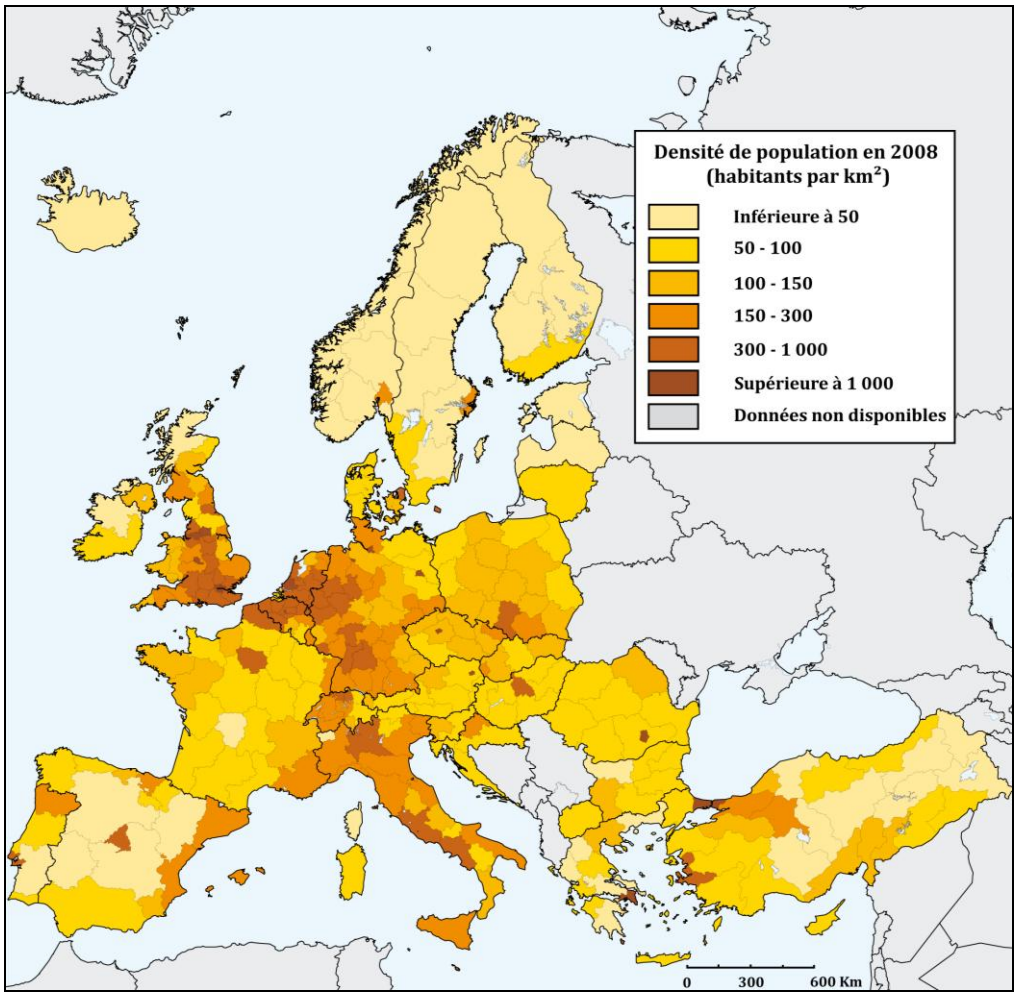
En résumé, malgré les nombreuses limites inhérentes à l'étude d'un espace transfrontalier, le choix des variables et découpages administratifs comparables permet d'identifier et d'analyser les configurations spatiales de l'aire Rhin-Rhône, afin d'approfondir la question du fonctionnement territorial de l'aire Rhin-Rhône.

2-2-2 Des dynamiques démographiques centrées sur les agglomérations du couloir Rhin-Saône

a – Des disparités démographiques entre les portions est et ouest de l'aire Rhin-Rhône

Les variables démographiques (population, densité) mettent en évidence des disparités spatiales aux deux niveaux d'analyse retenus. À l'échelon européen, l'aire Rhin-Rhône, dont les densités sont comprises entre 50 et 150 habitants au km², est bordée par trois ensembles présentant des densités supérieures à 300 habitants au km² : la dorsale européenne et les régions Ile-de-France et Rhône-Alpes (**Fig. 1-24**).

Figure 1 - 24 Densité de population par région NUTS 2 pour l'année 2008

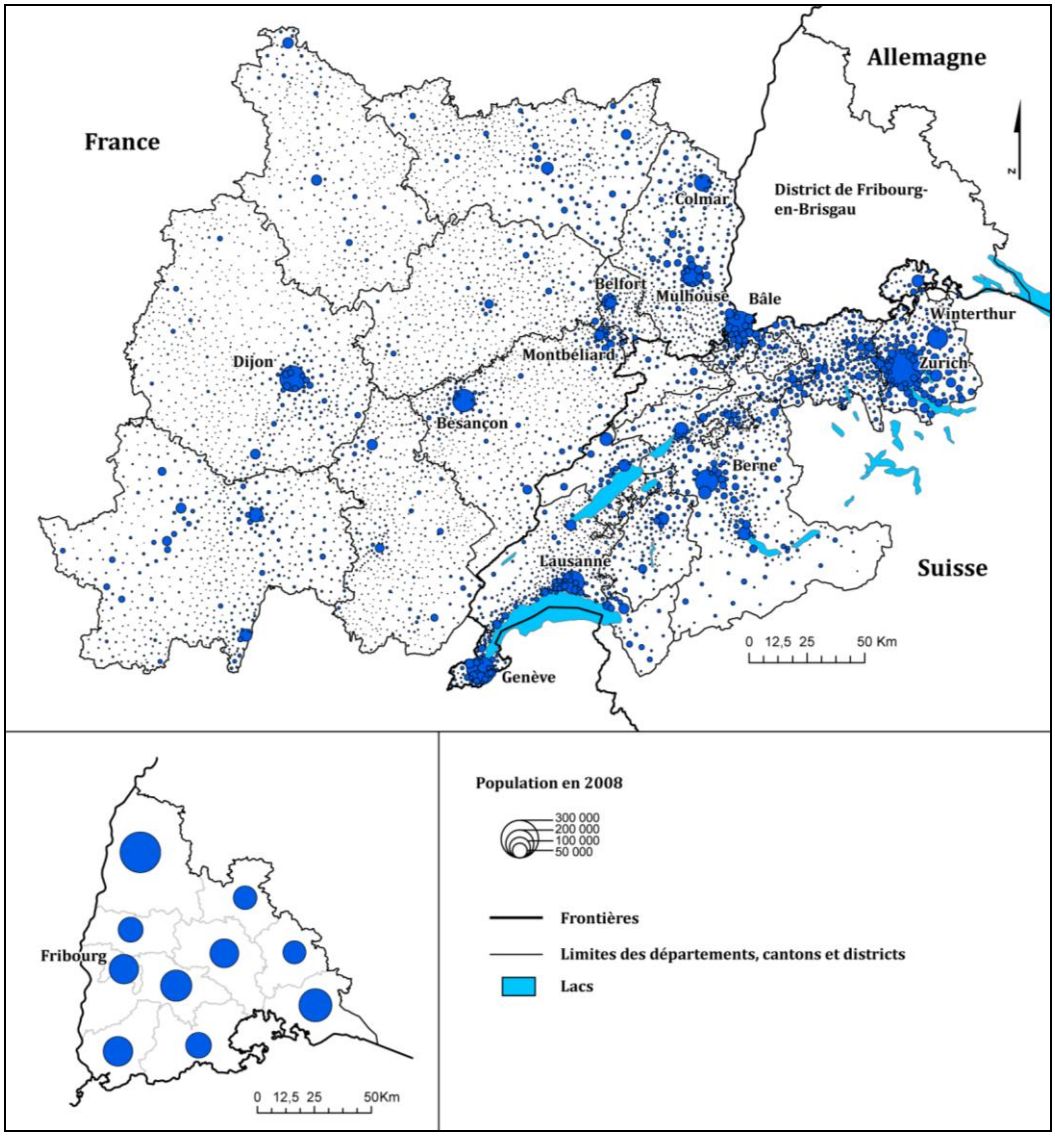


Source : EUROSTAT–GISCO, 03/2010[140]
Modification : Carrouet, 2012

[140] La densité de population est basée sur la superficie totale des régions, y compris les eaux intérieures.
Source : EUROSTAT. *Geographic Information System of the European Commission.* [en ligne]. (http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/nuts_nomenclature/introduction) (consulté le 02.05.2012)

La proximité de ces grands ensembles s'accompagne d'une opposition entre les portions est et ouest de l'aire Rhin-Rhône, en fonction d'un axe nord-sud de Colmar à Genève (**Fig. 1-25**). À l'est, si l'on excepte les massifs du Jura et des Alpes, faiblement peuplés, les densités sont identiques à celles de la dorsale européenne. À l'ouest, les densités plus faibles (inférieures à 100 habitants au km²) mettent en évidence l'appartenance de la Bourgogne et d'une partie de la Franche-Comté à la diagonale du vide, un espace de faible densité de population qui s'étend de la Lorraine à la région Midi-Pyrénées.

Figure 1 - 25 Répartition de la population communale et par arrondissements en 2008



Sources : INSEE[141], recensement de la population 2008, Office fédéral de la statistique, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg
Réalisation : Carrouet, 2012

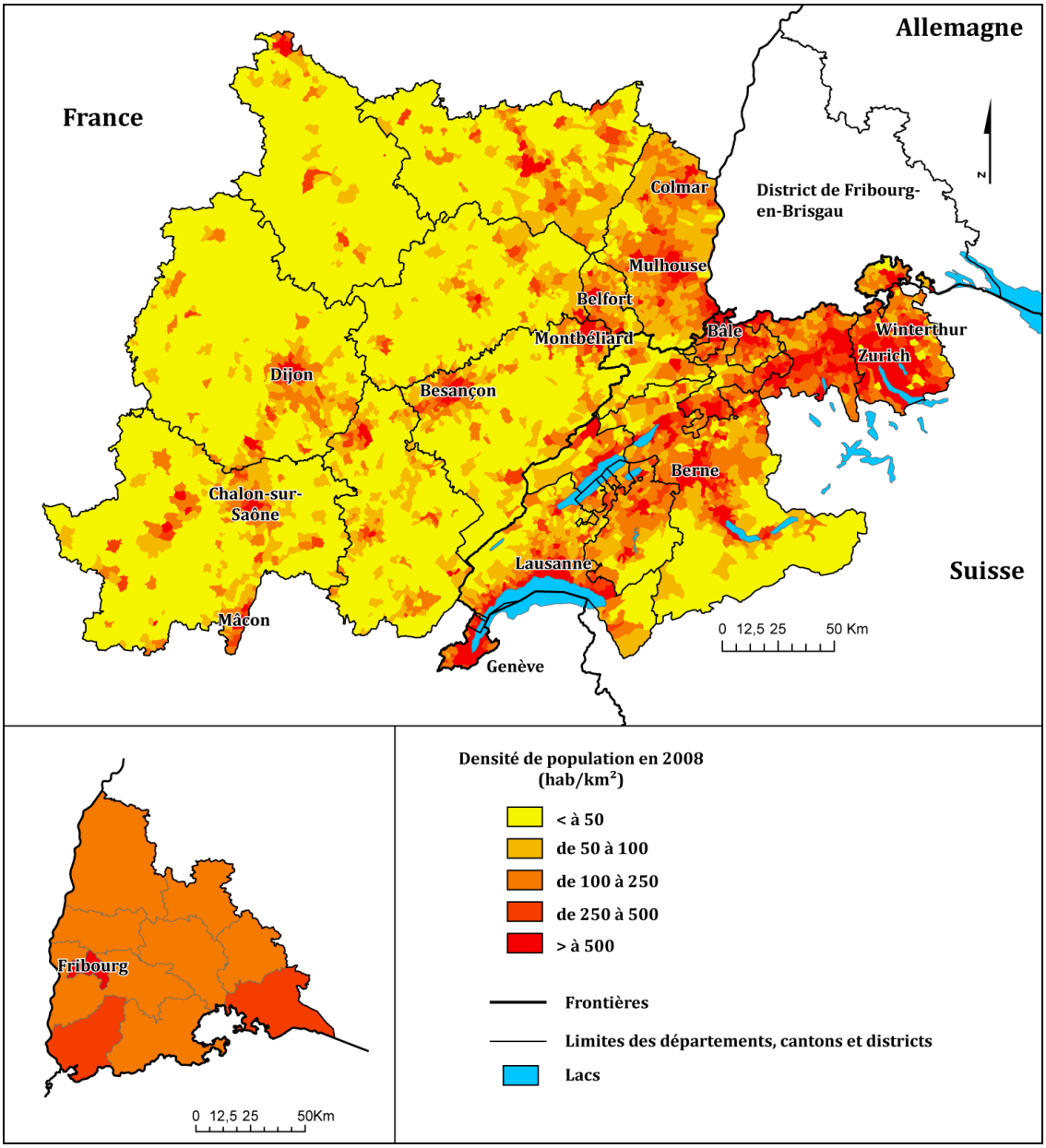
[141] Institut National de la Statistique et des Études Économiques.

Une seconde disparité spatiale est induite par de fortes densités le long d'un couloir Rhin-Saône (**Fig. 1-26)**, qui s'étend de Colmar à Mâcon, en passant par la vallée du Doubs et Dijon. Cet axe de concentration de population s'appuie sur les principales agglomérations de l'aire Rhin-Rhône et les pôles secondaires intermédiaires, comme Dole et Beaune. Cependant, il convient de signaler la présence d'une rupture dans ce couloir que les densités plus faibles entre Montbéliard et Besançon mettent en évidence. Si l'on excepte le couloir urbain suisse de Genève à Bâle et Zurich, cet axe central « Rhin-Saône », espace-support de la branche Est, s'insère dans un espace faiblement peuplé (densités inférieures à 50 habitants par km²) ponctué de villes secondaires comme Lons-le Saunier et Vesoul.

Le couloir Rhin-Saône est d'ailleurs nettement visible sur la carte de l'évolution de la population[142] au cours des années 2000 (**Fig. 1-27**). En effet, la forte croissance démographique (supérieure à 25%) des communes périurbaines des pôles de l'aire Rhin-Rhône distingue le couloir central Rhin-Saône des espaces périphériques qui connaissent une diminution sensible de la population communale. Néanmoins, à l'image de la répartition des densités, le secteur compris entre les agglomérations de Besançon et de Montbéliard marque, là encore, une rupture, l'évolution de la population y étant négative. Il convient de signaler la présence de deux autres secteurs connaissant une évolution positive. Ils correspondent à deux axes perpendiculaires au couloir Rhin-Saône : le premier de Vesoul à Lausanne, le second de Colmar à Zurich.

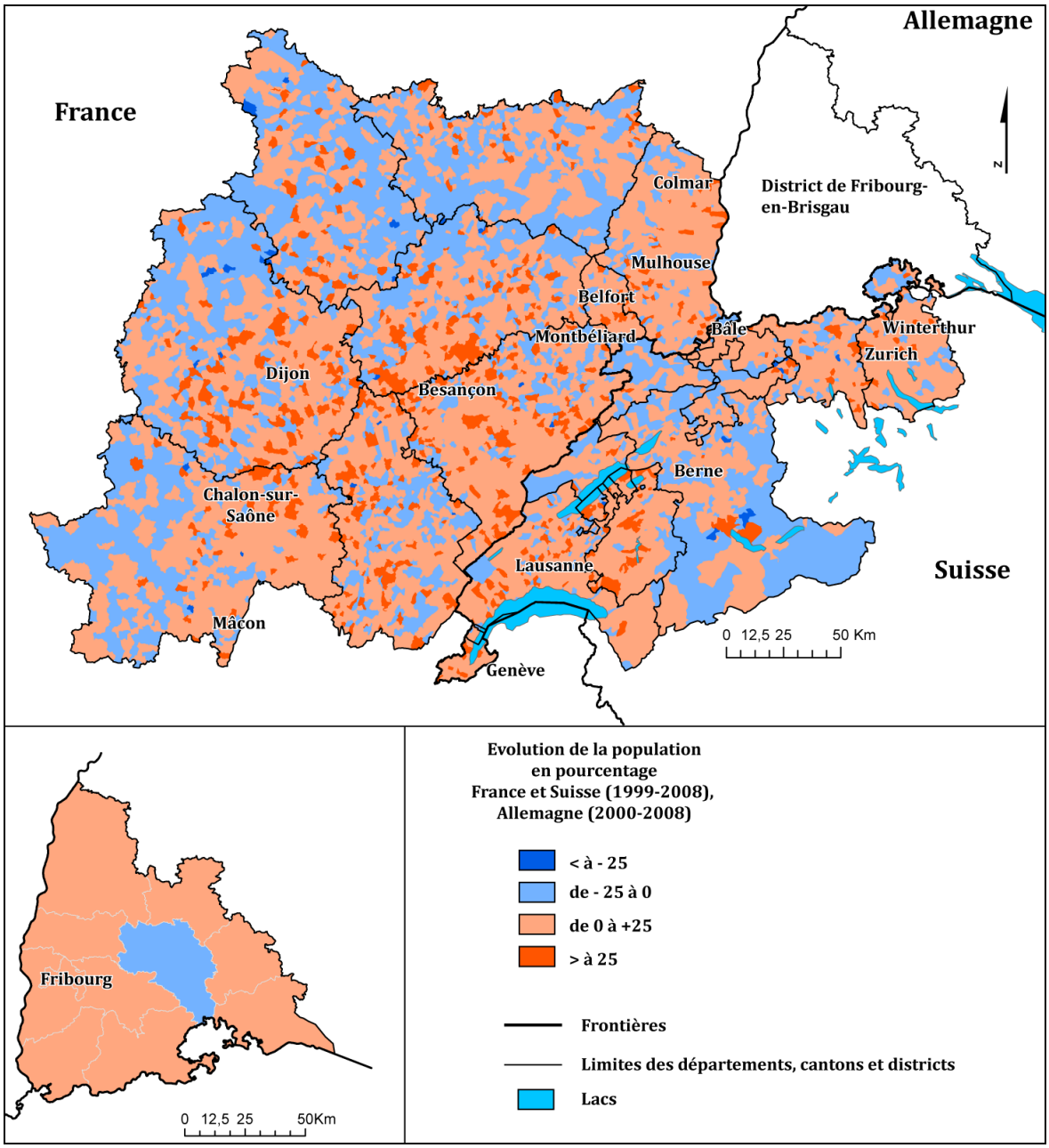
142 L'évolution de la population est calculée sur deux périodes différentes. Pour la France et la Suisse, l'évolution a été calculée de 1999 à 2008 ; pour l'Allemagne, de 2000 à 2008. Ces différences s'expliquent par la difficulté d'obtenir des données identiques pour les trois pays.

Figure 1 - 26 Répartition des densités communales et par arrondissements en 2008



Sources : INSEE, recensement de la population 2008, Office fédéral de la statistique, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg
Réalisation : Carrouet, 2012

Figure 1 - 27 L'évolution de la population communale et par arrondissements



Sources : INSEE, recensement de la population 2008, Office fédéral de la statistique, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg
Réalisation : Carrouet, 2012

b – Un couloir urbain multipolarisé

La continuité du couloir Rhin-Saône s'explique en fonction de deux facteurs : l'armature spécifique et la polarisation exercée par les villes.

Le cadrage statistique retenu fait apparaître une armature urbaine hiérarchisée en forme de « U » inversé, composée de deux semis de villes parallèles : le couloir Rhin-Saône et le couloir

suisse Genève-Lausanne-Berne-Bâle-Zurich (**Fig. 1-25**). L'agglomération bâloise, par sa position frontalière, se positionne comme point d'articulation de ces deux ensembles.

Le couloir Rhin-Saône est structuré par un ensemble de villes moyennes (Dijon, Besançon, Belfort-Montbéliard et Mulhouse), proches les unes des autres puisque seulement une cinquantaine de kilomètres les sépare. La continuité urbaine est assurée par des villes de second rang, telle Beaune et Dole, en position intermédiaire. Enfin, le couloir Rhin-Saône semble structurer l'aire Rhin-Rhône dans la mesure où aucune ville importante n'est située aux marges de cet axe. Néanmoins, il faut souligner l'existence d'une « cassure » dans le couloir Rhin-Saône ; la répartition régulière des villes étant interrompue entre Montbéliard et Besançon, où aucune petite ville intermédiaire ne polarise cette zone faiblement peuplée.

La continuité du couloir Rhin-Saône s'explique également par la polarisation de chacune des villes sur leur espace environnant. Le découpage du Zonage en Aire Urbaine (ZAU) de l'INSEE, utilisé uniquement pour la partie française de l'aire Rhin-Rhône[143], illustre clairement cette continuité (**Fig. 1-28**).

Néanmoins, la contiguïté des couronnes des grands pôles urbains[144] et des communes multipolarisées[145] des pôles du couloir Rhin-Rhône marque un hiatus entre Besançon et Montbéliard, le secteur de Baume-les-Dames n'assurant pas cette jonction.

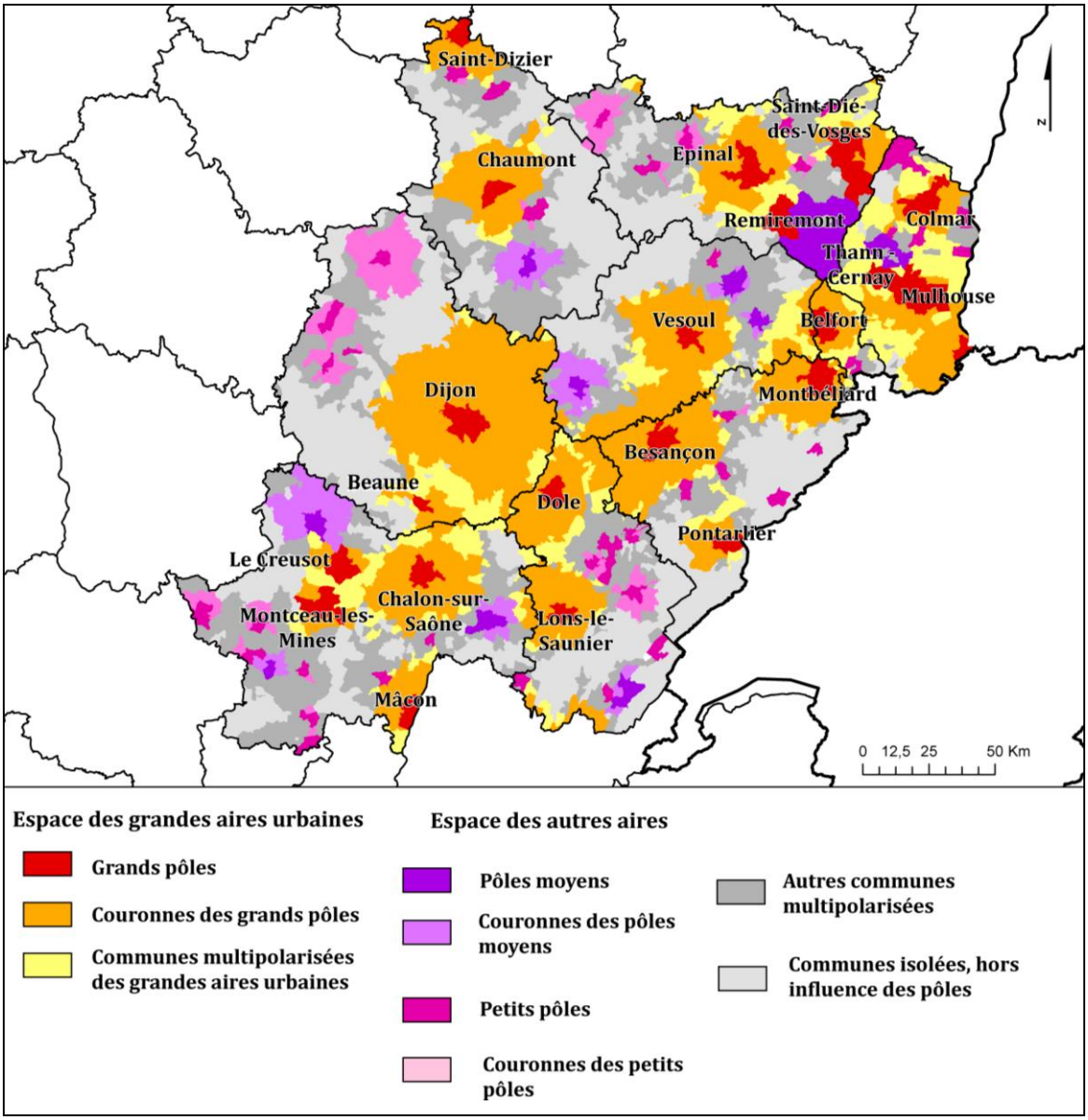
---

[143] Cette information n'est pas disponible pour la Suisse et l'Allemagne.

[144] Le pôle urbain est une unité urbaine offrant au moins 10 000 emplois et qui n'est pas située dans la couronne d'un autre pôle urbain. On distingue également des moyens pôles (unités urbaines de 5 000 à 10 000 emplois) et les petits pôles (unités urbaines de 1 500 à moins de 5 000 emplois).

[145] Les « communes multipolarisées des grandes aires urbaines » sont les communes dont au moins 40 % des actifs occupés résidents travaillent dans plusieurs grandes aires urbaines, sans atteindre ce seuil avec une seule d'entre elles, et qui forment avec elles un ensemble d'un seul tenant.

Figure 1 - 28 La polarisation des pôles urbains de l'aire Rhin-Rhône



Source : INSEE, Table d'appartenance géographique, 2010
Réalisation : Carrouet, 2012

Pour traduire le phénomène urbain, l'INSEE propose le découpage du zonage en aire urbaine (ZAU)[146], basé à la fois sur un critère morphologique, de contiguïté, et sur un critère d'emploi avec les flux domicile-travail. Le territoire français est classé dans quatre catégories : les espaces des grandes aires urbaines, les autres aires urbaines, les autres communes multipolarisées et les communes isolées hors influence des pôles.

[146] Une aire urbaine ou « grande aire urbaine » est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

Toutefois, cette continuité fonctionnelle est à relativiser, le zonage présentant plusieurs limites (Larceneux, 2006)[147]. D'une part, les mobilités domicile-travail, à partir desquelles est définie la polarisation des villes, sont définies en pourcentage et non en valeur absolue. Ainsi, des communes ayant des effectifs de population très faibles, avec peu d'emplois, peuvent être intégrées dans l'aire urbaine sans en faire réellement partie. D'autre part, l'attraction réelle des pôles urbains peut être surestimée parce que les flux domicile-travail sont déterminés selon un principe itératif. Par conséquent, les communes incluses dans l'aire urbaine ne peuvent avoir qu'un rapport très lointain avec le pôle urbain.

Les données démographiques apportent un éclairage supplémentaire confirmant l'absence d'unité de l'aire d'étude. La répartition de la population fait apparaître une disparité entre une partie ouest, faiblement peuplée, rattachée à la « diagonale du vide », et une partie est, plus dense, en périphérie proche de la dorsale européenne. Le rôle structurant du couloir Rhin-Saône, qui concentre les communes les plus peuplées et les plus dynamiques, constitue un premier élément d'unité territoriale que l'existence d'une discontinuité entre Besançon et Montbéliard nous porte à nuancer.

Pour approfondir l'étude des configurations spatiales de l'aire Rhin-Rhône et vérifier les premiers résultats fournis par les variables démographiques, nous analysons les données relatives aux activités économiques.

2-2-3 – Des dynamiques économiques concentrées dans le couloir Rhin-Saône

a – Une disparité est-ouest confirmée

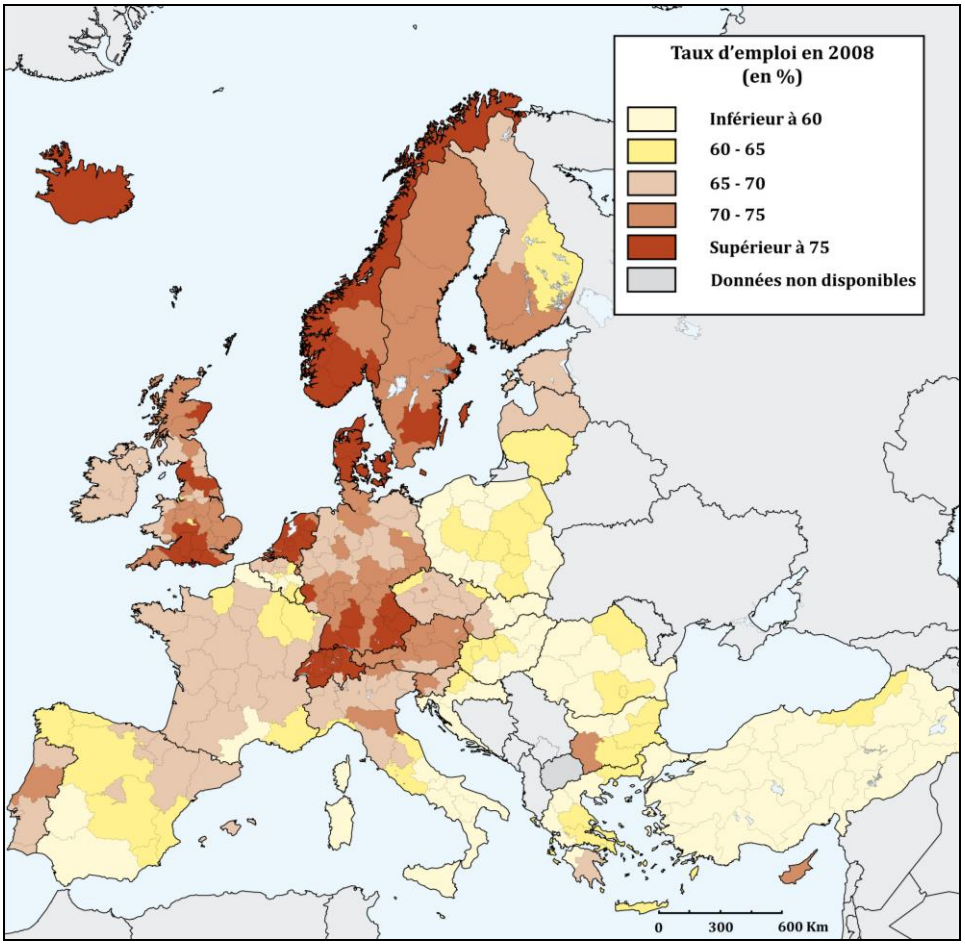
L'analyse des données à caractère économique telles que l'emploi et les secteurs d'activités montre également des disparités aux échelons européen et de l'aire Rhin-Rhône.

Au niveau européen, la répartition de l'activité met en évidence une disparité est-ouest, qui oppose les pays de l'axe rhénan (Pays-Bas, Allemagne et Suisse), avec des taux d'emploi supérieurs à 70%, aux pays de l'ouest comme la France et l'Espagne, qui présentent des taux plus faibles (**Fig. 1-29**). Cette opposition se retrouve au sein de l'aire Rhin-Rhône, où il existe des écarts marqués en termes d'emploi entre le district de Fribourg et les grandes régions suisses d'une part, et les régions françaises moins dynamiques d'autre part.

---

[147] LARCENEUX, André. Les dynamiques du périurbain dijonnais entre 1990 et 1999, *Revue Géographique de l'Est*, 2006, vol. 46, n°1-2, pp. 25-33

Figure 1 - 29 Le taux d'emploi par région NUTS 2 en 2008

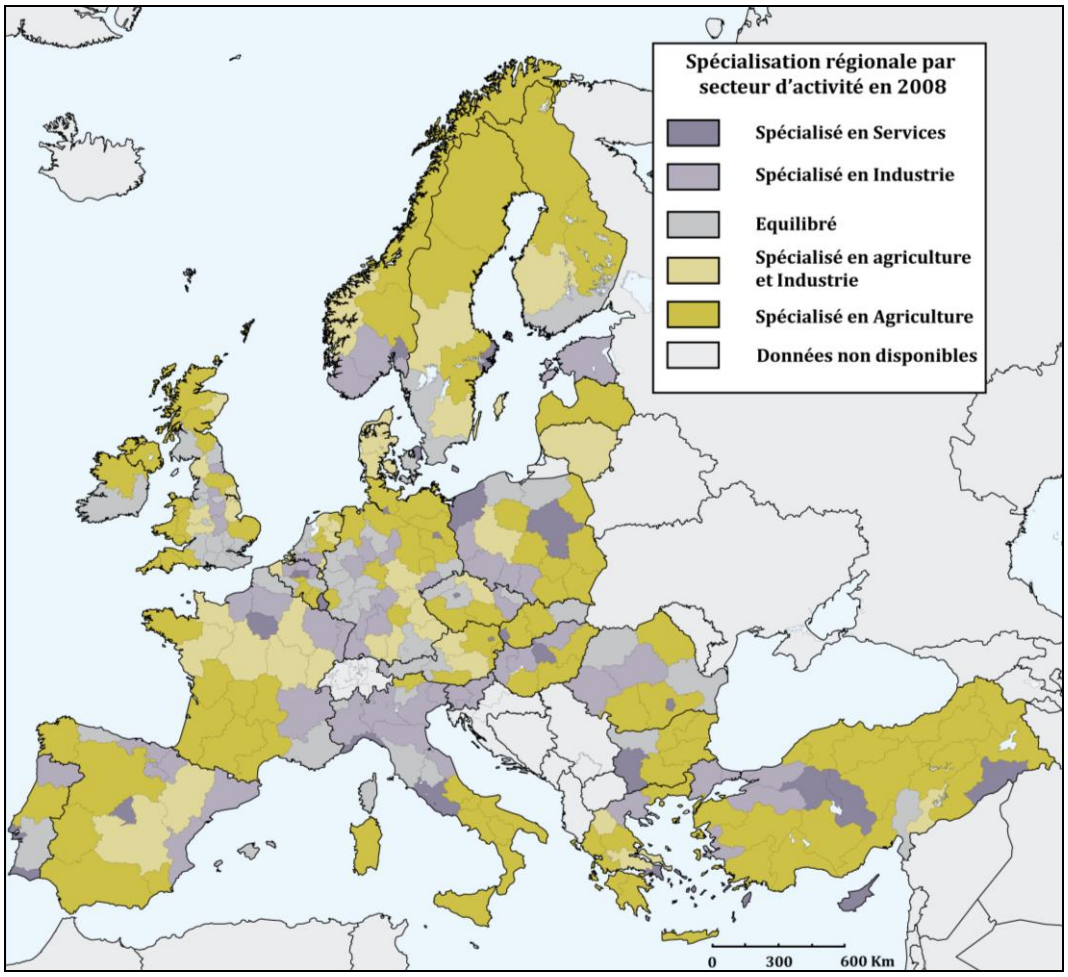


Source : EUROSTAT–GISCO, 03/2010[148]
Modification : Carrouet, 2012

La spécialisation régionale par secteurs d'activité confirme cette disparité est-ouest aux deux niveaux spatiaux (**Fig. 1-30**). En Europe, la portion d'espace correspondant à la dorsale européenne, est à dominante industrielle ou équilibrée, tandis que l'ouest est plus agricole ou spécialisé dans l'agriculture et l'industrie. Ce contraste est visible au niveau de l'aire Rhin-Rhône, même si les données pour la Suisse sont manquantes. Ainsi, une opposition apparaît entre, d'une part les régions Bourgogne et Franche-Comté, spécialisées dans l'agriculture et l'industrie, et d'autre part le district de Fribourg et la région Alsace, plus industriels.

[148] Croatie, Islande et Suisse, 2007
Source : EUROSTAT. *Geographic Information System of the European Commission.* [en ligne]. (http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/nuts_nomenclature/introduction) (consulté le 02.05.2012)

Figure 1 - 30 Spécialisation régionale par secteur d'activité en 2008 par régions NUTS 2



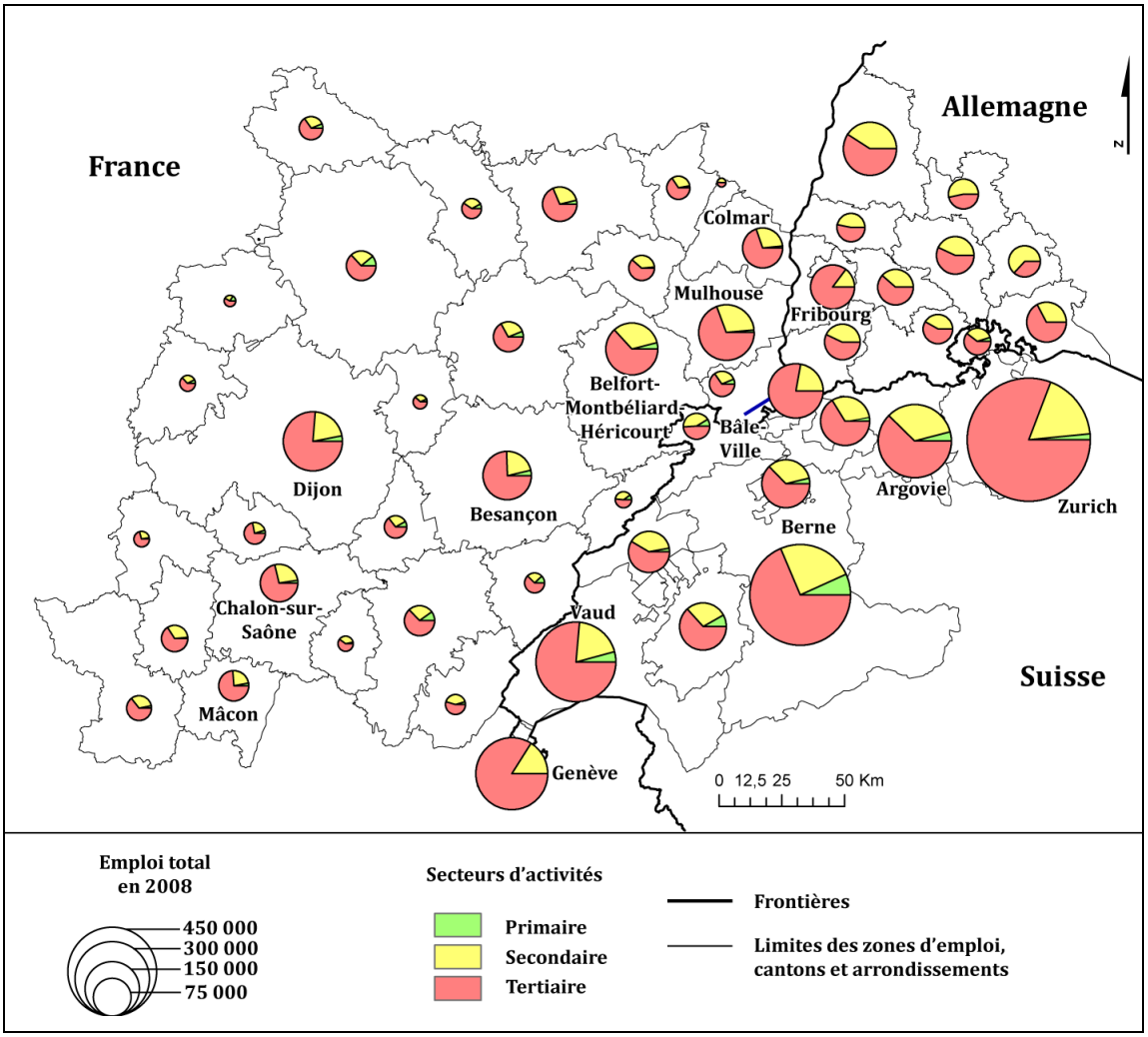
Source : EUROSTAT–GISCO, 03/2010[149]
Modification : Carrouet, 2012

Les données relatives aux activités économiques pour l'aire Rhin-Rhône précisent les configurations spatiales déjà observées. La part de chaque secteur d'activités[150] montre la disparité est-ouest ; l'est de l'aire Rhin-Rhône étant plus industrialisée que l'ouest (**Fig. 1-31**). En effet, les cantons d'Argovie, de Bâle-Campagne, l'arrondissement de Lörrach et les zones d'emplois de Mulhouse et Belfort-Montbéliard-Héricourt ont une part de salariés travaillant dans le secteur industriel supérieure à 30%, alors qu'elle est proche de 20% pour les zones d'emplois de Dijon et

[149] Croatie, Islande et Suisse, 2007
Source : EUROSTAT. *Geographic Information System of the European Commission.* [en ligne]. (http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/nuts_nomenclature/introduction) (consulté le 02.05.2012)
[150] Pour faciliter les comparaisons entre les trois pays, les secteurs d'activités regroupent :
- pour le secteur d'activités secondaire : l'industrie et la construction.
- pour le secteur d'activités tertiaire : le commerce, les transports, les services divers, l'administration publique et l'enseignement, la santé humaine et l'action sociale.

Besançon. De plus, l'emploi tertiaire est concentré dans les principaux foyers urbains, la part de ce secteur étant généralement proche de 70%.

Figure 1 - 31 Répartition de l'emploi total et par secteurs d'activités en 2008



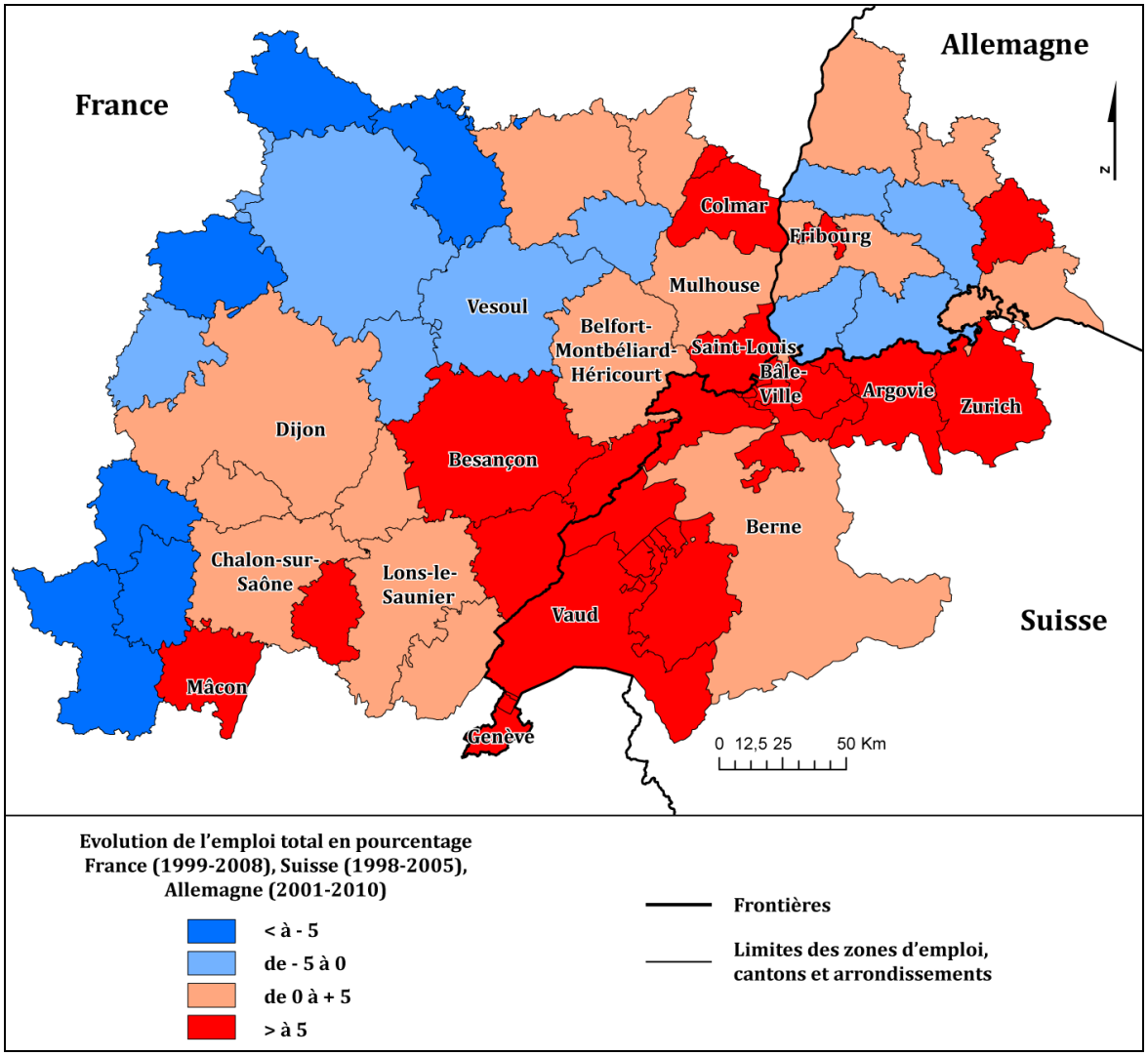
Source : INSEE recensement de la population, Office fédéral de la statistique, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg
Réalisation : Carrouet, 2012

La répartition du nombre d'emplois présente une concentration dans les principaux foyers urbains de l'aire Rhin-Rhône (**Fig. 1-31**) ; les zones d'emplois du couloir Rhin-Saône, de Bâle à Mâcon, concentrent la majorité des activités économiques de l'espace d'étude. D'ailleurs, le contraste entre ce couloir et les espaces qui l'encadrent est confirmé par les données d'évolution de l'emploi total[151] (**Fig. 1-32**). Ainsi, l'évolution de l'emploi est positive dans cette partie centrale

[151] L'évolution de l'emploi total est calculée sur deux périodes différentes (France (1999-2008), Suisse (1998-2005), Allemagne (2001-2010)). Ces différences s'expliquent par la difficulté d'obtenir des données identiques pour les trois pays.

alors qu'elle est négative en périphérie, notamment pour les zones d'emploi de Vesoul, Gray et Remiremont.

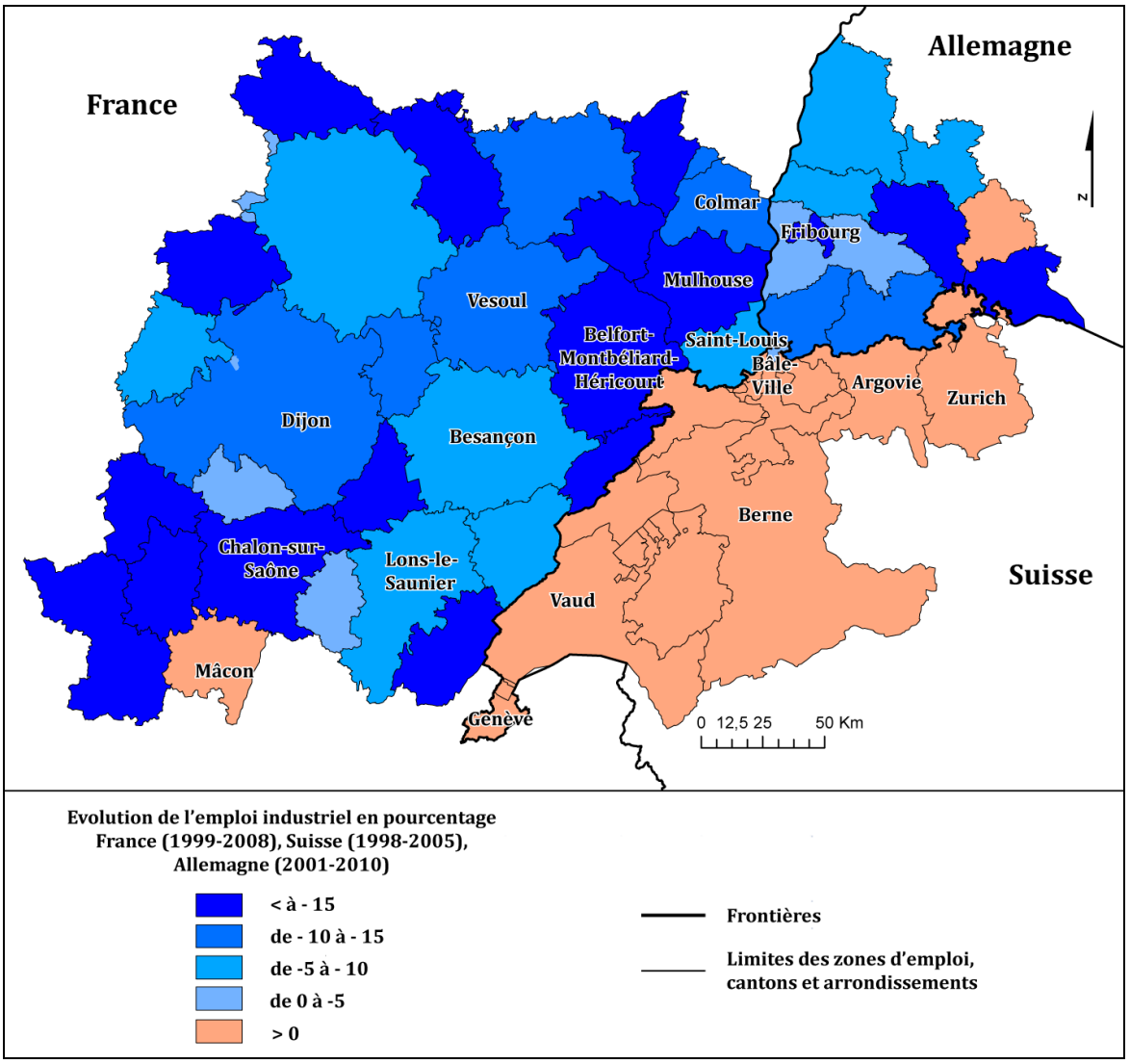
Figure 1 - 32 L'évolution de l'emploi total



Source : INSEE recensement de la population, Office fédéral de la statistique, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg
Réalisation : Carrouet, 2012

L'évolution de l'emploi industriel, facteur de différenciation spatiale de l'aire Rhin-Rhône, présente néanmoins une forte homogénéité au sein du couloir Rhin-Rhône qui atténue la disparité est-ouest précédemment mise en évidence (**Fig. 1-33**). En effet, pour la quasi-totalité des zones d'emplois de la portion française, les taux d'évolution de l'emploi industriel sont négatifs.

Figure 1 - 33 L'évolution de l'emploi industriel



Source : INSEE recensement de la population, Office fédéral de la statistique, Statistisches Landesamt Baden-Württemberg
Réalisation : Carrouet, 2012

La répartition et l'évolution des activités économiques font apparaître un espace hétérogène marqué par l'existence d'une disparité est-ouest. Néanmoins, la concentration de l'emploi conforte la présence de l'axe central Rhin-Saône. Pour préciser la nature des emplois des principales aires urbaines de ce couloir, nous avons porté notre attention sur la répartition des fonctions métropolitaines, utilisées par l'INSEE dans « l'approche du rayonnement ou de l'attractivité d'un territoire »[152].

152 Source : INSEE. Analyse fonctionnelle des emplois et cadres des fonctions métropolitaines. [en ligne]. http://www.insee.fr/fr/ppp/bases-de-donnees/donnees-detaillees/analyse/analyse_fonctionnelle_documentation_methodologique.pdf (consulté le 02.05.2012)

b – Des emplois stratégiques concentrés dans le couloir Rhin-Saône

Pour caractériser plus finement les spécificités des pôles urbains qui structurent le couloir Rhin-Saône, nous utilisons la notion des cadres des fonctions métropolitaines[153]. En effet, la concentration de ces emplois « stratégiques » est un critère d'identification de la métropole, définie comme « un pôle urbain majeur doté de la totalité ou de la quasi-totalité des fonctions urbaines au niveau qualitatif le plus élevé, constituant un espace décisionnel et de commandement déterminant dans un réseau de villes à vocation internationale. Elle concentre des activités de commandement dans les domaines les plus divers, participe à la maîtrise de l'espace mondial et appuie son rayonnement sur un territoire continu vaste » (Wackermann, 2000, p.65)[154]. De plus, la capacité des pôles à attirer ces emplois participe au processus de métropolisation qui façonne les métropoles (Bassand, 2010, p.15)[155] et assure leur développement (Dolez, Paris, 2004)[156].

L'analyse de la répartition des cadres des fonctions métropolitaines répond donc à un double objectif : définir la position des pôles de l'aire Rhin-Rhône à l'échelon français et analyser la répartition de ces emplois dans le couloir Rhin-Saône pour déterminer la manière dont ils le structurent.

Pour l'année 2006, la répartition des emplois métropolitains en France montre que les pôles de l'aire Rhin-Rhône arrivent loin derrière les grandes agglomérations françaises tant par leur nombre que par leur part dans l'emploi total (**Tab. 2**).

Au niveau de l'aire Rhin-Rhône, la zone d'emploi de Dijon se classe en première position avec 12 390 emplois stratégiques, devant celles de Belfort-Montbéliard et Mulhouse (8 000) puis de Besançon avec 7 000 emplois. Si la part de ces fonctions dans l'emploi total est conforme à la répartition de la population de chaque aire urbaine, il convient de signaler la place spécifique de la zone d'emploi de Belfort-Montbéliard, qui malgré un poids démographique plus faible, présente une part d'emplois métropolitains (7%) proche de celle de Mulhouse et Dijon. Cette position s'explique selon l'INSEE par le nombre important de cadres des activités de

153 L'analyse des cadres et fonctions métropolitaines est effectuée uniquement pour la portion française de l'aire Rhin-Rhône, cette information n'étant pas proposée par les organismes statistiques suisse et allemand. Ces fonctions sont au nombre de cinq : culture-loisirs, gestion, conception-recherche, prestations intellectuelles et commerce inter-entreprises.

154 WACKERMANN, Gabriel. Très grandes villes et métropolisation. Paris : Ellipses, 2000. 223p.

155 BASSAND, Michel. Métropoles et métropolisation. In : BASSAND, Michel, KAUFMANN, Vincent, JOYE, Dominique. Enjeux de la sociologie urbaine. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 2007. 411p. (Espace en société. Logique territoriale).

156 DOLEZ, Bernard, PARIS, Didier. Introduction. In : DOLEZ, Bernard, PARIS, Didier. Métropoles en construction Territoires, politiques et processus. Paris : L'Harmattan, 2004. 294p. (Logiques Politiques).

conception-recherche et de gestion, liées à la présence du groupe PSA Peugeot-Citroën, grand donneur d'ordres industriel de la zone d'emplois de Belfort-Montbéliard.

Tableau 2 Répartition des cadres des fonctions métropolitaines en 2006

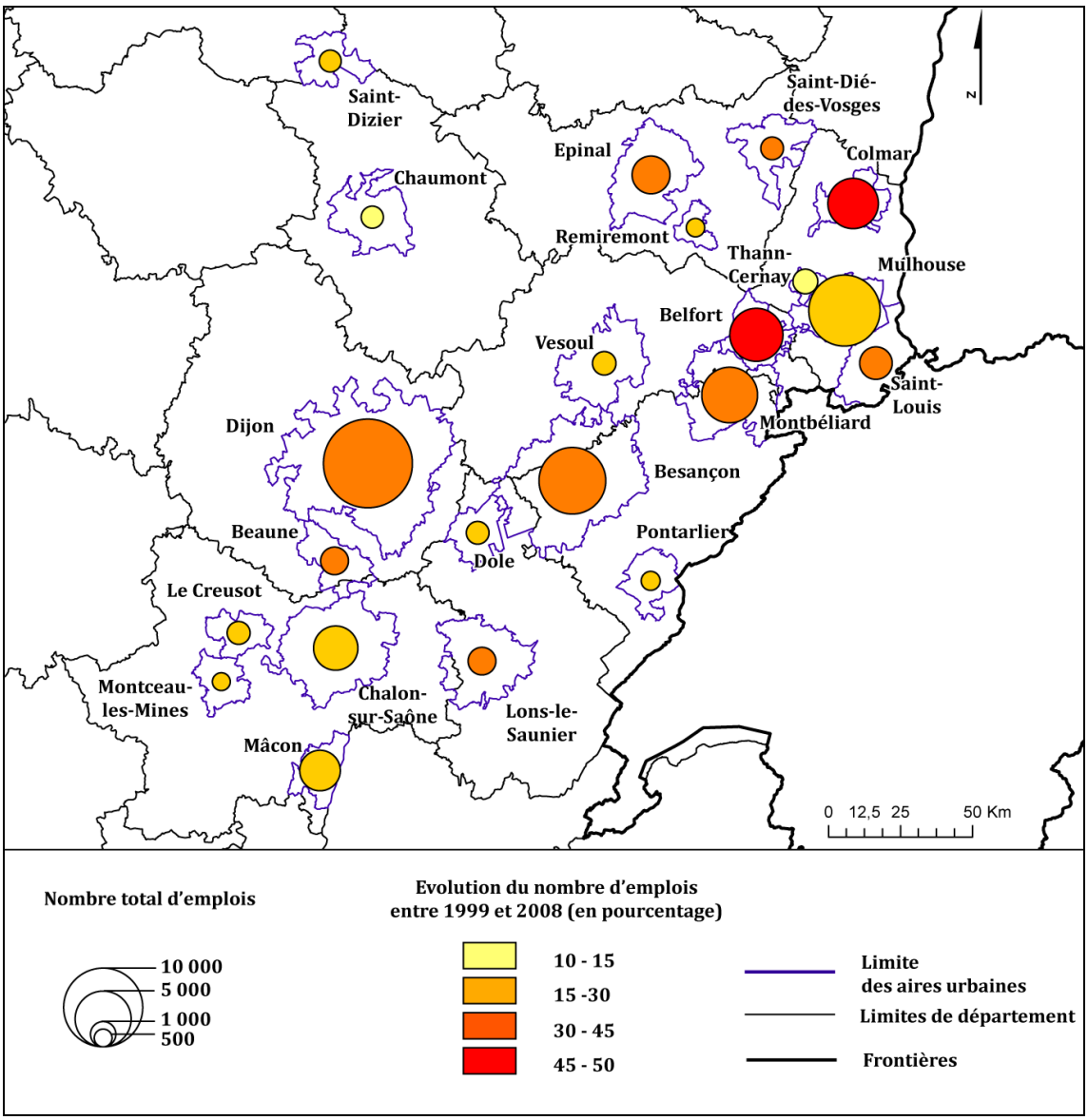
Libellé	Emploi total	Nombre d'emplois métropolitains	Part dans l'emploi total (%)
Paris	1 740 990	392 020	22,5
Lyon	805 240	97 310	12,1
Strasbourg	271 920	28 220	10,4
Nancy	182 310	14 100	7,7
Dijon	**166 680**	**12 390**	**7,4**
Metz	138 530	9 050	6,5
Belfort-Montbéliard	**120 800**	**8 300**	**6,9**
Mulhouse	**118 840**	**8 070**	**6,8**
Besançon	**115 250**	**7 030**	**6,1**

Source : INSEE FRANCHE-COMTÉ L'ESSENTIEL. Cadres des fonctions métropolitaines dans l'aire urbaine de Belfort-Montbéliard : une présence forte de la conception-recherche. [en ligne]. http://www.insee.fr/fr/insee_regions/f-comte/themes/essentiel/ess10127/ess10127.pdf (consulté le 02.05.2012)

Concernant l'évolution des emplois métropolitains, l'INSEE indique qu'à l'échelon national les fonctions métropolitaines, et particulièrement celles des cadres, se développent dans les métropoles régionales[157] malgré une concentration importante dans la capitale. L'aire Rhin-Rhône n'échappe pas à cette évolution générale, comme le souligne l'augmentation du nombre de cadres des fonctions métropolitaines, sur la période 1999-2008 (**Fig. 1-34**). La croissance de ce type d'emplois est d'ailleurs plus forte dans les aires urbaines du couloir Rhin-Saône (Dijon, Besançon, Montbéliard, et Mulhouse) qui affichent des taux supérieurs à 30% ; et dépassent même 45% dans le cas de Belfort.

[157] Source : INSEE. *Répartition géographique des emplois* [en ligne]. http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?ref_id=ip1278) (consulté le 02.05.2012)

Figure 1 - 34 Répartition et évolution du nombre de cadres des fonctions métropolitaines au sein de l'aire Rhin-Rhône entre 1999 et 2008

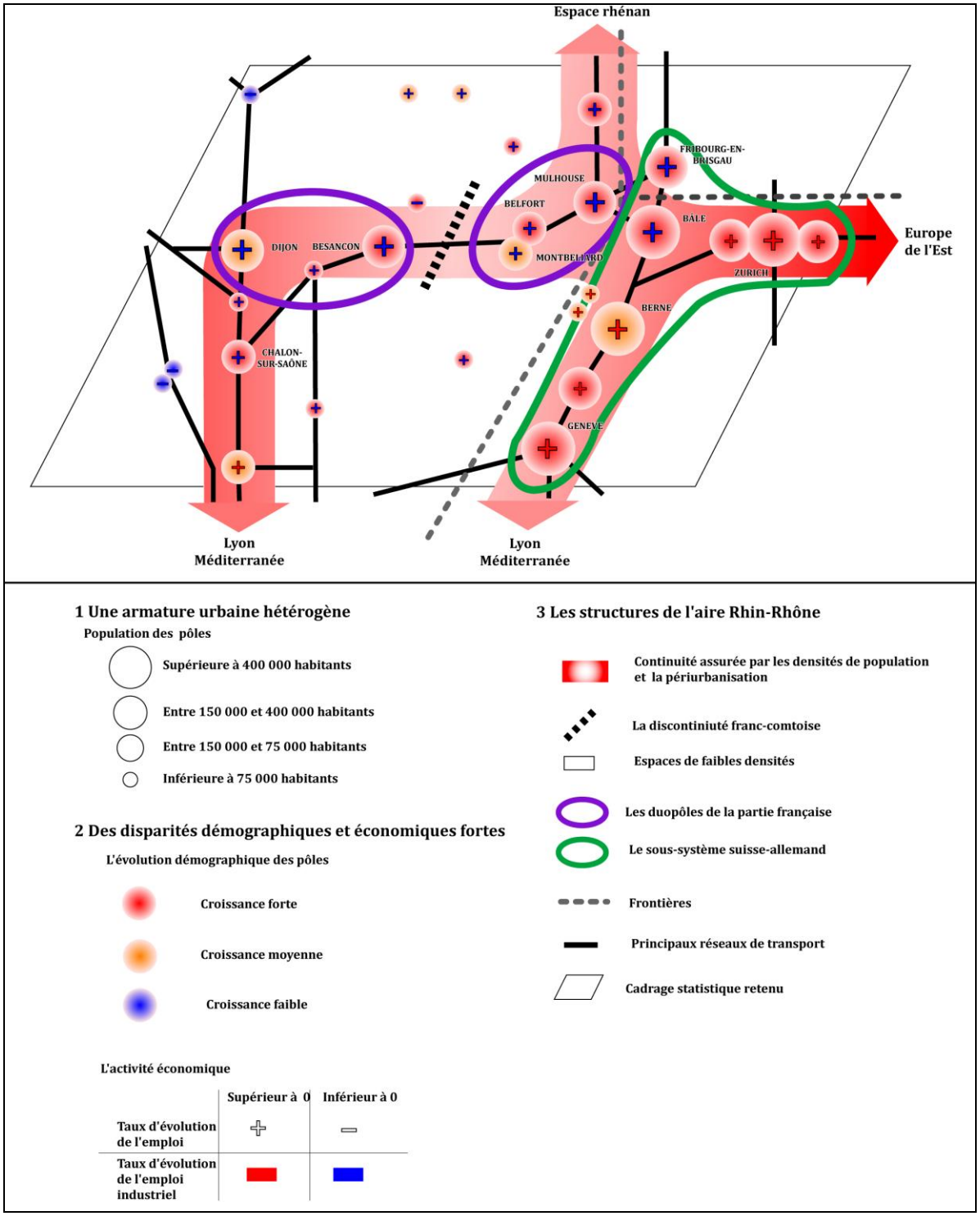


Source : INSEE, recensement de la population
Réalisation : Carrouet, 2012

Finalement, le critère des cadres des fonctions métropolitaines montre que le couloir Rhin-Saône est structuré par les principaux foyers urbains (Dijon, Besançon, Belfort-Montbéliard et Mulhouse). En effet, la répartition et l'évolution de ces emplois mettent en évidence la polarisation exercée par les aires urbaines sur le couloir Rhin-Saône et sur sa périphérie.

Les données démographiques et économiques mettent en évidence de fortes disparités au sein de l'aire Rhin-Rhône. Le croquis de synthèse tiré de ces analyses fait apparaître deux structures majeures dans l'organisation de l'aire d'étude : une dissymétrie est-ouest et une concentration des populations et des activités le long du couloir Rhin-Saône (**Fig. 1-35)**.

Figure 1 - 35 L'aire Rhin-Rhône : une armature urbaine complexe



Réalisation : Carrouet, 2012

La disparité est-ouest est le reflet des caractéristiques des grands ensembles européens qui encadrent l'aire Rhin-Rhône. En effet, la portion est de l'aire d'étude, proche des grands pôles urbains de la dorsale européenne, présente de fortes densités de population, alliées à une structure de l'emploi spécialisée dans le secteur industriel. En revanche, la portion ouest, voisine de la diagonale aride qui traverse l'espace français, se caractérise par des densités de population plus faibles et une structure de l'emploi moins spécialisée dans le secteur industriel.

Au sein de l'aire Rhin-Rhône, le couloir urbain Rhin-Saône présente des traits spécifiques. Ce couloir est structuré par des aires urbaines de taille moyenne (environ 250 000 à 300 000 habitants) espacées d'une centaine de kilomètres les unes des autres, qui concentrent à la différence de la périphérie, la majeure partie de la population, des emplois et des fonctions métropolitaines.

Cependant, les dynamiques démographiques et économiques ont révélé, à plusieurs reprises, l'existence d'une discontinuité au sein de ce couloir multipolarisé, dans le secteur de Baume-les-Dames. Cette rupture spatiale confirme l'absence d'unité au sein de l'aire Rhin-Rhône et met en évidence un fonctionnement urbain complexe. Cette portion d'espace est structurée par des duopôles, dans lesquels « les villes s'organiseraient entre voisines immédiates » (Wœssner, 2008, p. 214)[158]. En dehors du système urbain suisse, composé de villes de grande taille, la portion française est animée par deux duopôles : Dijon-Besançon et Belfort-Montbéliard-Mulhouse. Il existe certes des échanges entre ces deux sous-ensembles mais les configurations spatiales et les faits historiques les ont quelque peu isolés.

Finalement, même si l'aire Rhin-Rhône semble à l'heure actuelle dépourvue d'une réelle dimension territoriale, l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire est susceptible de constituer un facteur de développement territorial, dans la mesure où la contraction de l'espace-temps permettra d'accentuer les relations entre les deux duopôles.

Pour approfondir cette question, nous abordons dans le sous-chapitre suivant la facette organisationnelle qui met en évidence le rôle des acteurs dans la constitution du territoire. En effet, les acteurs de l'aire Rhin-Rhône ont saisi les opportunités de rapprochement liées à la mise en service de la branche Est pour s'associer au sein d'une entité politique, la Métropole Rhin-Rhône, qui peut être considérée comme un facteur d'émergence d'un fonctionnement territorial de l'aire Rhin-Rhône.

---

[158] WŒSSNER, Raymond. *La Métropole Rhin Rhône : vers l'émergence d'un territoire ?* Colmar : Jérôme Do Bentzinger Editeur, 2008. 253 p.

2-3 – La Métropole Rhin-Rhône : un territoire à construire

Les configurations territoriales identifiées par les faits historiques et les données démographiques et économiques doivent être confrontées à la facette organisationnelle du territoire, supposant que l'on s'intéresse « aux agents ou acteurs qui contribuent par leur comportements, à l'organisation territoriale » (Le Berre, 1992, p.632)[159].

Dans ce cas, il convient de dépasser l'analyse des disparités spatiales, même si elles révèlent le manque d'unité de l'aire Rhin-Rhône. En effet, comme l'indique Maryvonne Le Berre, « l'aménagement et la gestion du territoire créent à la fois de l'homogénéité et de l'hétérogénéité : homogénéité de fonctionnement liée à l'objectif global de maintien sur le territoire et entretenue par la cohésion sociale ; hétérogénéité liée aux actions différenciées s'exerçant sur des lieux spécifiques » (Le Berre, 1992, p.633)[160].

Pour éclairer le rôle des acteurs et la dimension territoriale de l'aire Rhin-Rhône nous utilisons le cadre global des politiques d'aménagement du territoire puisque la Métropole Rhin-Rhône, issue de ces politiques et seule réalité territoriale à ce jour, représente une première forme d'unité territoriale de l'aire Rhin-Rhône.

Après être revenu sur la situation de l'aire Rhin-Rhône à la lumière du concept d'espace intermédiaire (2-3-1), nous analyserons la place de ce type d'espaces, et de l'aire Rhin-Rhône en particulier, dans l'évolution des politiques d'aménagement du territoire (2-3-2). Si les politiques en faveur du rééquilibrage de l'armature urbaine nationale ont été plutôt défavorables à la cohérence de l'aire Rhin-Rhône, la politique des réseaux de villes a été à l'origine de la création de la Métropole Rhin-Rhône, première manifestation d'une recomposition territoriale à l'échelon de l'aire d'étude (2-3-3).

---

[159] LE BERRE, M., *op.cit.*

[160] LE BERRE, M., *op.cit.*

2-3-1 L'espace intermédiaire : un « entre-deux »

L'analyse de la situation de l'aire Rhin-Rhône, à la lumière du concept d'espace intermédiaire nous permet de préciser les enjeux liés à l'émergence de la Métropole Rhin-Rhône.

a – L'espace intermédiaire dans le modèle centre-périphérie

- L'intermédiarité en géographie

Pour le dictionnaire Larousse le terme « intermédiaire » correspond à une entité « qui est entre deux choses et forme transition de l'une à l'autre, qui occupe une position moyenne »[161]. L'intermédiarité fait l'objet d'une littérature abondante dans plusieurs disciplines. Pour les urbanistes l'espace intermédiaire est entendu comme un lieu de transition entre rue et logement, à l'instar des halls d'immeuble et des cages d'escaliers. En géographie, selon Anthony Merle, l'intermédiarité correspond à quatre objets géographiques distincts (Merle, 2011)[162]. Tout d'abord, l'intermédiairité « horizontale ou de situation » renvoie à une entité située entre deux autres objets. Elle peut être également « verticale ou de gestion » par rapport aux découpages administratifs. Dans les échelons administratifs français, le département ou le pays peuvent être ainsi considérés comme intermédiaires entre la région et le canton. L'intermédiarité « catégorielle ou de nature », entendue comme des espaces « entre deux extrêmes catégoriels » (Merle, 2011, p.89)[163], peut être illustré par l'espace périurbain, entre milieu urbain et milieu rural. Enfin, la notion renvoie à la situation d'un espace dans sa dimension temporelle et son évolution, celui-ci connaissant « un glissement d'un état à un autre » (Merle, 2011, p.89)[164]. Ces quatre acceptions, dans lesquelles la dimension spatiale et la dimension temporelle sont omniprésentes, mettent en évidence l'importance de la notion de situation dans la compréhension de ce qu'est un espace intermédiaire.

Nous pouvons d'ores et déjà qualifier la situation intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône, par rapport à ces quatre acceptions comme étant « horizontale ou de situation ». De plus, le terme de transition semble correspondre à sa situation puisqu'elle a été définie comme un « entre-deux » par rapport aux fleuves qui lui ont donné son nom, et parce qu'elle est localisée entre plusieurs ensembles de l'espace européen : la dorsale européenne, la région parisienne et la région Rhône-

---

[161] Source : DICTIONNAIRE LAROUSSE. *Définitions.* [en ligne]. http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/intermédiaire/43740#43661 (consulté le 02.05.2012)

[162] MERLE, Anthony. De l'inclassable à « l'espèce d'espace » : l'intermédiarité et ses enjeux en géographie. *L'Information géographique*. 2011, Vol. 75, 2011/2, p. 88-98

[163] MERLE, A., *op. cit.*

[164] MERLE, A., *op. cit.*

Alpes. Enfin, la transition évoque un changement progressif, sans limites ou marquages nets. Dans ce cas, outre l'absence de limites clairement identifiables, l'aire Rhin-Rhône présente les caractéristiques d'un territoire en cours de construction.

- L'espace intermédiaire dans la relation centre/périphérie

La situation géographique de l'espace intermédiaire s'explique premièrement par la place qu'il occupe dans le schéma d'organisation classique centre/périphérie, qui établit une relation entre des espaces dominants : les centres, et des espaces dominés : les périphéries. Le centre se définit comme le « lieu des décisions, des pouvoirs, le point autour duquel se distribuent des phénomènes dans l'espace, une partie de l'espace où se trouvent concentrées les personnes et activités liées à la domination » (Bavoux, 1994, p.4)[165]. Le centre, par ses influences et attractions, polarise l'espace environnant, la/les périphérie(s) « dont l'un des principaux handicaps réside dans l'absence d'autonomie en matière décisionnelle » (Reynaud, 1981, p.601)[166]. Cette organisation de l'espace géographique aboutit à une structure auréolaire marquée par une succession de cercles concentriques « où des phénomènes croissent ou décroissent selon la distance au centre » (Bavoux, 1994, p.7)[167].

Ce schéma classique évolue dans le cadre d'une organisation multipolaire qui induit le chevauchement des aires d'attraction et l'apparition d'échanges entre les pôles (**Fig. 1-36**). Ce chevauchement des influences exercées par les centres ainsi que l'existence des flux mettent en évidence les espaces intermédiaires, considérés comme « des espaces non-périphériques stricto sensu, situés entre deux « centres » (ou plus) et donc territoires de passage obligé des flux généralement intenses qui les relient ». (Bavoux, 1993, p.162)[168].

---

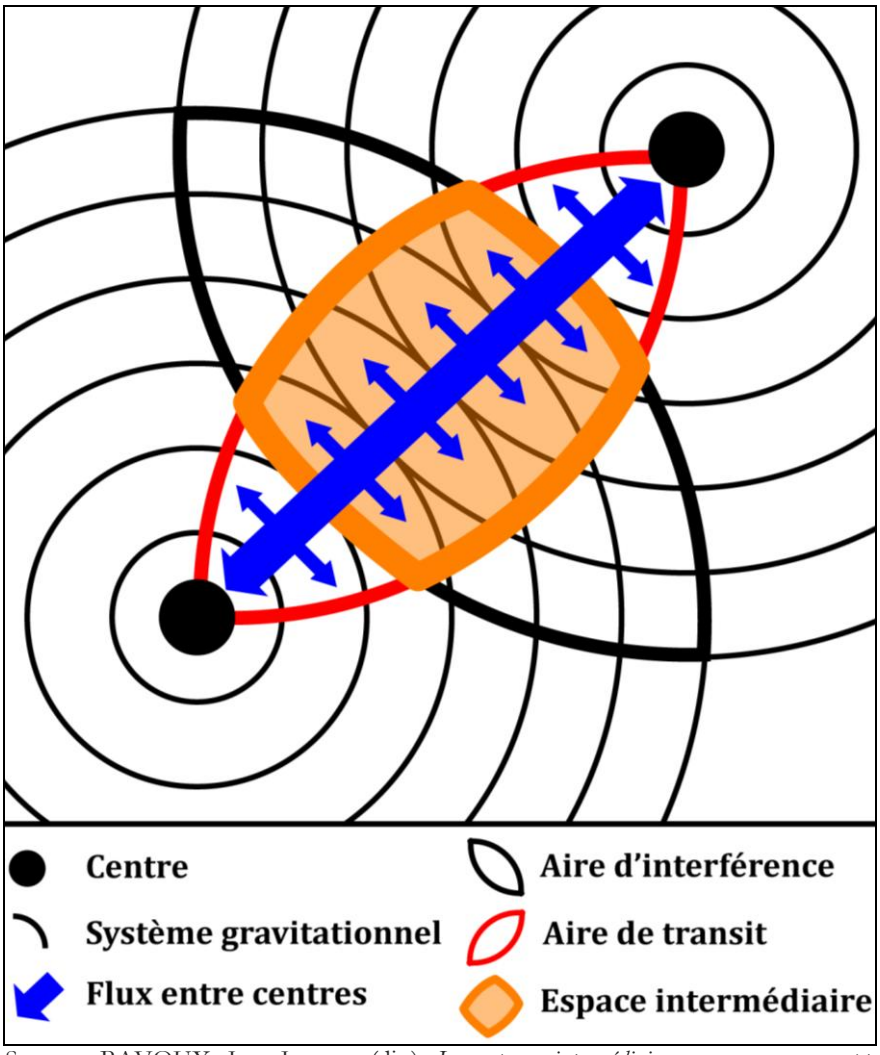
165 BAVOUX, Jean-Jacques (dir.). *Les espaces intermédiaires, un nouveau concept ? Dijon :* Laboratoire de Géographie humaine, Université de Bourgogne, 1994, 282 p.

166 REYNAUD, Alain. Centre et périphérie. In : BAILLY, Antoine, FERRAS, Robert, PUMAIN, Denise (dir.). *Encyclopédie de géographie*. Paris : ECONOMICA, 1992. 1132 p.

167 BAVOUX, J-J., *op. cit.*

168 BAVOUX, Jean-Jacques. La Bourgogne : un archétype d'espace intermédiaire ?. *Annales de Géographie*, 1993, t. 102, n°570. p.162-174

Figure 1 - 36 L'espace intermédiaire dans la relation centre/périphérie



Source : BAVOUX, Jean-Jacques (dir.). *Les espaces intermédiaires, un nouveau concept. Dijon :* Laboratoire de Géographie humaine, Université de Bourgogne, 1994, p.9
Réalisation : Carrouet, 2012

Si la situation entre plusieurs centres exprime « l'entre-deux », il convient de s'intéresser à la délimitation des espaces intermédiaires. L'étude des relations entre les espaces intermédiaires et les composantes extérieures, à savoir les centres et leurs périphéries intégrées, apporte à ce sujet des éléments de réponse car ce type de relations met en évidence les phénomènes de continuité/discontinuité, situation « constitutive des espaces intermédiaires » (Roth, 2006, p.6)[169]. Pour Anthony Merle : « de la discontinuité, l'intermédiaire retient la position à la fois en limite et en contact ; de la continuité il tient la dépendance à l'égard de pôles situés à distance et son positionnement relatif sur des gradients géographiques » (Merle, 2011, p.91)[170]. Si cette dernière

[169] ROTH, Hélène. *Espaces intermédiaires en recomposition Les campagnes industrielles allemandes en région de frontières*. 2006. 190p. Thèse de Doctorat, Géographie, École Normale Supérieure Lettres et Sciences Humaines - Lyon
[170] MERLE, A., *op. cit.*

composante met en exergue l'importance des centres dont dépendent les espaces intermédiaires, la présence de discontinuités maintient au contraire une relative indépendance vis-à-vis des centres parce qu'elle est également synonyme de différenciations « tranchées des lieux de la terre », introduisant par la même occasion la notion de seuil (Di Méo, 2002, p.6)[171].

Finalement, les phénomènes de continuité/discontinuité illustrent la difficile définition des limites des espaces intermédiaires, les expressions de « gradient », de « transition » étant souvent utilisées. La notion de seuil, employée pour les espaces intermédiaires, exprime d'ailleurs cette difficulté car il représente « une transition, brutale ou progressive entre deux systèmes dissemblables » (Di Méo, 2002, p.21)[172]. On considère alors, comme l'indique Roger Brunet, que « selon les situations, les seuils sont tantôt des espaces intermédiaires, mal caractérisés, dépendants, marginaux dans tous les sens ; et tantôt des lieux de passage intense, des foyers d'activités qui commandent aux espaces circumvoisins » (Brunet *et al*, 1992, p.410)[173].

De fait, cette situation, loin d'être tranchée, ne trouve de réponse que dans l'étude de cas en considérant deux critères principaux : la polarisation du centre (une composante extérieure) et la capacité de ces espaces à exister en tant qu'entité visible et cohérente.

- L'espace intermédiaire : ni un centre, ni une périphérie

Même si la relation trop restrictive de centre et de périphérie doit être dépassée, elle induit, de par cette situation d'entre-deux, des caractéristiques, des modes de fonctionnement propres aux espaces intermédiaires.

L'intermédiarité se caractérise dans un premier temps par la situation par rapport aux pôles encadrants (les centres). Ainsi, Jean-Jacques Bavoux, dans l'analyse de la Bourgogne comme archétype d'espace intermédiaire, identifie trois critères complémentaires pour une classification (Bavoux, 1993)[174]. Le premier correspond au nombre de centres ; le cas le plus fréquent étant le rapport bi-latéral illustré par l'exemple de la Picardie, située entre les régions Nord-Pas-de-Calais et Ile-de-France. Le deuxième critère considère l'éloignement par rapport à ces mêmes pôles avec deux couples de distance soulignant l'inégale intensité de la polarisation du centre : de 200 à 300 kilomètres (la Picardie) ; de 500 à 600 km (Bourgogne entre Paris et Lyon). Enfin, le dernier

---

[171] DI MÉO, Guy, VEYRET, Yvette. Problématiques, enjeux théoriques et épistémologiques pour la géographie. In : Limites et discontinuités en géographie. Paris : Édition du CNRS, SEDES, 2002. 159p.

[172] DI MÉO, G., VEYRET Y., *op. cit.*

[173] BRUNET, Roger, FERRAS, Robert, THÉRY, Hervé. Seuil. *Les mots de la géographie : dictionnaire critique*. Paris : Reclus – La Documentation Française, 1992. 518 p.

[174] BAVOUX, Jean-Jacques. La Bourgogne : un archétype d'espace intermédiaire ? *Annales de Géographie*, 1993, t. 102, n°570. p.162-174

critère retient la nature des rapports entre pôles encadrants qui déterminent par la même occasion les conditions d'existence et de dépendance des espaces intermédiaires (Bavoux, 1993, p.163)[175]. Ces rapports s'appréhendent d'une part par rapport à leur histoire, et d'autre part du point de vue matériel, par les infrastructures qui relient ces pôles.

À cette composante « situationnelle » s'ajoute celle du fonctionnement interne de ces espaces et des liens qu'ils entretiennent avec les pôles encadrants. Ainsi, la situation d'interface pose la question de leur aptitude particulière à valoriser tant les relations avec l'extérieur que leurs ressources propres (Roth, 2006)[176]. Cette capacité de fonctionnement autonome est en étroite relation avec l'existence de seuils, qu'ils soient une zone de transition ou au contraire une limite franche. Ainsi, l'espace intermédiaire possède « des caractéristiques intrinsèques liées à sa situation de bordure, mais également des caractéristiques spécifiques, ce qui lui confère une identité propre parfaitement définie » (RITMA, 2001, p.40)[177]. Cette relation d'échange, voire de dépendance, conduit les espaces intermédiaires à être « à la merci de toute mutation structurelle liée au devenir économique et géopolitique » (RITMA, 2001, p.62)[178].

Que l'espace intermédiaire soit dépendant d'un ou de plusieurs pôles, la condition de son existence réside dans sa capacité à être visible, identifié en tant qu'espace construit. Mais les multiples influences qu'il subit, qu'il en tire profit ou non, remettent en cause son existence, ne serait-ce que parce qu'il est défini par défaut comme un « entre-deux » sans limites clairement définies. De plus, pour caractériser son existence en tant qu'espace construit, il est nécessaire d'étudier les représentations qu'en ont les individus car ces derniers participent à la construction du territoire.

b – L'aire Rhin-Rhône : un espace intermédiaire ?

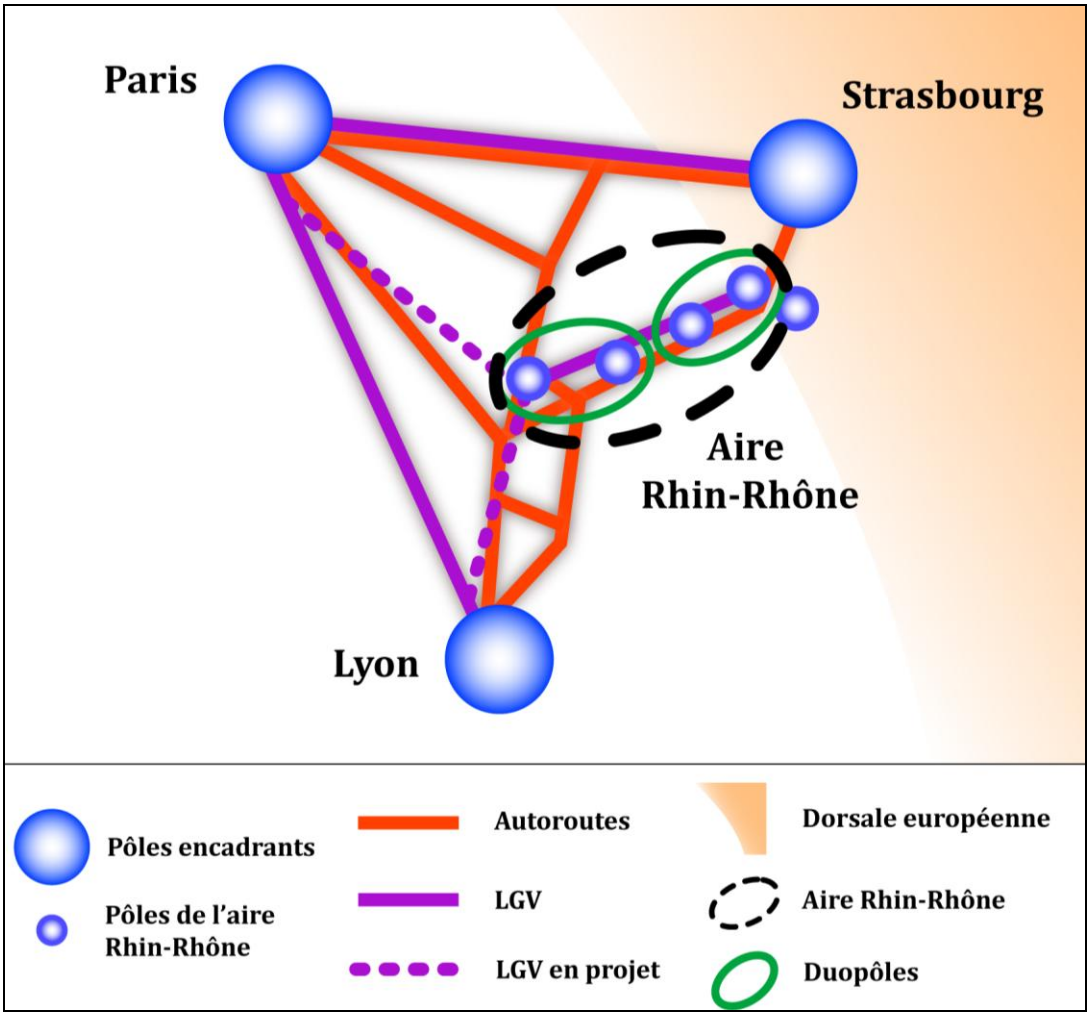
Les éléments dégagés pour décrire ce que sont les espaces intermédiaires nous incitent à questionner l'appartenance de l'aire Rhin-Rhône à cette catégorie, notamment parce qu'elle a été définie comme un « entre-deux ». Pour ce faire, trois critères principaux sont retenus : la situation par rapport aux pôles encadrants, les liaisons entre ces mêmes pôles et le fonctionnement interne à l'aire Rhin-Rhône.

---

175 BAVOUX, J-J., *op. cit.*
176 ROTH, H., *op. cit.*
177 GROUPE DE RECHERCHE RITMA. *Regards croisés sur les territoires de marge(s)*. Strasbourg : Presses Universitaires de Strasbourg, 2001. 236p.
178 RITMA, *op. cit.*

En termes de **situation**, l'aire Rhin-Rhône s'inscrit dans un espace multipolaire à trois pôles, dans un triangle de 400 kilomètres de côté ayant comme sommet trois grandes métropoles : Paris (région parisienne), Lyon (région Rhône-Alpes) et Strasbourg (espace rhénan) (Richer, Bérion, 2010)[179] (**Fig. 1-37**). Ainsi, les données démographiques et socio-économiques ont notamment souligné l'existence de trois types d'influences. La portion est de l'aire Rhin-Rhône, de Belfort-Montbéliard à Bâle en passant par Mulhouse, a des caractéristiques semblables à celles de la dorsale européenne (densités élevées, emploi industriel). En revanche, la portion ouest, moins dense et moins industrialisée, est en partie polarisée par les régions parisienne et lyonnaise.

Figure 1 - 37 La situation de l'aire Rhin-Rhône dans le triangle Paris-Lyon-Strasbourg

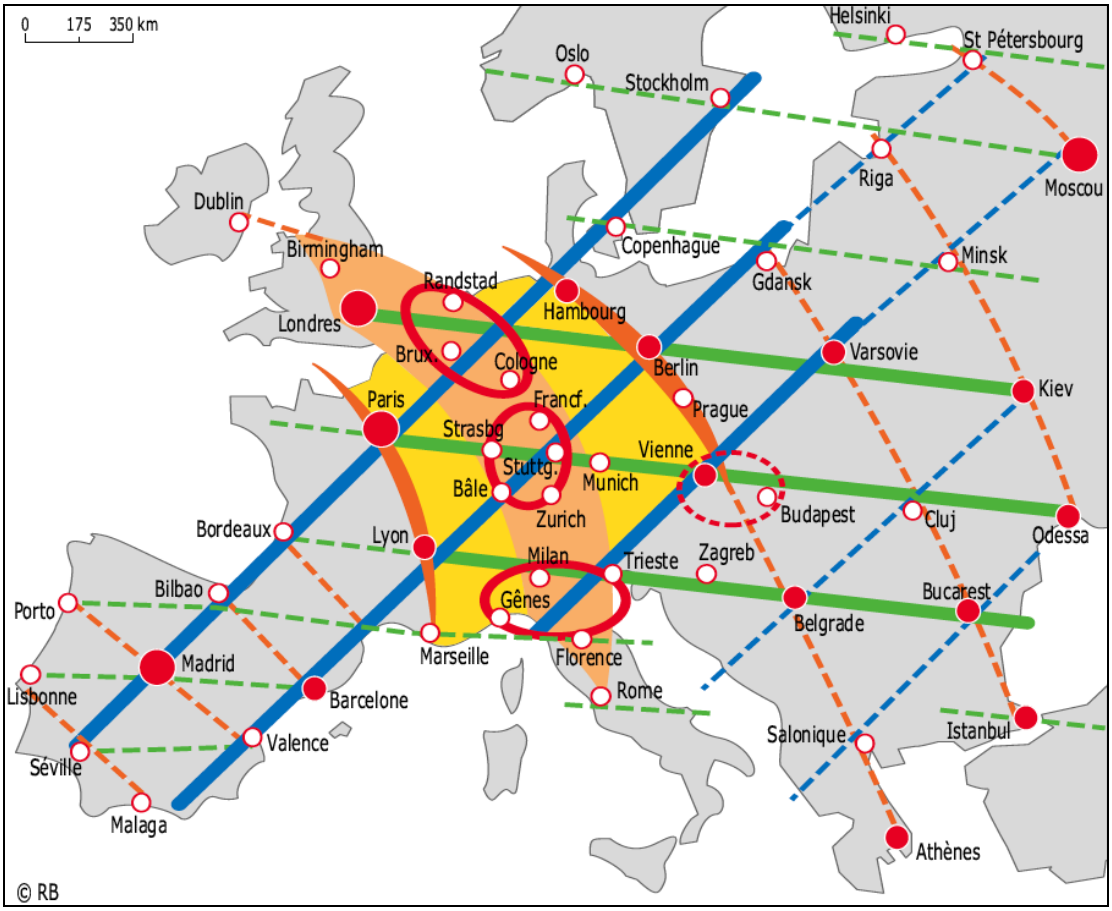


Réalisation : Carrouet, 2012

[179] RICHER C., BERION P. Le rôle des grandes infrastructures dans la structuration des espaces régionaux : le cas de l'arrivée du TGV dans le réseau métropolitain Rhin-Rhône. *BELGEO*, 2010, n°1-2, numéro spécial "Villes et grands équipements de transport : compétition, tensions, recompositions", p.159-169

La présence de **grandes infrastructures de transport**, destinées à relier les pôles encadrants, constitue un deuxième critère qui fait de l'aire Rhin-Rhône un espace intermédiaire. Maillon du couloir mer du Nord – mer Méditerranée, l'aire Rhin-Rhône constitue, par sa fonction circulatoire, l'espace-support de grands axes de circulation européens mettant en relation, comme le souligne le schéma d'organisation de l'espace européen de Roger Brunet, la péninsule Ibérique à l'Europe du Nord, Paris à Odessa et au littoral méditerranéen (Brunet, 2002)[180] (**Fig. 1-38**).

Figure 1 - 38 Le treillage de l'Europe



Source : BRUNET, Roger. Lignes de forces de l'espace européen. *Mappemonde*, 2002, n°66, p. 17

À l'échelon national, les grandes infrastructures de transport destinées à rapprocher les trois sommets du triangle, précisent cette situation d'aire de transit. Du point de vue autoroutier, les radiales Paris-Lyon (A6) et Paris-Strasbourg (A 4) ont été mises en service très tôt : la première dans les années 1960, et la seconde dans les années 1970. Ces liaisons rapides sont renforcées par la réalisation de radiales ferroviaires avec la LGV Sud-Est, Paris-Lyon (1981), et la LGV Est Européenne, Paris-Strasbourg (2007). La liaison transversale Strasbourg-Lyon, dernière composante du triangle, a été équipée partiellement et plus tardivement. La liaison autoroutière

[180] BRUNET, Roger. Lignes de forces de l'espace européen. *Mappemonde*, 2002, n°66, p. 14-19

constituée de différents tronçons (A6/A39/A36/A35) n'est pas achevée de bout en bout, et la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, mise en service en décembre 2011, n'est que le premier tronçon destiné à « fermer » le triangle (Richer, Bérion, 2010)[181].

Le **fonctionnement interne** confirme l'appartenance de l'aire Rhin-Rhône à la catégorie des espaces intermédiaires parce qu'elle manque de cohérence interne et n'est pas une entité visible, clairement identifiée. Non seulement l'aire Rhin-Rhône est dépourvue d'unité comme l'ont souligné les disparités démographiques et économiques et la discontinuité franc-comtoise, et le fonctionnement en duopôles constitue un frein à sa cohérence interne.

Finalement, l'aire d'étude peut être considérée comme un seuil, une transition entre les trois pôles encadrants, c'est-à-dire un lieu de « passage intense, des foyers d'activités qui commandent aux espaces circumvoisins » (Brunet, *et al*, 1992)[182], plus qu'un ensemble cohérent clairement défini.

L'aire Rhin-Rhône est donc un espace intermédiaire, et l'absence de cohérence interne, nous conduit progressivement à abandonner l'idée d'un fonctionnement territorial. Néanmoins, la création récente de la Métropole Rhin-Rhône, seule entité commune à l'ensemble des villes du couloir Rhin-Saône, constitue une opportunité de rapprochement mais aussi de lisibilité, qui peut représenter une ébauche de fonctionnement territorial favorable à l'unité de l'aire Rhin-Rhône. À ce propos, nous pouvons reprendre les propos du groupe RITMA, qui indique que la situation des espaces intermédiaires « peut être évaluée par l'aptitude de [leurs] acteurs à concevoir, mener et réussir une stratégie de recomposition territoriale, dans l'objectif d'atteindre un niveau d'organisation supérieur et prétendre à des fonctions de commandement plus complexes que les fonctions actuelles : intercommunalité de projet, réseau de villes, charte de pays ou d'agglomération » (RITMA, 2001, p.43)[183]

Pour approfondir la question de l'unité et de mise en cohérence de l'aire Rhin-Rhône, il convient d'analyser sa situation à la lumière des politiques d'aménagement du territoire qui convergent toutes pour un rééquilibrage territorial, au profit de la province.

---

[181] RICHER, C., BÉRION, P., *op. cit.*
[182] BRUNET, R., *et al. op. cit.*
[183] RITMA, *op. cit.*

2-3-2 La place de l'aire Rhin-Rhône dans les politiques d'aménagement du territoire

a – Les espaces intermédiaires dans les politiques d'aménagement du territoire

Comme l'ont souligné les propositions de régionalisation, destinées à atténuer « une centralisation traditionnelle du pouvoir politique en France » (Lacaze, 1995, p.24)[184], « l'hypertrophie » de la région parisienne a conduit, dès la fin de la Seconde Guerre mondiale, à une volonté de rééquilibrage au profit de la province[185]. Au cours de cette période, de nombreux travaux, dont l'ouvrage de Jean-François Gravier, « Paris et le désert français »[186] de 1947, dénoncent ce centralisme à l'origine de déséquilibres socioéconomiques et démographiques entre la région parisienne et le reste du territoire. En réponse à ces constats, plusieurs actions seront mises en œuvre dans le cadre des politiques d'aménagement du territoire[187].

L'intervention de l'État au nom de l'équité territoriale fait référence à la notion de justice spatiale, apparue aux Etats-Unis sous la plume de David Harvey, dans les années 1970 et diffusée au cours de la même décennie en Europe. Comme l'indique Arnaud Brennetot, la justice spatiale « revient alors à considérer que certaines formes d'organisation de l'espace géographique sont moralement préférables à d'autres : la centralité, la proximité, la fluidité, la mixité, la cohésion, la compétitivité, l'identité ou la diversité des territoires sont autant de valeurs qui peuvent être associées à la justice et qui supposent d'avoir à l'esprit une image idéale de la réalité géographique, une représentation normative qui rend l'action possible et légitime » (Brennetot, 2011, p.116)[188]. Cet idéal répond à la volonté d'un rééquilibrage, dans un cadre théorique, entre centre et périphérie auxquels sont associées des classes socio-spatiales distinctes (Renaud, 1981)[189]. En tant qu'espaces de transition, les espaces intermédiaires peuvent être considérés comme une périphérie car ils sont dépendants des centres qui les encadrent.

---

[184] LACAZE, Jean-Paul. L'aménagement du territoire : un exposé pour comprendre, un essai pour réfléchir. Paris : Flammarion, 1995. 127 p. (Dominos)

[185] Nous pouvons citer par exemple le discours prononcé par De Gaulle en 1968 : « l'effort multiséculaire de centralisation, qui lui fut longtemps nécessaire pour réaliser et maintenir son unité malgré les divergences des provinces qui lui étaient successivement rattachées, ne s'impose plus désormais ».
Source : Discours sur la réforme régionale prononcé le 24 mars 1968 à Lyon.

[186] GRAVIER, Jean-François. Paris et le désert français. Paris : Le Portulan, 1947. 418p.

[187] Pierre Merlin définit l'aménagement du territoire comme « l'action et la pratique (plutôt que la science, la technique ou l'art) de disposer avec ordre, à travers l'espace d'un pays et dans une vision prospective, les hommes et leurs activités, les équipements et les moyens de communication qu'ils peuvent utiliser, en prenant en compte les contraintes naturelles, humaines et économiques, voire stratégiques » (Merlin, 2002, p.1).
Source : MERLIN, Pierre. L'aménagement du territoire. Paris : PUF, 2002, 445p. (Premier Cycle).

[188] BRENNETOT, Arnaud. Les géographes et la justice spatiale : généalogie d'une relation compliquée. *Annales de Géographie*, 2011, 2011/2, n°678, p.115-134.

[189] REYNAUD, Alain. *Société, espace et justice*. Paris : PUF, 1981. 263p.

Dans ce cadre, l'aire Rhin-Rhône, tout comme l'ensemble de la province, fait l'objet de mesures destinées à limiter sa dépendance vis-à-vis des pôles encadrants et plus particulièrement de la région parisienne. Aux modifications institutionnelles initiées dans le cadre de la décentralisation, s'ajoutent des mesures qui contribuent à renforcer le rayonnement des villes de province. Pour mettre en perspective la place de l'aire Rhin-Rhône dans les politiques d'aménagement du territoire, nous reviendrons sur les politiques de rééquilibrage de l'armature urbaine nationale et les scénarios de prospective de la DATAR.

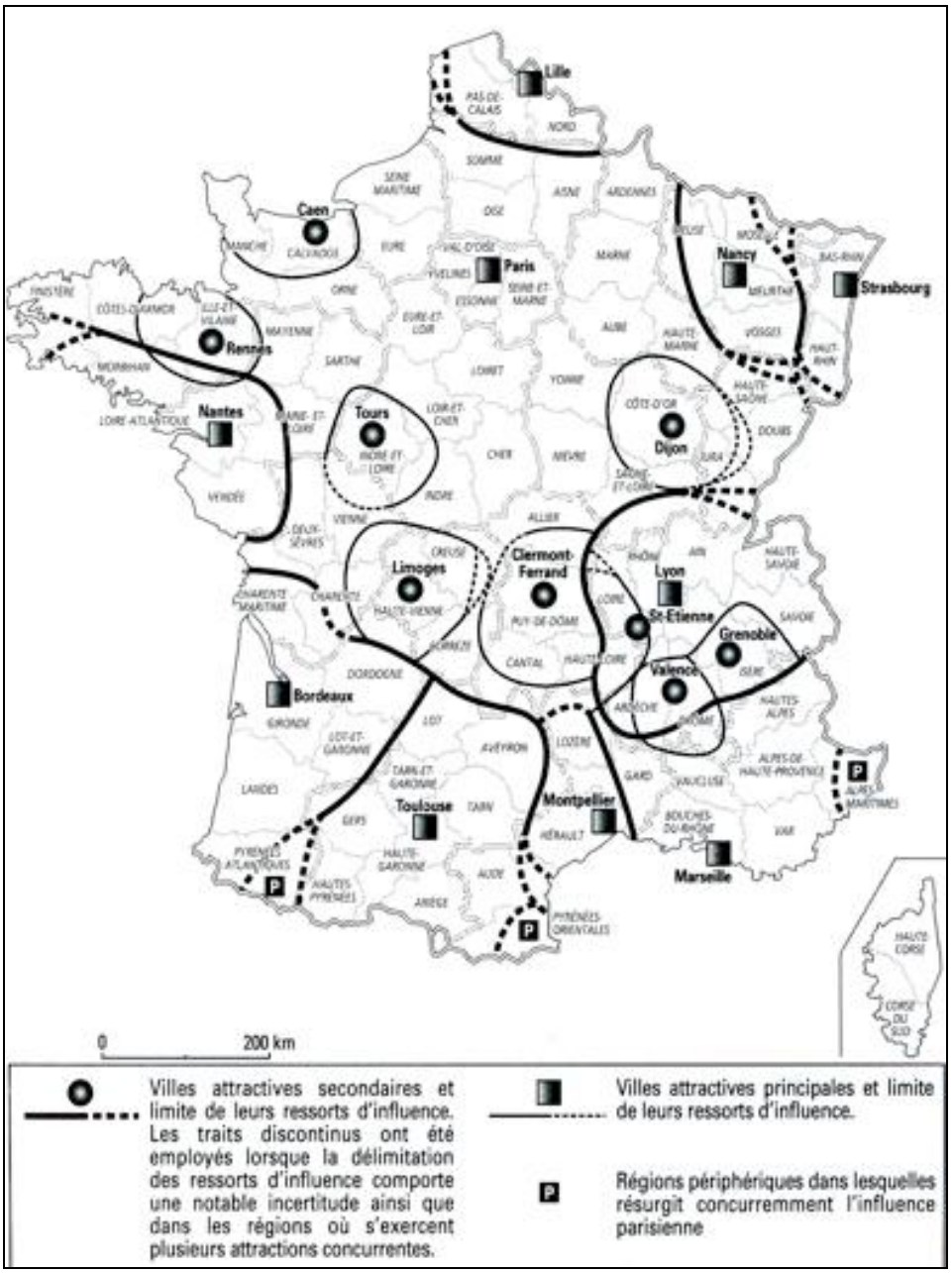
b – Des politiques d'aménagement du territoire favorables à la cohérence de l'aire Rhin-Rhône ?

- L'armature urbaine au cœur des politiques d'aménagement du territoire

Entre 1960 et 1975, la première politique importante dont a bénéficié l'aire Rhin-Rhône dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire, repose sur le renforcement de l'armature urbaine. Face au poids écrasant de la capitale, la politique dite des métropoles d'équilibre, initiée en 1964, consiste « à former le réseau supérieur de l'armature urbaine et à corriger la rareté et la faible taille des grandes villes » (Alvergne, Taulelle, 2002, p.53)[190]. L'objectif affiché est double : limiter la croissance parisienne en termes de population et d'activités, et permettre aux villes de province de rivaliser avec les grandes métropoles européennes. Dans ce cadre, les différents processus de sélection, basés sur les aires d'influence, le pouvoir de commandement, l'importance de l'activité économique, le niveau d'équipement ou encore la capacité d'influence des villes sur l'extérieur, ont conduit à retenir huit métropoles d'équilibre (**Fig. 1-39**). Ce premier niveau hiérarchique de l'armature urbaine française, qui met à l'écart les villes de l'aire Rhin-Rhône, est complété, face aux réactions des villes moyennes, par deux niveaux supplémentaires : les centres régionaux de plein exercice, dont Dijon, et les villes à fonction régionale incomplète parmi lesquelles figurent Besançon et Mulhouse.

[190] ALVERGNE, Christel, TAULELLE, *François, Du local à l'Europe : les nouvelles politiques d'aménagement du territoire*. Paris : PUF, 2002. 304p. (Major. Service public).

Figure 1 - 39 Les métropoles d'équilibre



Source : MERLIN, Pierre. *L'aménagement du territoire*. Paris : PUF, 2002. 445p. (Premier Cycle). p.181

Cette mesure en faveur d'une redéfinition de la hiérarchie urbaine française, a une double conséquence sur la dimension territoriale de l'aire Rhin-Rhône. D'une part, l'absence de métropoles d'équilibre a pour effet de renforcer la dépendance des villes de l'aire Rhin-Rhône vis-à-vis des pôles encadrants. D'autre part, ce choix met en évidence sa configuration multipolaire, aucune ville n'ayant le poids suffisant pour rayonner sur l'ensemble de l'aire Rhin-Rhône, et encore moins aux échelons français et européen.

La politique des métropoles d'équilibre n'a pas totalement rempli ses objectifs. Par exemple, la croissance démographique de ces métropoles, pourtant plus importante que celle de la région parisienne, est restée inférieure à celle des villes moyennes, non concernées par cette mesure. Les limites de cette politique relèvent de trois facteurs : le nombre de villes choisies trop important, un manque de soutien dans la conduite des actions mises en œuvre, et comme l'indique Pierre Merlin, le fait qu'il s'agisse d'une « politique définie et menée de façon technocratique de Paris par la DATAR, sans association étroite des élus et sans implication de l'opinion régionale » (Merlin, 2002, p.187)[191].

Face à l'échec des métropoles d'équilibre, la DATAR réoriente, à partir des années 1970, ses actions sur l'armature urbaine intermédiaire, constituée par les villes moyennes de 20 000 à 100 000 habitants, dont font partie plusieurs pôles de l'aire Rhin-Rhône. La politique des villes moyennes a consisté, d'une part à attirer des habitants du milieu rural en développant les emplois dans les secteurs industriel et tertiaire, et d'autre part à transposer les dynamiques de développement sur celles des métropoles de rang supérieur. Cependant, à cause du faible nombre de villes retenues (200), cette politique fut abandonnée dès les années 1980, ces villes étant « considérées dès lors comme pleinement maîtresses de leurs projets » (Merlin, 2002, p.189)[192]. La politique des villes moyennes a eu un impact direct sur le fonctionnement de l'aire Rhin-Rhône puisqu'elle a participé au renforcement des concurrences entre les villes qui la composent.

Si les politiques liées à l'armature urbaine n'ont eu qu'un effet limité, maintenant indirectement la dépendance des villes de l'aire Rhin-Rhône vis-à-vis des grandes métropoles françaises, la mise en œuvre des lois de décentralisation, à partir de 1982, a renforcé l'autonomie des collectivités territoriales. Néanmoins, le transfert de compétences aux régions, départements et communes a été défavorable à l'unité de l'aire Rhin-Rhône, qui, dans sa partie française, s'étend sur trois régions et neuf départements.

La situation d'espace intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône entre la capitale et deux villes importantes élevées au rang de métropole d'équilibre, sa structure urbaine multipolaire ainsi que le renforcement de l'autonomie des différentes collectivités territoriales qui la composent, ont affaibli les capacités de fonctionnement autonome d'un espace dépourvu de cohérence interne. Les réflexions de prospectives menées par la DATAR ont néanmoins favorisé l'émergence de nouvelles formes de coopération entre les villes de l'aire Rhin-Rhône.

---

[191] MERLIN, P., *op. cit.*

[192] MERLIN, P., *op. cit.*

- La place de l'aire Rhin-Rhône dans les scénarios de prospective 2020 de la DATAR

Depuis 1971, la DATAR propose plusieurs travaux de prospective[193] « afin de déceler les dynamiques territoriales à l'œuvre ou en émergence, d'en mieux comprendre et faire partager les enjeux, dans le but d'anticiper les futures politiques publiques à conduire »[194]. Les réflexions engagées dans le cadre d' « Aménager la France de 2020 » (DATAR, 2000) [195] ont été à la base de la politique des réseaux de villes qui a donné naissance à la Métropole Rhin-Rhône.

À la suite d'une demande du gouvernement lors du CIADT[196] du 15 décembre 1997, la DATAR est chargée de rassembler « les éléments prospectifs permettant au gouvernement de définir le projet d'avenir qu'il entend conduire » en matière d'aménagement du territoire (DATAR, 2000, p. 5)[197]. Les « points de tension » identifiés conduisent la DATAR à proposer quatre scénarios différents qui placent l'aire Rhin-Rhône dans des configurations territoriales fortement contrastées en 2020. Parmi les points de tension identifiés, trois concernent plus spécifiquement l'aire Rhin-Rhône.

Le premier, inscrit dans le thème « Comportements individuels et attentes collectives : quand l'intérêt général s'incarne dans les territoires », souligne les risques de concurrence inhérents à la mise en valeur des territoires locaux. En effet, si le projet local doit être valorisé, il pose aussi le problème du transfert des externalités négatives vers les territoires voisins ou au détriment des projets d'intérêt général. Dans ce cas, pour éviter une compétition entre projets, les coopérations entre territoires locaux sont plébiscitées. Le deuxième point de tension, « L'État et les formes de régulation sociale : entre protection et différenciation », favorise également la mise en œuvre de coopérations. La réduction de la centralisation parisienne au profit d'une plus grande autonomie des territoires induit des logiques de réseaux ou d'archipels auxquels il faut appartenir pour éviter la marginalisation ou l'exclusion des territoires isolés. Enfin, un dernier point relatif aux dynamiques européennes, montre les enjeux des coopérations par rapport aux perspectives d'élargissement de l'Union Européenne. La DATAR montre en effet que l'Union Européenne « hésite entre d'une part, la relance d'une dynamique centre-périphérie avec renforcement de la « banane bleue et d'autre part, l'émergence de coopérations transnationales et de dynamiques

---

[193] On peut citer « Le scénario de l'inacceptable. Une image de la France de l'an 2000 » de 1971, « Aménager la France de 2020 » paru en 2000 et plus récemment « Territoires 2040 » en 2011.

[194] DATAR. *Prospectives et études*. [en ligne]. http://www.datar.gouv.fr/prospective-et-etudes (consulté le 02.05.2012)

[195] DATAR. *Aménager la France de 2020 : Mettre les territoires en mouvement*. Paris : La Documentation Française, 2000. 87p.

[196] Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire.

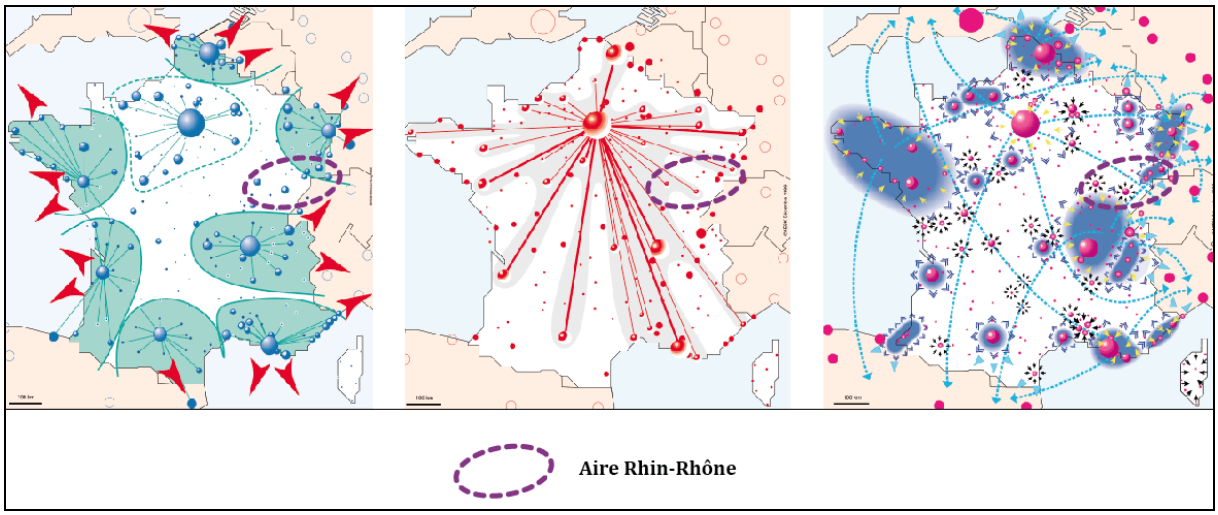
[197] DATAR, *op. cit.*

spatiales inédites et diversifiées, esquissant une Europe polycentrique » (DATAR, 2000)[198]. Ce point préfigure les coopérations transfrontalières, qui, dans le cas de l'aire Rhin-Rhône, conduiraient à l'intégrer davantage au sein de la dorsale européenne.

L'aire Rhin-Rhône est donc dans une situation spécifique au regard de ces trois points de tensions. Si son poids démographique et économique faible renforce sa dépendance vis-à-vis des grands ensembles dynamiques qui l'encadrent, région parisienne et dorsale européenne, elle peut néanmoins dépasser ces risques de marginalité et de concurrence entre territoires grâce aux coopérations entre villes.

L'aire d'étude occupe une place très différente dans les quatre scenarios proposés par la DATAR. Les trois premiers : « l'archipel éclaté », « le centralisme rénové » et « le local différencié » renforcent la marginalisation de l'aire Rhin-Rhône (**Fig. 1-40**). En revanche, le scénario du « polycentrisme maillé », plébiscité par la DATAR, donne, par la mise en place de réseaux de villes, une réelle consistance à la dimension territoriale de l'aire Rhin-Rhône.

Figure 1 - 40 « L'archipel éclaté », « le centralisme rénové » et « le local différencié »



Source : DATAR. *Aménager la France de 2020 : Mettre les territoires en mouvement*. Paris : La Documentation Française, 2000. 87p. p.56-60.
Modification : Carrouet, 2012

Le scénario 1, « l'archipel éclaté », en donnant un rôle essentiel aux grandes métropoles françaises dont la polarisation s'accroît, renforce la dépendance des villes des espaces intermédiaires vis-à-vis des pôles encadrants. Cette situation confirme la fonction d'aire de transit de l'aire Rhin-Rhône puisque les grandes métropoles se dotent « de nouvelles liaisons ferroviaires, routières, aériennes, y compris d'impressionnantes autoroutes de l'information, renforçant « des

[198] DATAR, *op. cit.*

effets tunnels » entre les pôles desservis et les zones traversées » (DATAR, 2000, p.57)[199]. Dans ce scénario, la priorité donnée aux liaisons entre pôles encadrants accentue les déséquilibres de la hiérarchie urbaine au détriment des villes petites et moyennes.

Le deuxième scénario, « le centralisme rénové », induit deux logiques paradoxales pour l'aire Rhin-Rhône. Dans le cadre du repli du territoire français dans un contexte de mondialisation, il reproduit le centralisme parisien tout en intégrant davantage les périphéries. Ainsi, ce scénario ne modifie pas la situation actuelle de l'aire Rhin-Rhône puisque l'État laisse « à chaque territoire une relative liberté d'action et de décision dans le cadre de directives d'intérêt national » (DATAR, 2000, p.59).

Le scénario 3, « le local différencié », prévoit un désengagement du pouvoir de l'État au profit des échelons institutionnels inférieurs et place au premier plan l'intercommunalité. Les coopérations sont donc encouragées mais les facteurs historiques, démographiques et socioéconomiques, font courir un risque d'éclatement de l'aire Rhin-Rhône. Dijon et Besançon polarisent un espace local, sans rapprochement mutuel ; alors que le Nord-Franche-Comté, représenté par les villes de Belfort et de Montbéliard, se rapproche de Mulhouse.

En définitive, seul le scénario 4, « le polycentrisme maillé », qui suppose l'émergence de démarches locales, sans remise en cause de l'organisation territoriale et du pouvoir de l'État central (**Fig. 1-41**), préfigure une dimension territoriale de l'aire Rhin-Rhône. Ainsi, « l'organisation du territoire national repose sur les territoires de projet (…) alliant dans un même périmètre l'espace vécu par les habitants, la représentation politique et la solidarité financière » (DATAR, 2000, p.63)[200]. Les démarches locales se traduisent par la création de réseaux de villes au sein desquels « des coopérations se tissent entre agglomérations d'un même bassin, avec un partage des compétences et des infrastructures (équipements de santé, de culture, de formation, de transports…) » (DATAR, 2000, p.63)[201]. Ainsi, les villes de l'aire Rhin-Rhône fonctionnent en réseau sous la dépendance de Strasbourg, seule ville de rang supérieur.

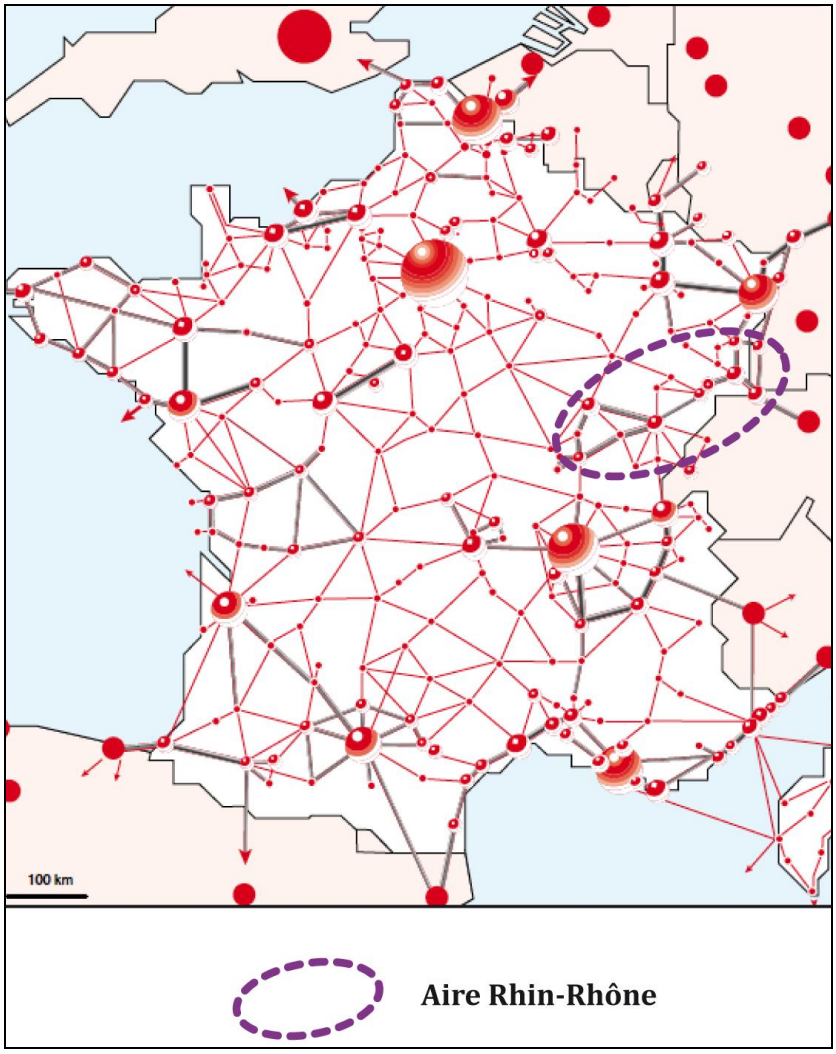
Dans une dernière partie intitulée « Plaidoyer pour le polycentrisme maillé », la DATAR met en évidence deux types « d'interrégionalité » : l'une de bassins de peuplement, l'autre de massifs. La première, dans laquelle sont incluses les villes de l'aire Rhin-Rhône, relève « de la politique d'armature urbaine et des grands axes de communication » (DATAR, 2000, p.66)[202]. Si « l'interrégionalité » se fonde sur un fonctionnement territorial réticulaire, elle suppose aussi une situation de transit, l'aire Rhin-Rhône étant structurée par les couloirs de circulation des vallées

---

199 DATAR, *op. cit.*
200 DATAR, *op. cit.*
201 DATAR, *op. cit.*
202 DATAR, *op. cit.*

du Rhin et du Doubs. De plus, la DATAR attire l'attention sur la nécessité de mettre en place, dans le cadre de ces coopérations, des actions volontaristes, puisque « la plupart des pôles urbains demeure en situation de concurrence pour conduire leur reconversion » (DATAR, 2000, p.68)[203].

Figure 1 - 41 « Le polycentrisme maillé »



Source : DATAR. *Aménager la France de 2020 : Mettre les territoires en mouvement*. Paris : La Documentation Française, 2000. 87p. p.62
Modification : Carrouet, 2012

Si les trois premiers scénarios confirment l'absence d'unité de l'aire Rhin-Rhône, le dernier préfigure une démarche de coopération souvent énoncée dans les politiques d'aménagement du territoire, et met en avant le rôle des villes comme moteur du développement territorial. Dans un contexte spatial favorable à ces coopérations interurbaines (villes moyennes proches les unes des autres et dimension régionale de la branche Est) la création d'un réseau de villes : la Métropole Rhin-Rhône, seule manifestation territoriale de l'aire Rhin-Rhône,

[203] DATAR, *op. cit.*

correspond de fait aux grandes logiques dégagées dans le scénario 4 de la DATAR, qui soulignait le poids important des infrastructures de transport dans l'émergence des coopérations.

2-3-3 La politique des réseaux de villes

a – Les coopérations entre villes plébiscitées

- Les réseaux de villes : entre initiative locale et intervention de l'État

Depuis les années 1990, l'appui à la constitution de réseaux de villes remplace les politiques de restructuration de l'armature urbaine. Le terme de réseau comporte deux acceptions. La première fait référence au réseau de transport. La seconde, organisationnelle, prend en considération le système relationnel des villes et acteurs sous-jacents que le fonctionnement en réseau suppose. Un réseau de villes peut donc être défini comme un « ensemble de villes reliées entre elles d'une manière durable et structurante par des interactions et des flux d'échanges matériels et immatériels (Dematteis, 2003, p.797)[204]. Pour Giuseppe Dematteis, les réseaux de villes peuvent émerger selon deux logiques : spontanée et passive ou volontaire et active. Ainsi, les réseaux de villes ont émergé pendant la même période, sans concertation *a priori* entre les élus locaux et l'État par l'intermédiaire de la DATAR (TESSON, 1996)[205]. À l'échelon local, dès 1987, les élus des quatre départements de la région Poitou-Charentes se sont rassemblés dans le but d'avoir plus de poids dans le contexte de préparation du Xème contrat de plan État-région[206]. La notion de réseau de villes apparaît également en 1987 à la DATAR par l'intermédiaire du président de la FNAU[207] qui indique : « les réseaux de villes, des plus importantes aux bourgs ruraux, sont un atout pour l'Europe et la France » (DATAR, 1987, cité dans Tesson, 1996, p.52)[208]. Cette proposition intervient dans un contexte de prise en compte de la dimension réticulaire dans le fonctionnement des territoires, qui était jusqu'alors négligée, voire ignorée. Néanmoins il semble, par rapport à l'ampleur des mesures prises par la suite, que la DATAR,

---

[204] DEMATTEIS, Giuseppe. Réseau urbain. In : LÉVY, Jacques, LUSSAULT, Michel (dir.). Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés. Paris : Belin, 2003. 1033 p.

[205] TESSON, Frédéric. Les réseaux de villes en France, recherche sur le rapport de l'élu local à l'espace. 1996. 267p. Thèse de Doctorat, Géographie, Université de Pau et des Pays de l'Adour.

[206] TESSON, F. *op. cit*

[207] Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme

[208] DATAR, Lettre de la DATAR Chapitre « Débats », Mai 1987, n°107 [cité dans Tesson, Frédéric. Les réseaux de villes en France, recherche sur le rapport de l'élu local à l'espace. Université de Pau : 1996, p. 52]

inspirée par les expériences similaires en Europe, soit la principale instigatrice des réseaux de villes (Merlin, 2002)[209].

- Une opportunité pour les espaces intermédiaires

La multiplicité des situations des espaces intermédiaires se vérifie également par la diversité des réseaux de villes. Il est en effet difficile d'identifier un type unique de réseaux de villes tant cette expression renvoie à des systèmes urbains variés par « la taille des villes concernées, leur place dans l'armature urbaine française, le contexte régional qui les pousse à coopérer » (Tesson, 1996, p.69)[210]. Néanmoins, au vu des réseaux de villes créés dans les années 1990, l'émergence de ces coopérations interurbaines repose sur quatre thèmes majeurs. Dans le domaine économique, les élus locaux participent désormais à l'encadrement et à la mise en cohérence des projets. Le deuxième thème, la formation et la recherche, répond aux attentes du tissu économique local et des populations. La présence de grandes infrastructures de communications qui permettent d'améliorer les relations interurbaines a été à l'origine de nouvelles coopérations. Cet enjeu est particulièrement important pour les espaces intermédiaires dont les villes, face au risque « d'effet-tunnel » représenté par les grandes infrastructures qui les traversent se mobilisent collectivement pour obtenir une desserte. L'amélioration de l'image constitue également un thème de coopération, à l'instar des villes en reconversion industrielle qui subissent un manque ou une dégradation de leur visibilité.

Le réseau de villes constitue donc une opportunité de développement pour l'aire Rhin-Rhône. Cette portion d'espace sans cohérence interne et polarisée par les métropoles extérieures, peut utiliser cet outil en faveur d'un développement territorial. On peut néanmoins s'interroger sur les conditions d'émergence de ces coopérations : doivent-elles naître d'une initiative locale ou d'une intervention volontariste de l'État ? Comme le souligne Alain Reynaud, « pour que les tentatives de justice socio-spatiale ne soient pas vaines, il est indispensable que la périphérie commence par compter sur ses propres forces, ce qui n'exclut pas l'utilisation des capitaux du centre ou les aides de la puissance publique, mais en les considérant comme un complément qui permet un gain de temps et non comme une fin en soi qui, selon les cas, invite au renoncement ou à l'irresponsabilité » (Reynaud, 1981, p.124)[211].

---

[209] MERLIN, P., *op. cit.*
[210] TESSON, F. *op. cit.*
[211] REYNAUD, A., *op. cit.*

L'intérêt d'un réseau de villes réside dans la recherche d'une complémentarité et non dans l'exercice de rivalités stériles, cette stratégie reposant sur « une meilleure intégration des potentiels, des acteurs et des projets » (Bruneau, 1998, p.178)[212]. Dans le cadre des perspectives de coopération et finalement dans la recherche d'une identité commune, l'aire Rhin-Rhône s'inscrit dans cette démarche par la mise en œuvre de deux réseaux de villes : Rhin Sud et plus récemment la Métropole Rhin-Rhône. Ces coopérations sont liées à la présence de grandes infrastructures de transport et donc à la fonction circulatoire qui, nous l'avons vu dans le premier chapitre, constitue une caractéristique de l'aire Rhin-Rhône.

b – « La Métropole Rhin-Rhône : vers l'émergence d'un territoire ? » [213]

Même si l'absence d'unité ne favorise pas les coopérations, l'aire Rhin-Rhône est concernée par la création de deux réseaux de villes depuis les années 1990. Ces coopérations, qu'elles aient vu le jour de façon spontanée (réseau Rhin Sud) ou de manière volontaire (Métropole Rhin-Rhône), constituent une ébauche de construction territoriale de l'aire Rhin-Rhône.

- Une première initiative locale : Rhin Sud

Le réseau Rhin Sud, apparu en 1991, regroupe les villes de Mulhouse, Belfort, Colmar, Héricourt, Montbéliard et Saint-Louis (**Fig. 1-42**). Il s'inscrit dans la catégorie des réseaux de villes dont les coopérations sont associées à la présence de grandes infrastructures de transport. Dans le cas du réseau Rhin Sud, les élus ont valorisé la présence de deux autoroutes (A 35 et A 36) et surtout de l'EuroAirport Bâle-Mulhouse-Fribourg-en-Brisgau, afin de « rendre plus attractives et cohérentes les liaisons entre les villes du réseau et l'E.A.P[214] » (Tesson, 1996, p.87)[215]. À l'objectif premier de renforcer des liaisons vers l'aéroport, s'ajoutent deux enjeux complémentaires : d'une part, valoriser le périmètre par l'accueil d'un tourisme d'affaires ; et d'autre part, mettre en œuvre des coopérations entre l'Université de technologie Belfort-Montbéliard et l'Université de Haute-Alsace, située à Mulhouse.

---

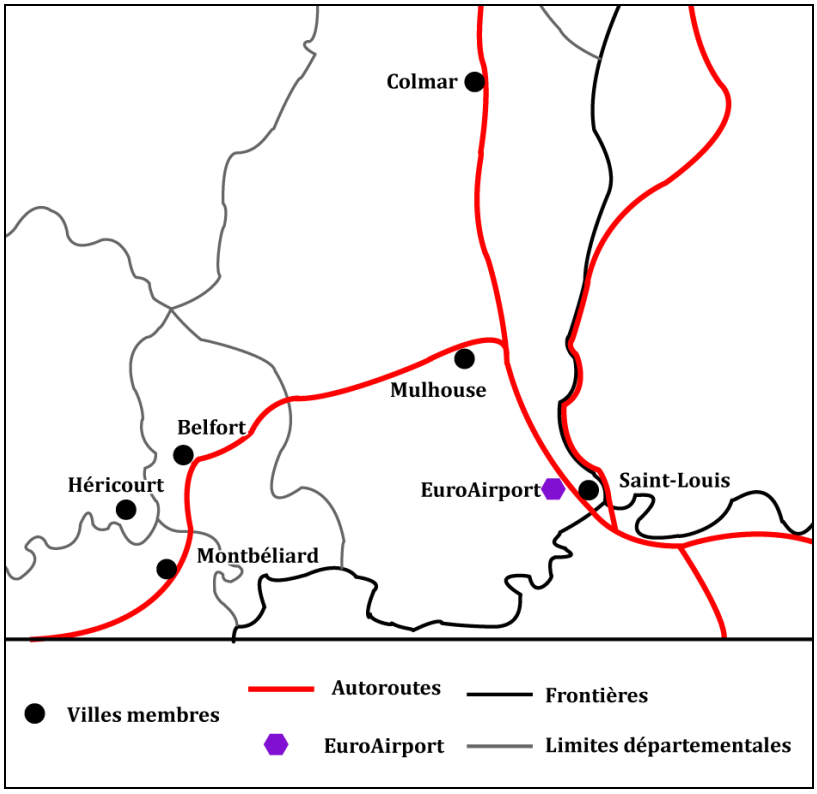
[212] BRUNEAU, Pierre. Les réseaux de villes en France : quels acteurs? Quelles finalités? Quel avenir?. *Cahiers de géographie du Québec*, 1998, vol. 42, n° 116, p.177-193.

[213] WŒSSNER, Raymond. *La Métropole Rhin Rhône : vers l'émergence d'un territoire ?* Colmar : Jérôme Do Bentzinger Editeur, 2008. 253 p.

[214] l'EuroAirport Bâle-Mulhouse-Fribourg-en-Brisgau

[215] TESSON, F., *op. cit.*

Figure 1 - 42 Le réseau de villes Rhin Sud



Réalisation : Carrouet, 2012

Le réseau Rhin Sud est géré par un comité de pilotage présidé par Claude Guéant, alors préfet de la région Franche-Comté, associant les élus des villes membres et les Conseils Généraux des départements concernés. Parmi les principales réalisations issues de cette coopération, figure la création du pôle de compétitivité « véhicule du futur »[216], soutenu dès sa création par le maire de Belfort, Jean-Pierre Chevènement. Néanmoins, cette première initiative de coopération entre villes du Nord Franche-Comté et du Sud-Alsace, en dépit d'une volonté commune, a cessé son activité dans les années 2000 (Wœssner, 2008)[217]. Selon L. Kammerer, attaché au service grandes infrastructures de transport de l'agglomération de Mulhouse[218], cette dissolution peut s'expliquer par l'émergence de la Métropole Rhin-Rhône, qui étend les compétences à l'ensemble de l'aire Rhin-Rhône.

[216] Dont l'association ASTRID en est à l'origine.

[217] WŒSSNER, R., *op. cit.*

[218] Informations recueillies dans le cadre des entretiens auprès de L.Kammerer qui a participé à la création de ce réseau de villes.

- La Métropole Rhin-Rhône : une démarche impulsée par l'État

Contrairement au réseau Rhin Sud, la Métropole Rhin-Rhône, a vu le jour dans le cadre d'une démarche impulsée par l'État : les Contrats Métropolitains. Cette relance des réseaux de villes débute avec l'appel à coopération métropolitaine lancé par la DATAR en 2004[219], qui souhaite engager une politique « pour un rayonnement européen des métropoles françaises » (DATAR, 2004, p.1)[220], en réponse à deux constats. D'une part, les villes françaises, en raison de leur faible poids, n'ont qu'un rayonnement limité à l'échelle européenne, principalement dans les domaines de l'économie et de la recherche. D'autre part, les métropoles étant considérées comme le moteur de l'économie nationale, l'objectif est de renforcer la croissance des emplois métropolitains supérieurs, concentrés dans les grandes villes.

Parmi les quinze projets retenus à la suite de l'appel à coopération figure celui du réseau Métropolitain Rhin-Rhône, qui réunit les villes de Bâle, Belfort, Besançon, Dijon, Montbéliard et Mulhouse. Néanmoins, ce projet n'a été accepté qu'après une deuxième concertation au sein de la DIACT, en raison de sa faible consistance par rapport aux autres candidatures du Grand Est adossées aux anciennes métropoles d'équilibre (Wœssner, 2008)[221], tels le sillon lorrain (Nancy, Metz, Epinal et Thionville) ou l'eurodistrict Strasbourg-Ortenau (établi en octobre 2005). En définitive, le Réseau Métropolitain Rhin-Rhône, devenu par la suite Métropole Rhin-Rhône, est renforcé par le soutien des collectivités territoriales (Conseils régionaux et Conseils généraux) et surtout par l'adhésion de nouvelles villes : Agglomération Trinationale de Bâle (ATB), Communauté Urbaine du Creusot/Montceau-les-Mines, Grand Chalon et Neuchâtel (**Fig. 1-43**).

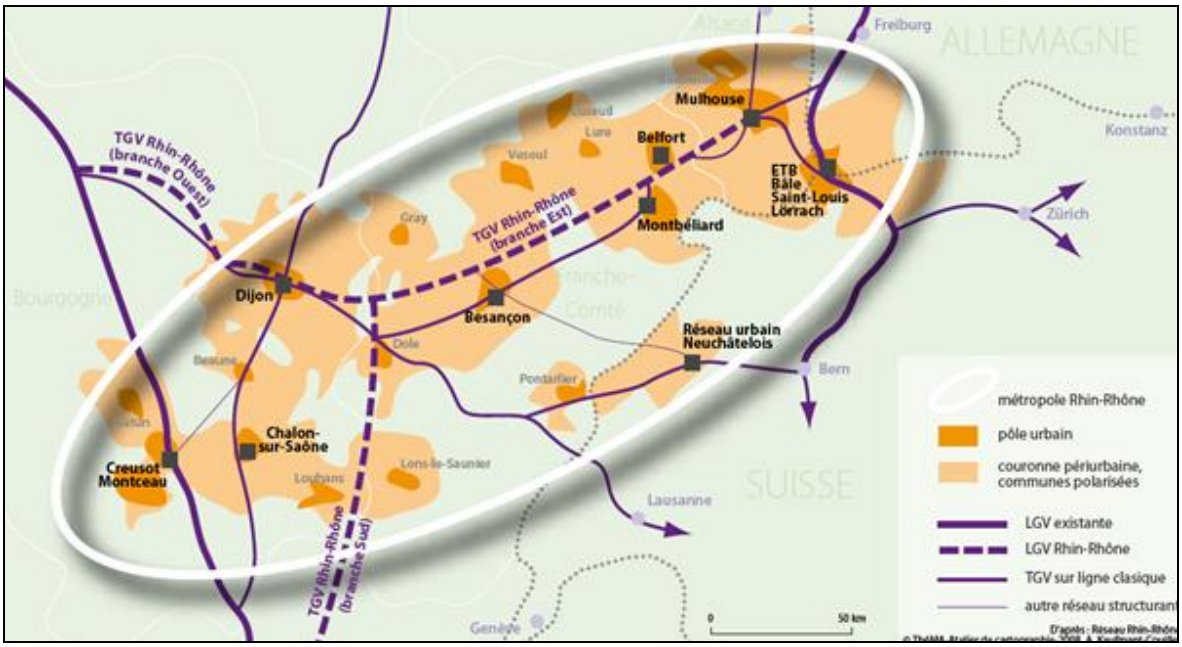
---

219 DATAR. Pour un rayonnement européen des métropoles françaises. Appel à coopération métropolitaine. Juin 2004, 16p.

220 DATAR, *op. cit.*

221 WŒSSNER, R., *op. cit.*

Figure 1 - 43 La Métropole Rhin-Rhône



Source : Kauffmant-Couillet, A. ThéMA-Atelier de cartographie, 2008

La Métropole Rhin-Rhône, qui regroupe près de deux millions d'habitants, repose sur la mise en commun de moyens financiers et humains destinés à accroître la visibilité des villes membres et à renforcer, par la création d'emplois métropolitains supérieurs, leur compétitivité économique. Cette amélioration de l'attractivité se manifeste notamment par le renforcement de trois fonctions stratégiques : la santé, l'enseignement supérieur/recherche et la culture/loisirs, comme l'illustre le sponsoring d'évènements culturels tels le festival TGV GéNéRiQ[222]. La Métropole Rhin-Rhône appartient à la catégorie des réseaux de villes reposant essentiellement sur la présence de grandes infrastructures de transport, d'autant que les transports, considérés comme un « accélérateur de rayonnement », sont un des arguments cités par la DATAR pour renforcer l'attractivité métropolitaine. Dans le cas de la Métropole Rhin-Rhône, la branche Est de la LGV Rhin-Rhône est « l'élément fondateur de la métropole ». L'arrivée du TGV a entraîné la prise de conscience d'un « destin commun », et est considérée comme un outil de consolidation de l'unité métropolitaine, la nouvelle offre ferroviaire permettant en effet à « chaque habitant d'organiser un rendez-vous dans une autre ville de l'axe, aller-retour, dans le délai d'une demi-journée »[223].

[222] Voir Chapitre 1.

[223] MÉTROPOLE RHIN-RHÔNE, Entre Rhin et Rhône une métropole d'un nouveau type. Document élaboré par les agences d'urbanisme et les services des collectivités membres de Métropole Rhin-Rhône, 2008, 56 p. (p.8)

Issu d'une démarche volontaire de l'État pour accroître le rayonnement des villes françaises, ce nouveau réseau de villes constitue une réelle opportunité de développement territorial associé à la mise en service de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône. Les agglomérations de l'aire Rhin-Rhône se sont ainsi fédérées autour de l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire pour tirer parti d'une nouvelle desserte, conçue pour d'autres échelons géographiques, ceux des pôles encadrants. La Métropole Rhin-Rhône représente donc « un défi » pour ces villes intermédiaires d'autant plus que ce réseau, malgré un bassin de deux millions d'habitants, semble faire pâle figure à côté de son voisin, la Conférence du Rhin-Supérieur, forte de 5,8 millions d'habitants, qui s'étend de Francfort à Bâle.

CONCLUSION DU DEUXIÈME CHAPITRE

L'approche par la facette physique et la facette organisationnelle du territoire impose un constat : **l'aire Rhin-Rhône est dépourvue de toute dimension territoriale.**

La dimension multiscalaire de cet espace est confirmée par les traits communs que partage l'aire Rhin-Rhône avec les espaces intermédiaires. Inscrite dans un triangle ayant pour sommets la région parisienne, la région Rhône-Alpes et l'espace rhénan, cette **aire de transit supporte d'intenses liaisons entre ces trois pôles encadrants.**

De plus, l'aire Rhin-Rhône est **un espace intermédiaire dépourvu de cohérence interne.** Ni son histoire, ni ses caractéristiques démographiques et socioéconomiques ne confèrent à l'aire Rhin-Rhône une quelconque unité territoriale. **Le rôle structurant du couloir Rhin-Saône est amoindri par un fonctionnement en duopôles et des concurrences interurbaines défavorables à l'émergence d'un territoire.**

Néanmoins, si la dimension territoriale est absente, l'on assiste depuis peu à **des velléités de rapprochement dans le cadre de la création de la Métropole Rhin-Rhône**. Initiée par l'État, dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire, cette entité représente **une opportunité de développement territorial renforcée par la fonction circulatoire de l'aire Rhin-Rhône.** Dans ce contexte, **le projet de LGV Rhin-Rhône, que les acteurs considèrent comme un connecteur dont l'enjeu est de favoriser le rapprochement des deux duopôles**, est susceptible d'encourager de nouvelles coopérations interurbaines et de doter l'aire Rhin-Rhône de la dimension territoriale qui lui fait défaut.

Pour déterminer dans quelle mesure la branche Est de la LGV Rhin-Rhône est un facteur de rapprochement, nous abordons dans le chapitre suivant, un autre aspect de la facette existentielle du territoire : les représentations des acteurs.

CHAPITRE 3 - LE MYTHE DE L'AIRE RHIN-RHÔNE

« Qu'est-ce qu'un mythe, aujourd'hui ? Je donnerai tout de suite une première réponse très simple, qui s'accorde parfaitement avec l'étymologie : le mythe est une parole » (Barthes, 1957, p.211)[224].

Si les objets spatiaux s'appréhendent par leur forme, ils se définissent également par leur sens (Gumuchian, Marois, 2000)[225], ce qui justifie de compléter la facette existentielle par l'analyse des représentations. La boucle de rétroaction du territoire repose sur deux systèmes de représentation de l'espace géographique (ce qu'il est et ce qu'il sera) qui placent les acteurs au centre de ces interactions. Ce chapitre s'organise donc autour de la question suivante : de quelle manière les acteurs se représentent-ils l'aire Rhin-Rhône ? Si les disparités d'un espace dépourvu d'unité et de cohérence interne conduisent les acteurs à nier toute dimension territoriale à l'aire Rhin-Rhône (représentation de ce qu'est l'espace géographique), la création de la Métropole Rhin-Rhône peut en revanche être perçue comme le début d'une réalité (représentation de ce que sera l'espace géographique).

Ainsi, après avoir précisé les enjeux d'une approche qualitative et la méthodologie mise en œuvre pour analyser les représentations des acteurs de l'aire Rhin-Rhône (3-1), nous nous consacrerons à la vérification des hypothèses retenues. Dans une démarche multiscalaire, il s'agit d'interroger l'existence de l'aire Rhin-Rhône comme territoire mais également comme un maillon du couloir de circulation Mer du Nord – Mer Méditerranée, à travers les représentations qu'en ont les différents acteurs (3-2)

---

[224] BARTHES, Roland. *Mythologies*. Paris : Éditions du Seuil, 1957. 272 p.

[225] GUMUCHIAN, Hervé, MAROIS, Claude. *Initiation à la recherche géographique*. Montréal : Presses de l'Université de Montréal, 2000. 425 p.

3-1 Les représentations de l'aire Rhin-Rhône : apport, hypothèses et méthodologie

L'analyse des représentations constitue une approche qualitative nécessaire pour la compréhension du fonctionnement de l'aire Rhin-Rhône. D'une part, parce que cette portion d'espace a des limites floues que l'analyse des représentations nous permet de préciser, et d'autre part, parce que les représentations sont partie prenante de la boucle de rétroaction du territoire.

Dans ce cadre, nous mettons tout d'abord en évidence l'intérêt des représentations en géographie, la subjectivité des hommes étant « indispensable pour comprendre l'organisation de l'espace » (Paulet, 2002, p.5)[226] (3-1-1). Ensuite, pour envisager la dimension territoriale et la réalité de circulation, nous développons les hypothèses retenues et la méthodologie employée (3-1-2).

3-1-1 Une approche qualitative nécessaire

Les représentations ont été considérées assez tardivement dans l'histoire de la discipline même si, dans le cadre des travaux de géographie régionale, la question de la perception et du « sens des lieux » était abordée (Bailly *et al*, 1995, p. 25)[227]. Ce n'est qu'à partir des années 1960 aux États-Unis que des géographes et urbanistes, tel Kevin Lynch dans son ouvrage « The Image of the city »[228], abordent le champ des représentations des individus ou des groupes. En France, les études d'Armand Frémont[229], à partir de la fin des années 1960, marquent l'entrée des représentations dans la discipline. En géographie des transports, les différentes études consacrées aux représentations l'ont été principalement à l'échelle intra-urbaine (Pailhous, 1970[230], Goledzinowski, 1977[231], Vignaux, 1987[232], Poublan-Attas, 1998[233]). En revanche, l'analyse des représentations des réseaux de transport à l'échelle interurbaine a davantage intéressé les

---

226 PAULET, Jean-Pierre. *Les représentations mentales en géographie*. Paris : Anthropos, 2002. 152 p.

227 BAILLY Antoine *et al* (ouvrage collectif). *Géographie régionale et représentations*. Paris : Anthropos, 1995. 115p.

228 LYNCH, Kevin. *The Image of the City*. Cambridge : MIT Press, 1960. 194p.

229 FRÉMONT, Armand. *L'élevage en Normandie, Étude géographique*. 948p. Thèse de Doctorat es-lettres, Géographie, Faculté des Lettres et Sciences humaines de Caen, 1967.

230 PAILHOUS, Jean. *La représentation de l'espace urbain, l'exemple des chauffeurs de taxi.* Paris : PUF, 1970. 103p.

231 GOLEZINOWSKI, Felicia. *Étude de la fonction d'orientation dans l'espace souterrain du réseau ferré métropolitain. 1977*. Doctorat de troisième cycle, Paris V.

232 VIGNAUX, Georges. *Le réseau des transports parisiens : territoires et cartographies mentales.* Paris : document interne RATP projet Réseau 2000 groupe "acteurs du réseau", 1987.

233 POUBLAN-ATTAS, Valérie. *L'espace urbain déformé : transports collectifs et cartes mentales*. 1998. 377p. Thèse de Doctorat de l'École Nationale des Ponts et Chaussées.

sociologues et anthropologues que les géographes. Les travaux mettent en évidence notamment, et ce n'est pas l'objet de ce travail, le ressenti des voyageurs qui utilisent quotidiennement le train (Meissonnier, 2001[234], Frétigny, 2006)[235].

L'approche par les représentations constitue en quelque sorte un renouveau de la discipline puisque « la géographie se trouve restituée dans un monde psycho-social d'où elle était sortie » (Bailly, 1992, p.376)[236]. Néanmoins, cette géographie qualitative a été souvent remise en cause par son approche subjective des objets étudiés. La recherche de l'objectivité de toute science, et plus particulièrement des sciences sociales, a conduit les représentations à s'inscrire quelque peu en porte-à-faux. Mais l'analyse de l'imaginaire, du vécu, du sensible, même si elle conserve une grande part de subjectivité, ne constitue-t-elle pas un complément nécessaire pour toute étude d'un objet géographique ? Paul Claval indique à ce sujet : « pour qui veut pénétrer au-delà des régularités et des banalités des surfaces, il arrive un moment où l'on doit prendre en compte les valeurs des gens, la manière dont ils se pensent et dont ils se rêvent et l'importance qu'ils confèrent aux divers aspects de l'environnement où ils évoluent » (Claval, 1984, cité dans Gumuchian, 1991, p. 55)[237].

Les représentations prennent en considération des processus mentaux qui font qu'un espace, une situation, une action sont perçus puis dotés de significations, de valeurs (Bailly, 1992)[238], influençant les décisions et actions des acteurs qui façonnent l'espace géographique. Bien que fondamentalement subjectives puisque « les qualités des lieux sont perçues différemment par chacun d'entre nous, même pour des attributs apparemment « objectifs » comme leur superficie ou leur éloignement » (Bavoux, 2002, p.142)[239], les représentations n'en sont pas moins révélatrices des valeurs communes d'une société, chaque individu étant intégré un environnement social.

Ces représentations naissent en partie des pratiques spatiales des individus. « Les coquilles de l'homme » proposées par Abraham Moles montrent qu'il existe un gradient, représenté par des coquilles où l'on passe de la distance intime, proche, celle du corps, à des

---

234 MEISSONNIER, Joël. *Provinciliens : Les voyageurs du quotidien, entre capitale et province*. Paris : L'Harmattan, 2001. 317p. (Logiques sociales)

235 FRÉTIGNY, Jean-Baptiste. *L'espace du train en Italie dans une perspective de géographie culturelle*, 2006. 157p. Mémoire de Master de géographie, Université Paris I Panthéon-Sorbonne.

236 BAILLY, Antoine. Les représentations en géographie. In : BAILLY, Antoine, FERRAS, Robert, PUMAIN, Denise (dir.). Encyclopédie de géographie. Paris : ECONOMICA, 1992. 1132 p.

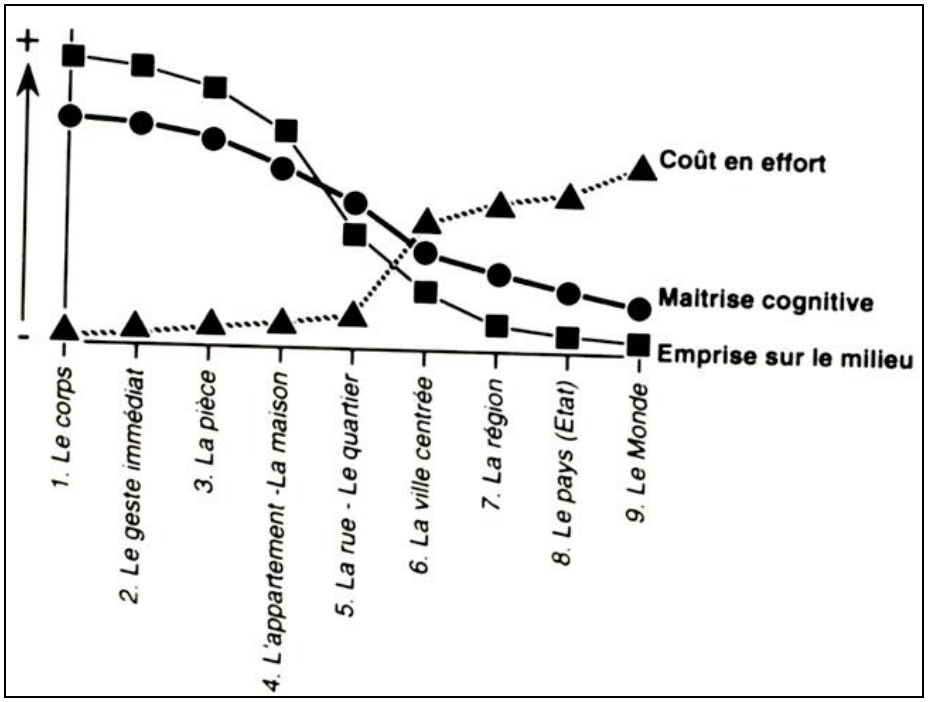
237 CLAVAL, Paul. *Géographie humaine et économique contemporaine*. Paris : PUF, 1984 [cité dans Gumuchian, Hervé. *Représentations et Aménagement du territoire*. Paris : Anthropos, 1991. p. 55]

238 BAILLY, A. *op. cit.*

239 BAVOUX, Jean-Jacques. La géographie : Objet, méthodes, débats. Paris : Armand Colin, 2002. 239p

espaces lointains qui sont eux imaginés voire totalement ignorés (**Fig. 1-44**). Ces pratiques spatiales, même si elles semblent déterminer une connaissance « aiguisée » du proche par rapport au lointain, font également que « les lieux éloignés semblent aujourd'hui se rapprocher, grâce aux moyens de communication » (Paulet, 2002, p.20)[240].

Figure 1 - 44 « Les coquilles de l'homme »



Source : PAULET, Jean-Pierre. *Les représentations mentales en géographie*. Paris : Anthropos, 2002. p. 21

Par rapport aux représentations et à leurs implications spatiales, se distinguent deux catégories d'espaces, l'espace vécu et l'espace perçu. La notion d'espace vécu, apparue dans les années 1970 sous la plume d'Armand Frémont (Frémont, 2009)[241], est conçue comme une étendue-support des pratiques quotidiennes ou plus exceptionnelles. Il est structuré autour de quelques lieux porteurs de sens qui jouent donc un rôle central dans les pratiques spatiales des individus (Gumuchian, 2000)[242].

L'espace perçu échappe quant à lui à cette matérialité puisqu'il comprend des lieux connus et inconnus. Représenté et imaginé, il fait appel aux relations qui se tissent avec l'espace, qu'il soit proche ou lointain. De plus, sa pertinence se retrouve dans l'espace de vie (espace vécu) et l'espace représenté. Le concept d'espace perçu permet de comprendre comment les « hommes

[240] PAULET, J-P., *op. cit.*
[241] FRÉMONT, Armand. *La région, espace vécu*. Paris : Champs essais, 2009, 288 p.
[242] GUMUCHIAN, H., *op. cit.*

vivent les lieux, non pas dans l'homogénéité de genres de vie égalitaires ou standardisés mais dans les inégalités et les discontinuités sous-tendues par de multiples facteurs » (Frémont, 1979, p. 594)[243].

Dans le cadre de notre analyse, l'approche par les représentations vise à montrer comment les acteurs perçoivent l'aire Rhin-Rhône à l'heure actuelle. Elle s'avère être pertinente dans la mesure où les représentations et l'action des acteurs sur l'espace géographique participent au processus de territorialisation. Pour ce faire, nous interrogeons la relation entre les représentations et l'aménagement du territoire par la mise en œuvre d'entretiens auprès des acteurs du transport au sens large du terme.

3-1-2 Les représentations spatiales des acteurs de l'aire Rhin-Rhône

a – Un territoire à créer par les circulations

En lien avec la problématique générale de la thèse qui s'interroge sur la capacité de la branche Est à favoriser l'émergence d'un territoire, nous pouvons poser trois hypothèses à propos des représentations des acteurs de l'aire Rhin-Rhône.

La première hypothèse repose sur les enseignements tirés de l'étude de la facette physique. En tant qu'espace intermédiaire, nous supposons que **les acteurs se représentent l'aire Rhin-Rhône comme une entité dépourvue de dimension territoriale.**

En revanche, la deuxième hypothèse suppose que **les représentations des acteurs mettent également en évidence la fonction de circulation de l'aire Rhin-Rhône,** parce que c'est tout d'abord une caractéristique majeure des espaces intermédiaires, traversés par de grandes infrastructures de transport reliant les pôles encadrants ; ensuite parce que comme nous l'avons montré dans le premier chapitre, le vocable « Rhin-Rhône » fait référence à deux échelons imbriqués, associés aux circulations : l'aire Rhin-Rhône étant un maillon du couloir Mer du Nord – Mer Méditerranée. **Dans ce cas, si la fonction de circulation explique en partie l'absence d'une dimension territoriale, l'arrivée de la grande vitesse peut être perçue comme un facteur de la territorialisation de l'aire Rhin-Rhône.** En effet, la branche Est et plus généralement le projet de LGV Rhin-Rhône, de par leur dimension régionale, sont les éléments fondateurs de la Métropole Rhin-Rhône. Nous cherchons donc à vérifier si cette dimension territoriale représentée par la Métropole Rhin-Rhône est également perçue par les acteurs.

---

[243] *Compte-rendu du colloque tenu à Rouen* (13, 14 octobre 1976). *Norois*, 1979, vol. 104, n°1

Après avoir présenté ces trois hypothèses complémentaires, il convient de préciser le choix des acteurs qui, nous allons le voir, ont participé au projet de la LGV Rhin-Rhône.

b – Des acteurs concernés par le projet de LGV Rhin-Rhône

L'analyse des représentations de l'aire Rhin-Rhône suppose de distinguer les acteurs en fonction de leur rôle dans le projet de LGV Rhin-Rhône. En effet, conformément à la problématique de la thèse, nous ciblons les acteurs concernés par ce projet de LGV, la branche Est pouvant être un facteur d'émergence d'un territoire. Ces acteurs font partie de la catégorie « des décideurs » (politiques, économiques, administratifs) dont les choix s'orientent en fonction de « leurs propres représentations quant au devenir de l'espace en question » (Gumuchian, 1991, p. 96)[244]. Cette catégorie d'acteurs, impliqués à divers titres dans le projet de LGV Rhin-Rhône, a été préférée à une enquête auprès du grand public. Outre un coût financier élevé, ce type d'enquêtes ne nous permettait pas d'analyser les relations entre grande vitesse et processus de territorialisation. En effet, l'enquête réalisée en 2009 auprès des voyageurs des gares de l'aire Rhin-Rhône[245] a révélé que, pour le grand public, peu informé sur le projet de LGV, l'aire Rhin-Rhône n'avait aucune consistance. La mise en service de la LGV étant très récente, nous nous sommes donc centrés sur les représentations des acteurs en distinguant ceux qui interviennent directement dans le domaine des transports, de ceux dont le rôle n'est qu'indirect. (**Fig. 1-45**)[246].

Pour la première catégorie, c'est-à-dire les acteurs directement concernés par le secteur des transports, nous avons utilisé le schéma des acteurs du transport ferroviaire du SETRA[247], adapté au projet de LGV Rhin-Rhône.

---

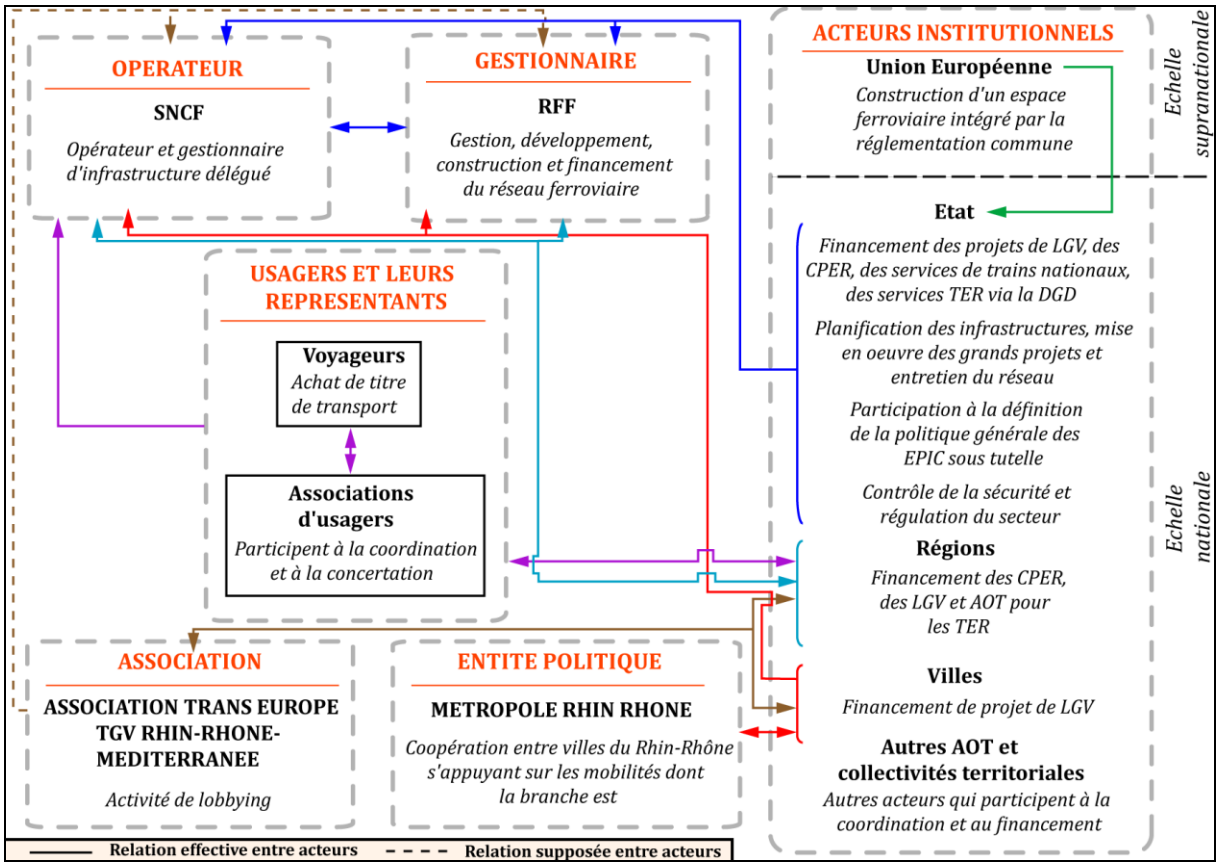
[244] GUMUCHIAN, H., *op. cit.*

[245] Cette enquête a été administrée dans le cadre de l'observatoire des gares TGV de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône. Elle a pour objectif de connaître les pratiques de déplacements ferroviaires avant la mise en service de la branche Est. L'analyse des résultats sera intégrée dans le chapitre 5.

[246] La figure représentant les profils d'acteurs direct et indirect est insérée dans les annexes.

[247] Service d'Études sur les Transports, les Routes et leurs Aménagements.

Figure 1 - 45 La place des catégories d'acteurs retenus dans le système de transport ferroviaire



Source : SETRA. *Le transport ferroviaire de voyageurs sur le réseau ferré national français*. 2009, 93 p. http://www.setra.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/0946w_Synthese_TansportFerroviaire.pdf
Réalisation : Carrouet, 2012

Dans ce système, une première catégorie regroupe les acteurs institutionnels (régions, départements, agglomérations et EPCI[248]) auxquels s'ajoutent l'État et l'Union Européenne. Parmi eux, nous avons retenu les représentants des services transport et du développement économique des Conseils régionaux et des agglomérations, institutions qui jouent un rôle majeur dans la mesure où elles participent financièrement au projet de LGV, accompagnent localement l'arrivée de la grande vitesse et interviennent pour certaines directement sur l'offre de transport[249]. La dimension transfrontalière de l'aire Rhin-Rhône, nous a également conduit à intégrer à notre échantillon les collectivités suisses, représentées par le canton du Jura, qui participe au financement de la ligne classique qui sera connectée à la gare de Belfort Montbéliard TGV, et de l'Office Fédéral des Transports pour un point de vue plus général de la Suisse sur cette question.

Dans une deuxième catégorie figurent les représentants de l'offre de transport : RFF, gestionnaire de l'infrastructure, qui a pour fonctions principales le développement et l'entretien

[248] Établissement Public de Coopération Intercommunale.

[249] Par exemple la région est l'Autorité Organisatrice des Transports (AOT) pour le TER (Transport Express Régional).

du réseau existant ainsi que la définition des tracés des LGV, et la SNCF, opérateur de transport et gestionnaire délégué des infrastructures. Au sein de ces entités, nous nous sommes plus particulièrement intéressés aux représentations des directeurs de projet de la branche Est (X. Gruz pour RFF et P. Messulam pour la SNCF), ainsi qu'à celle du directeur de Gares et Connexions[250] Bourgogne-Franche-Comté, filiale de la SNCF chargée de la gestion des gares.

Nous avons également tenu à intégrer les représentants des usagers du transport, le président de la FNAUT[251], représentant les associations de défense des usagers de la région Franche-Comté. Deux autres représentants d'association intègrent cette catégorie : un membre de l'association des usagers des transports de l'agglomération de Besançon (AUTAB) et un représentant de l'association pour la modernisation de la ligne Paris-Bâle.

Enfin, nous avons jugé pertinent d'associer à notre démarche l'association « Trans-Europe-TGV-Rhin-Rhône-Méditerranée », à l'origine dès les années 1980, d'une intense activité de lobbying en faveur de la réalisation du projet de LGV Rhin-Rhône.

À ces acteurs fortement impliqués dans le projet de LGV a été associée une autre catégorie d'acteurs plus diversifiée, n'intervenant que de manière indirecte dans le domaine du transport. Les agences d'urbanisme, les Chambres de Commerce et d'Industrie et les agences de développement économique sont sélectionnées, en raison du rôle qu'elles jouent dans l'aménagement du territoire, et plus spécifiquement dans la valorisation de l'infrastructure. Nous avons également rencontré le président du Club TGV de Besançon. Créés à l'initiative de la SNCF et de la région Franche-Comté, ces clubs réunissent des représentants de la société civile pour échanger sur différents thèmes (tourisme, économie, mobilité) en lien avec la mise en service de la branche Est. Pour préciser les représentations liées à la composante territoriale de l'aire Rhin-Rhône, nous avons interrogé un acteur institutionnel, le directeur de la Métropole Rhin-Rhône, et un représentant du monde économique, le délégué aux affaires territoriales du groupe La Poste en Franche-Comté.

Enfin, deux autres acteurs, le représentant du PRES[252] Bourgogne/Franche-Comté et le co-fondateur du festival TGV GéNéRiQ, pour lesquels l'aire Rhin-Rhône a déjà une réalité, nous ont semblé pertinents. En effet, le PRES associe les établissements d'enseignement supérieur des régions Bourgogne et Franche-Comté, même si ses compétences ne couvrent pas l'ensemble de l'aire Rhin-Rhône, et le festival TGV GéNéRiQ s'appuie sur un ensemble de scènes dans la totalité des villes de notre aire d'étude.

---

[250] Cette branche de la SNCF, a été créée en 2009 pour le développement et la gestion des gares.

[251] Fédération Nationale des Associations des Usagers du Transport.

[252] Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur.

Si les acteurs choisis ont pour points communs une forte implication dans le projet de LGV Rhin-Rhône et/ou une bonne connaissance de l'aire Rhin-Rhône, qui ne sont pas sans influencer leurs représentations, la diversité des profils concernés apporte une réelle richesse à l'analyse. Il convient d'ailleurs de signaler que certains acteurs présentent un double profil. Le président du club TGV de Besançon par exemple est également chef d'entreprise[253]. De plus, notre échantillon compte cinq anciens universitaires : trois d'entre eux ont suivi un cursus de géographie à l'Université de Besançon[254], les deux autres[255] ont, quant à eux, consacré une partie de leurs travaux à l'aire Rhin-Rhône, le premier en tant qu'archéologue, le second dans le cadre d'une thèse intitulée « Un processus de répétition dans l'échec : la non-décision « canal Rhin-Rhône »[256].

c – Une méthodologie diversifiée

- Pour le discours : l'entretien semi-directif

L'analyse des représentations des acteurs suppose le choix d'une méthodologie adaptée. En sciences humaines, quatre méthodes principales sont utilisées : la recherche documentaire, l'observation, le questionnaire et l'entretien ; les deux dernières qui imposent la rencontre et donc « la production de données verbales » (Blanchet, 2005, p.36)[257], se révélant les plus appropriées.

Le caractère exploratoire de notre démarche nous a conduit à privilégier l'entretien. En effet, l'aire Rhin-Rhône est une portion d'espace peu visible dans les faits d'actualité et les écrits scientifiques, et l'expression « Rhin-Rhône », au demeurant imprécise, renvoie à deux échelons : le couloir Mer du Nord – Mer Méditerranée et un « entre-deux », maillon de ce couloir. Dans ce contexte, pour éviter d'orienter les réponses des interviewés par des questions préétablies, l'entretien, qui « s'impose chaque fois que l'on ignore le monde de référence, ou que l'on ne veut pas décider a priori du système de cohérence interne des informations recherchées » (Blanchet, 2005, p 37)[258], nous a semblé la méthode la plus pertinente.

Le choix a été d'utiliser la technique dite de l'entretien semi-directif qui a pour intérêt de laisser l'interviewé s'exprimer librement, ce qui n'est pas le cas de l'entretien directif dont les

---

253 B. Garnier

254 C. Coutherut, J. Thévenot et E. Faivre.

255 C. Mordant et L. Kammerer.

256 KAMMERER, Laurent. *Un processus de répétition dans l'échec : la non-décision « canal Rhin-Rhône »*. 1978. 570 p. Thèse de Doctorat, Gestion, Paris 9, 1978.

257 BLANCHET, A., *op. cit.*

258 BLANCHET, A., *op. cit.*

thèmes, plus précis, orientent quelque peu le discours. De fait, les hypothèses qui ont servi à la réalisation de notre guide d'entretien sont exposées aux acteurs par l'intermédiaire d'une présentation des thèmes choisis, tout en conservant une part « d'incertitude », qui nous laisse la possibilité de reformuler les hypothèses. Il convient néanmoins de signaler que le guide d'entretien n'est pas confectionné à l'usage unique de l'analyse des représentations des acteurs. Il nous a permis d'explorer d'autres thèmes, en lien avec la territorialisation de l'aire Rhin-Rhône, qui seront exposés dans la suite de la thèse.

Afin d'appréhender la façon dont les acteurs se représentent et pratiquent « l'espace Rhin-Rhône », par souci de compréhension, le terme d'espace a été préféré à celui « d'aire », ce dernier étant relativement peu employé dans le langage courant.

Le premier thème de notre guide d'entretien se décline en quatre points (**Encart 1**). Nous invitons premièrement les acteurs à définir ce qu'est pour eux l'espace Rhin-Rhône. Puis, pour analyser de quelle façon ils perçoivent son statut d'espace intermédiaire, nous leur demandons de préciser la situation de « l'espace Rhin-Rhône » aux échelons français et européen. Nous les questionnons ensuite sur leur sentiment d'appartenance à l'espace Rhin-Rhône afin de préciser la dimension territoriale de ce dernier. Enfin, nous leur demandons d'indiquer les villes de l'aire d'étude qu'ils fréquentent, afin de mettre en relation sentiment d'appartenance et « espace vécu ».

Encart 1 Le thème de l'espace Rhin-Rhône dans le guide d'entretien

L'espace Rhin-Rhône

- L'espace Rhin-Rhône
- Pour vous, comment se positionne cet espace à l'échelle nationale ? À l'échelle européenne ?
- Avez-vous le sentiment d'appartenir à cet espace ?
- Quelle(s) ville(s) de cet espace fréquentez-vous ?

- Un outil supplémentaire : la carte mentale

Pour compléter l'analyse des représentations de « l'espace Rhin-Rhône », nous avons proposé aux acteurs d'en dresser une carte mentale. Définie comme une « représentation mentale de l'environnement géographique d'un individu ; l'élaboration de cette cartographie mentale renvoie à l'ensemble des activités cognitives qui permettent à chacun d'entre nous de sélectionner et de manipuler des informations ayant trait à l'environnement spatial » (Gumuchian, 1991, p 90)[259].

Introduite par Kevin Lynch, dans son ouvrage de 1960 « The image of the city »[260], cette technique est utilisée, en complément du travail d'enquête, pour appréhender la manière dont les individus se représentent leur espace. La méthode repose sur la réalisation, par l'individu interrogé, d'un dessin libre dans le but d'obtenir en résultat « une image » de l'espace dans lequel il vit et se déplace. La carte mentale est donc le reflet d'une relation à l'espace, matérialisée notamment par une connaissance des lieux, vus ici comme des repères fréquentés au quotidien.

Pour conforter nos hypothèses, nous souhaitons avoir une représentation graphique de l'aire Rhin-Rhône. En référence aux deux échelons précédemment identifiés, deux cartes d'échelles différentes sont proposées aux acteurs. La première, qui couvre une partie du continent européen, renvoie à sa situation de couloir, entre mer du Nord et mer Méditerranée, pour laquelle nous attendons une représentation sous forme de bande étroite (**Fig. 1-46**). La deuxième carte, à l'échelon de l'aire Rhin-Rhône, s'étend, d'est en ouest, de la région Centre à la Suisse, et du nord au sud, de Strasbourg à Lyon. Ici, en opposition à la fonction européenne de couloir, nous attendons davantage une sphère représentant la dimension et la délimitation territoriale de l'aire Rhin-Rhône (**Fig. 1-47**).

---

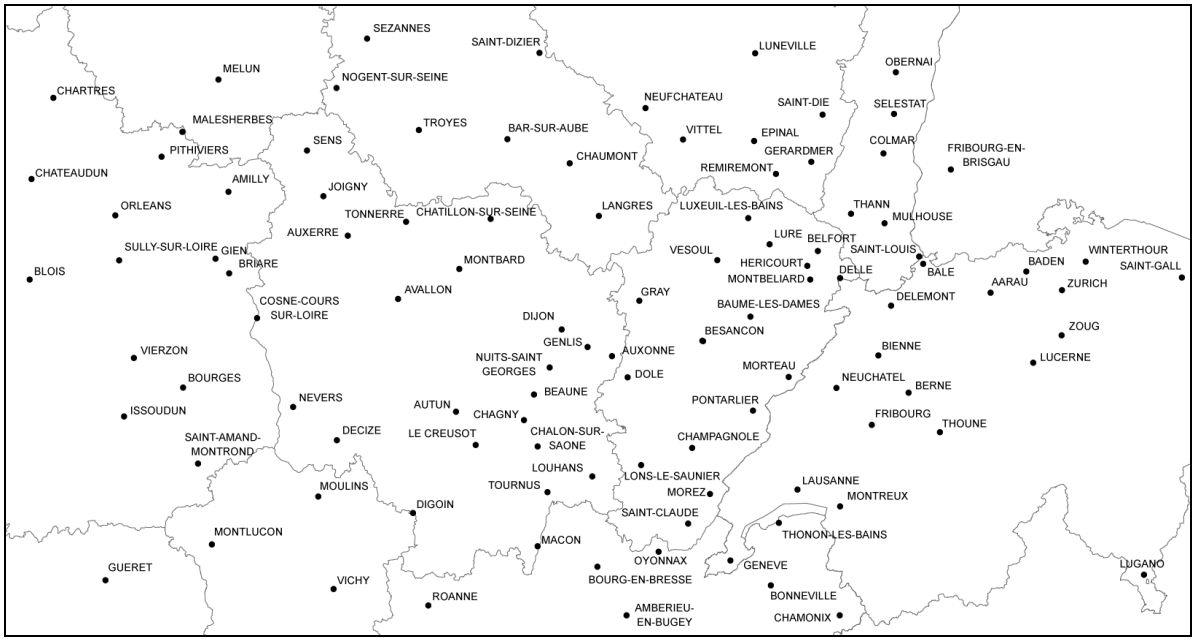
[259] GUMUCHIAN, H., *op. cit.*

[260] LYNCH, Kevin. *The image of the city*. Paris : Dunod, 1969, 22p.

Figure 1 - 46 Le « Rhin-Rhône » à l'échelle européenne

Réalisation : Carrouet, 2010

Figure 1 - 47 Le « Rhin-Rhône » à l'échelle de l'aire Rhin-Rhône



Réalisation : Carrouet, 2010

La méthodologie adoptée diffère de celle employée habituellement. Les cartes proposées aux interviewés ne sont pas vierges. Sur la carte « européenne », sont indiquées les limites des États et les principales villes. La carte à l'échelle de l'aire Rhin-Rhône comporte les limites des régions et les principales villes françaises, allemandes et suisses. La présence de ces marqueurs, susceptibles d'influencer les représentations des acteurs, introduit un biais. Néanmoins, l'ambition n'est pas ici d'avoir un « Rhin-Rhône » précisément délimité, mais de saisir les préférences des acteurs entre les deux cartes proposées et de visualiser la forme attribuée à « leurs portion d'espace ». D'ailleurs, aucun autre élément de repère n'est indiqué sur les cartes (échelle, orientation ou éléments orographiques). Enfin, pour ne pas influencer les acteurs, les cartes mentales sont dévoilées uniquement après le sous-thème « L'espace Rhin-Rhône », avec la formule suivante : « si vous aviez à délimiter l'espace Rhin-Rhône, quelle carte pour vous serait la plus pertinente ? ». Puis, une fois la carte choisie renseignée, nous proposons aux acteurs de remplir la seconde carte proposée.

- Les conditions de mise en œuvre des entretiens

Nous avons réalisé 30 entretiens[261] dont 7 se sont déroulés par téléphone, les acteurs n'étant pas disposés à nous recevoir dans le laps de temps que nous nous étions fixé[262]. En effet, nous souhaitions réaliser ces entretiens avant la mise en service de la branche Est, et plus particulièrement entre les mois de janvier et juillet 2011, avant le lancement des campagnes publicitaires de la branche Est, et les différentes inaugurations (gares et LGV), qui ont ponctué le dernier trimestre de l'année 2011. En effet, ces évènements auraient pu influencer les représentations des acteurs, même s'il faut convenir qu'une grande majorité d'entre eux était au fait de l'actualité relative à cette nouvelle infrastructure.

Nous tenons également à signaler que certains acteurs ont refusé de nous rencontrer. C'est le cas notamment des maires des communes (Auxon-Dessus et Méroux) sur lesquelles sont implantées les deux gares nouvelles (Besançon Franche-Comté TGV et Belfort-Montbéliard TGV). Leur ressenti, par rapport à l'échelon administratif le plus fin que nous pouvions observer, est intéressant, notamment par rapport à l'implication de ces petites communes dans les différents processus de réalisation et de valorisation de la ligne. Néanmoins, nous pouvons considérer ces refus comme un élément de réponse : les maires de ces communes, en dehors du

[261] Le nombre total d'entretiens s'élève à 30. Néanmoins, en raison de la perte du fichier audio, nous n'avons pas pu transcrire le discours de G. Auclair-Meunier, chargée de mission grand projet TGV au Conseil régional de Franche-Comté.

[262] Dans le cadre des entretiens, nous avons conservé la méthode des cartes mentales, celles-ci étaient envoyées le jour même de l'entretien. Elles ne comportaient ni titre, ni autres informations pouvant influencer les délimitations.

contexte local et des travaux de chantier, ont été probablement peu concernés par le projet global de la branche Est.

Ce dispositif méthodologique et la diversité des acteurs rencontrés permettent de compléter l'approche de l'analyse du territoire par les facettes physique et organisationnelle. Nous allons voir d'ailleurs, que les représentations des acteurs confirment en grande partie les enseignements des deux premiers chapitres.

3-2 L'aire Rhin-Rhône : plus un espace-support de circulation qu'un territoire

L'approche par les représentations souligne clairement qu'aux yeux des acteurs l'aire Rhin-Rhône apparaît davantage comme un espace-support de circulation que comme un territoire.

L'espace Rhin-Rhône, tel qu'il est nommé dans le guide d'entretien, fait d'abord référence pour les acteurs à sa double dimension multiscalaire : l'aire Rhin-Rhône étant un « entre-deux », un maillon du couloir mer du Nord – mer Méditerranée (3-2-1).

Cette dimension circulatoire marque d'ailleurs une divergence dans les représentations des acteurs de l'aire Rhin-Rhône ; certains la considèrent comme un espace intermédiaire, dominé par une fonction de transit, d'autres voient la Métropole Rhin-Rhône comme une première réalité territoriale, mais qui reste néanmoins à construire (3-2-2).

Ce constat de l'absence de dimension territoriale, nous a conduit à nous interroger sur les représentations que les acteurs se font de l'aire Rhin-Rhône (3-2-3).

3-2-1 Un maillon du couloir mer du Nord – mer Méditerranée

a – Les hypothèses confirmées par la grille d'analyse

Devant la masse d'informations recueillies, une méthodologie spécifique, reposant sur l'analyse thématique, est utilisée pour le traitement du discours des acteurs. Cette analyse de l'ensemble des entretiens est structurée autour de thèmes représentatifs du contenu analysé (Paillé, Mucchielli, 2008)[263]. Elle se déroule en plusieurs étapes :

- le discours est écouté, puis retranscrit le plus fidèlement possible pour ne pas le dénaturer ;
- ensuite, une lecture d'ensemble des retranscriptions d'entretiens permet d'extraire les thèmes principaux, regroupés dans une grille d'analyse, en fonction des discours produits et des hypothèses de départ. Cette étape permet également de reformuler les hypothèses dans le cas où la lecture apporte de nouveaux éléments non envisagés au départ ;
- enfin, la grille d'analyse constitue le mode de découpage stable d'un entretien à un autre au cours d'une seconde lecture des entretiens. Cette dernière étape permet de classer et de

[263] PAILLÉ, Pierre, MUCCHIELLI, Alex. *L'analyse qualitative en sciences humaines et sociales*. Deuxième édition. Paris : Armand Colin, 2008. 315p.

hiérarchiser les différents discours des acteurs, en fonction de trois niveaux hiérarchiques : la rubrique thématique, le(s) thème(s) et les spécifications illustrant ces derniers.

La grille d'analyse issue des entretiens valide en grande partie les hypothèses formulées : l'aire Rhin-Rhône apparaît aux yeux des acteurs comme un espace intermédiaire, identifié essentiellement par les circulations et dépourvu de dimension territoriale. Trois rubriques thématiques mettent en évidence ce constat : « l'espace-support de circulation », « un espace Rhin-Rhône sans identité » et « la Métropole Rhin-Rhône (le début d'une réalité ?) » (**Encart 2**).

Encart 2 La grille d'analyse

Rubrique thématique n°1 : « L'espace-support » de circulation

Thèmes :

- les circulations à l'échelle européenne (couloir mer du Nord – mer Méditerranée)

- un « entre-deux », entre Rhin et Rhône

Rubrique thématique n°2 : Un espace Rhin-Rhône sans identité

Thèmes :

- inexistant

- imprécis

- espace non structuré, éclaté, polarisé

Rubrique thématique n°3 : La Métropole Rhin-Rhône (le début d'une réalité ?)

Thèmes :

- une entité politique

- un espace en devenir

- une identité fondée sur les mobilités et notamment la branche Est de la LGV Rhin-Rhône

La première rubrique thématique, « l'espace-support de circulation » se compose de deux thèmes : les circulations à l'échelle européenne (couloir mer du Nord – mer Méditerranée) et un « entre-deux ». Elle indique, conformément aux enseignements du premier chapitre, la dimension multiscalaire de l'expression « Rhin-Rhône », l'aire Rhin-Rhône étant un maillon du couloir de circulation mer du Nord – mer Méditerranée.

La deuxième rubrique souligne le statut d'espace intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône par trois thèmes qui montrent une gradation de situation. Pour certains acteurs, l'aire Rhin-Rhône est tout simplement inexistante. Pour d'autres, elle apparaît comme une portion d'espace imprécise, avec des limites floues. Enfin, un dernier thème, « espace non structuré, éclaté, polarisé » souligne les constats de la facette physique : le manque de cohérence interne et l'absence d'unité de l'aire Rhin-Rhône.

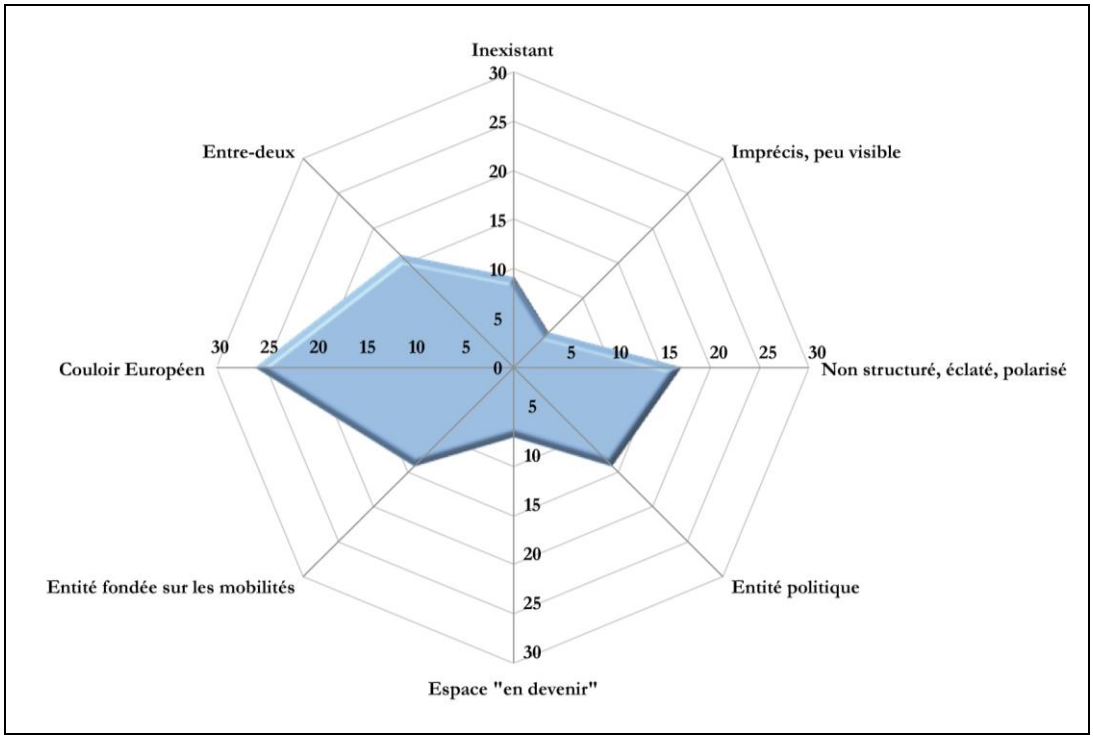
Enfin, la rubrique thématique « La Métropole Rhin-Rhône (le début d'une réalité ?) » confirme l'hypothèse de l'émergence d'une première réalité territoriale, fondée sur l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire. En effet, sans être unanimes, les acteurs font de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône un facteur de cohésion territoriale. En témoignent, les thèmes « une identité fondée sur les mobilités » et « un espace en devenir ». Néanmoins, certains acteurs émettent une réserve au sujet de la consistance de la Métropole Rhin-Rhône, davantage perçue comme « une entité politique » plus que comme un véritable territoire.

b – Une caractéristique principale : les circulations

Les représentations des acteurs montrent que l'expression « L'espace Rhin-Rhône » fait avant tout référence aux circulations. Dans ce cas, la situation de couloir prédomine, l'aire Rhin-Rhône n'étant qu'un maillon de l'échelon mer du Nord – mer Méditerranée.

Cette omniprésence de la fonction de circulation est notamment visible par la représentation graphique des thèmes cités, construite en fonction du nombre d'acteurs qui les ont abordé dans leurs discours (**Graph. 1**). Ainsi, sur 30 acteurs interviewés, 26 voient dans l'expression « L'espace Rhin-Rhône » le couloir de circulation nommé mer du Nord – mer Méditerranée. La situation de maillon de l'aire Rhin-Rhône désignée par le vocable « entre-deux » est également significative puisque 16 acteurs sur 30 la mentionnent.

Graphique 1 Nombre d'acteurs citant les thèmes de chaque rubrique thématique



Réalisation : Carrouet, 2012

La dimension « circulatoire » est aussi soulignée par la terminologie employée. Même si les acteurs sélectionnés n'ont pas une connaissance fine des notions géographiques, il est intéressant d'analyser la manière selon laquelle ils décrivent cette dimension circulatoire.

Ainsi, les notions de couloir, de corridor et d'axe sont employées pour la rubrique thématique « les circulations à l'échelle européenne (couloir mer du Nord – mer Méditerranée) », et s'accompagnent de citations telles « couloir de transit », « couloir naturel », « couloir de passage » ou encore « couloir entre la vallée du Rhin et la vallée du Rhône » (**Tab. 3**). La situation de maillon de l'aire Rhin-Rhône appellent également des citations particulières, les acteurs utilisant des expressions telles que *:* « un espace qui fait correspondre deux patates », « un cliquet » voire simplement « une connexion entre le Rhin et le Rhône ».

Tableau 3 Les termes de la rubrique thématique « les circulations à l'échelle européenne »

Termes principaux	Nombre d'apparition des termes	Expressions liées
Axe	**8**	**"Axe" (4)**[264] "axe de circulation naturel" (1), "axe de communication" (1), "axe Rhin-Rhône-Méditerranée" (1)
Couloir	**7**	**"Couloir" (2)** "Couloir de transit" (1), "couloir naturel" (1), "couloir de passage" (2), "couloir entre la vallée du Rhin et la vallée du Rhône" (1)
Corridor	**7**	**"Corridor" (6)**
Thèmes secondaires		
Carrefour	**2**	
Espace de transit	**1**	
Réalité de circulation	**1**	
Lieu de passage	**1**	

c - Une dimension multiscalaire confirmée par les cartes mentales

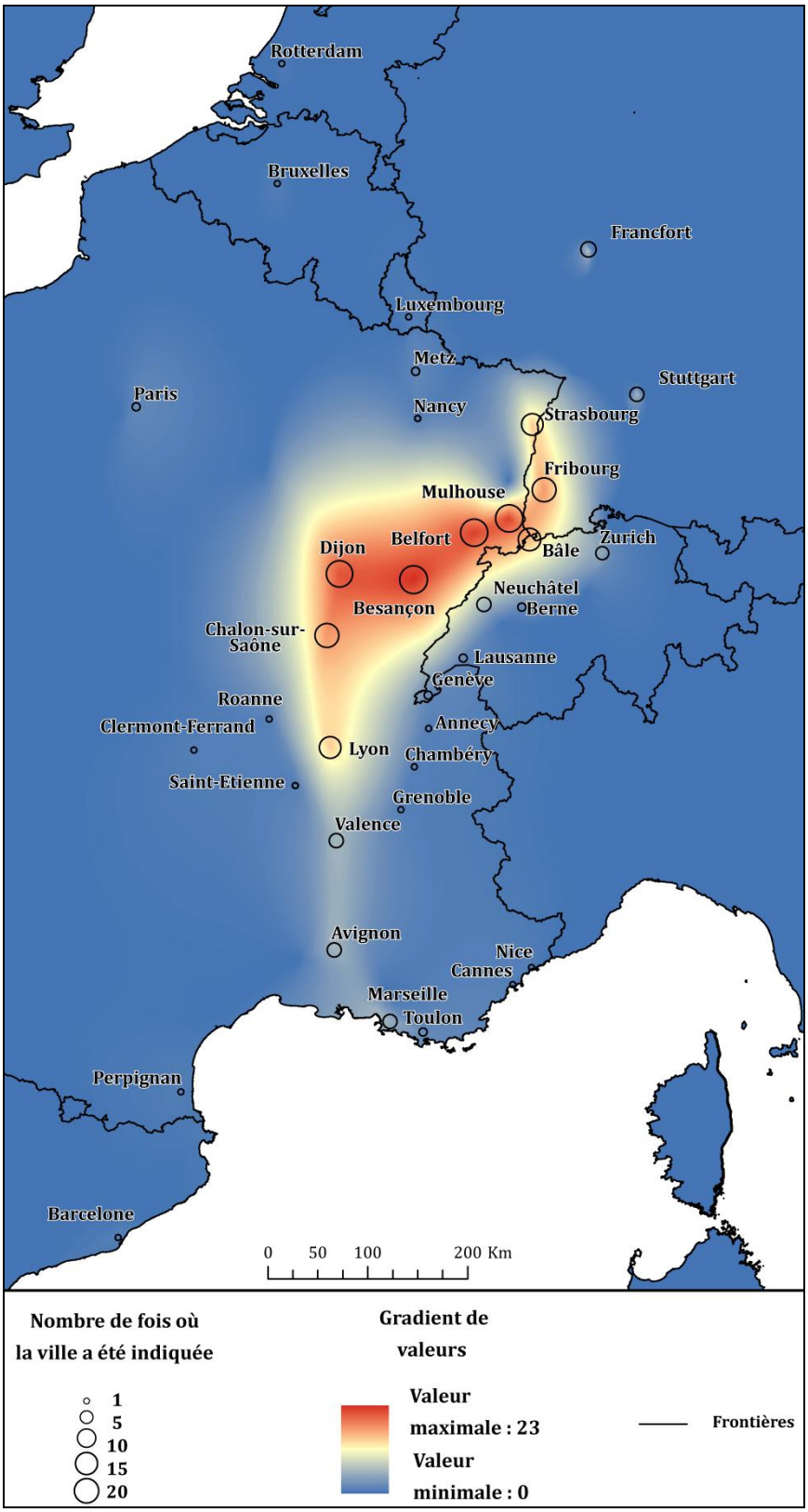
L'importance des circulations et la dimension multiscalaire sous-jacente sont clairement mises en évidence par les cartes mentales. Pour traduire ce phénomène, nous avons réalisé deux cartes de synthèses, correspondant aux deux échelles proposées, qui représentent le nombre de fois où les villes sont citées. Pour visualiser la forme de l'aire Rhin-Rhône telle qu'elle est apparue dans la conception de cartes mentales, nous avons utilisé la méthode de l'interpolation.

Cette représentation cartographique fait donc également apparaître la dimension multiscalaire dans laquelle l'aire Rhin-Rhône est incluse dans le couloir de circulation mer du Nord –mer Méditerranée.

La carte à l'échelle européenne, outre la forte représentation des villes de l'aire Rhin-Rhône, représente le vaste couloir mer du Nord – mer Méditerranée, avec les villes allemandes, le couloir de la Saône et celui du Doubs (**Fig. 1-48**). La partie française du couloir apparaît toutefois surreprésentée, puisqu'au-delà de Francfort, peu de villes sont citées. Le fait marquant repose donc sur la correspondance entre ces représentations et le couloir naturel des vallées du Rhin et du Rhône.

[264] Nombre d'acteurs ayant utilisé ces termes ou expressions.

Figure 1 - 48 Un couloir mer du Nord – mer Méditerranée en partie retrouvé



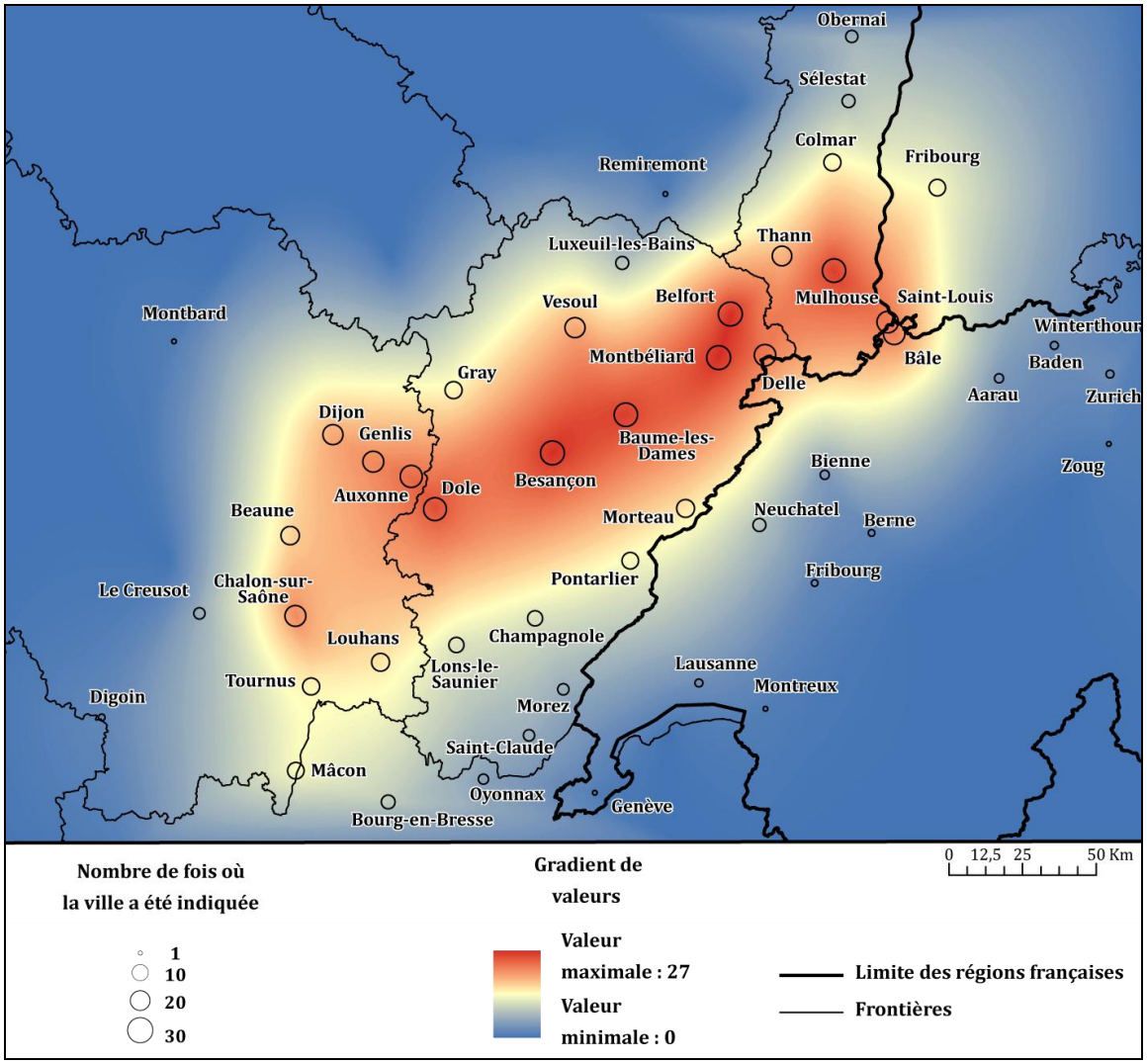
Réalisation : Carrouet, 2012

La carte des représentations de l'aire Rhin-Rhône a quant à elle une forme ovoïde qui ne suit pas scrupuleusement les orientations naturelles formées par les cours d'eau (**Fig. 1-49**). En

témoignent les « débordements » vers la Haute-Saône et les Vosges avec les villes de Vesoul ou de Lure. De même, de nombreuses villes suisses, telles que Neuchâtel, Bienne et Zurich sont incluses dans le périmètre. En revanche, la partie orientale de la Bourgogne est peu présente ; la limite étant marquée par la ville du Creusot.

Ces cartes, réalisées à partir d'une agrégation des représentations d'acteurs, mettent en exergue des tendances générales, et notamment la dimension multiscalaire attachée à l'expression « espace Rhin-Rhône ». Dans la suite de ce travail, pour questionner la dimension territoriale de l'aire Rhin-Rhône, nous décrivons plus finement les discours et représentations cartographiques produites par chaque type d'acteurs.

Figure 1 - 49 Une situation intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône : « l'entre-deux »



Réalisation : Carrouet, 2012

3-2-2 Des divergences au sujet de la dimension territoriale

a – Aire de transit ou territoire ?

L'analyse plus fine des discours permet d'extraire deux représentations bien distinctes, le point de divergence étant la dimension territoriale de l'aire Rhin-Rhône. Pour une première catégorie d'acteurs, l'aire Rhin-Rhône est considérée comme une aire de transit dont l'existence repose uniquement sur sa fonction de circulation. En revanche, pour la seconde catégorie d'acteurs, Rhin-Rhône est certes une aire de transit, mais la branche Est de la LGV Rhin-Rhône semble conférer une forme d'unité à cette portion d'espace. Les acteurs de cette seconde catégorie considèrent alors la Métropole Rhin-Rhône comme une première réalité territoriale.

La distinction des deux représentations de l'aire Rhin-Rhône s'effectue en fonction des thèmes des rubriques thématiques (**Tab. 4**). Comme nous l'avons montré, la rubrique thématique « L'espace-support de circulation » est un point unanimement partagé par les acteurs interviewés. En revanche, les deux autres thématiques opposent clairement ces deux visions de l'aire Rhin-Rhône. Nous avons matérialisé dans le tableau les deux représentations différentes de l'aire Rhin-Rhône, les cases « grisées » correspondant aux rubriques thématiques majoritairement citées par une partie des acteurs. Nous tenons également à signaler que la question posée dans le cadre de l'entretien au sujet du sentiment d'appartenance de l'aire Rhin-Rhône n'a pas permis de distinguer ces deux types de représentations. En effet, une très faible proportion d'acteurs a le sentiment d'appartenir à l'aire Rhin-Rhône. De plus, les résultats de la question posée au sujet des villes fréquentées par les acteurs ne sont pas indiqués. En effet, le domaine de compétence des acteurs les amène à fréquenter, pour la plupart d'entre eux, l'ensemble des villes de l'aire Rhin-Rhône.

Les discours des acteurs qui réfutent la dimension territoriale de l'aire Rhin-Rhône s'inscrivent majoritairement dans la rubrique thématique « un espace Rhin-Rhône sans identité ». Ils considèrent l'aire Rhin-Rhône comme une portion d'espace inexistante, aux limites floues ; une aire non structurée, éclatée et polarisée. Leurs représentations montrent également que l'absence d'une dimension territoriale de l'aire Rhin-Rhône s'explique essentiellement par la fonction de transit. En effet, nombreux sont les acteurs (17 sur 29) à avoir mentionné ce facteur. Par exemple, P. Messulam, directeur du projet de la branche Est à la SNCF, pense que « l'espace Rhin-Rhône, est un espace géographique qui n'est à ce jour ni un espace politique, ni démographique, ni un espace historique […] Un espace Rhin-Rhône qui correspond à un corridor Saône-Rhône ».

Tableau 4 Les deux représentations de l'aire Rhin-Rhône

Rubriques thématiques	Thèmes	Aire Rhin-Rhône : sans dimension territoriale	Aire Rhin-Rhône avec dimension territoriale
« L'espace-support » de circulation	Couloir européen		
	« Entre-deux »		
Un espace Rhin-Rhône sans identité	Inexistant		
	Imprécis		
	Espace non structuré, éclaté, polarisé		
La Métropole Rhin-Rhône (le début d'une réalité ?)	Entité politique		
	Espace en devenir		
	Identité fondée sur les mobilités et la branche Est		

En revanche, les réponses des acteurs qui accordent une réalité territoriale à l'aire Rhin-Rhône s'inscrivent, à quelques rares exceptions près, dans la rubrique thématique « la Métropole Rhin-Rhône (le début d'une réalité ?). Ils sont conscients qu'il s'agit avant tout d'une entité politique émergente mais considèrent que cette aire de transit et la réalisation de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône sont des facteurs favorables à la territorialisation de l'aire Rhin-Rhône. En effet, si les mobilités lui confèrent le statut d'aire de transit, la contraction de l'espace-temps liée à l'arrivée de la LGV peut induire un rapprochement des agglomérations de l'aire Rhin-Rhône et renforcer sa cohérence interne. Comme l'indique B. Garnier, à la tête du club TGV de Besançon : « au niveau européen, pour exister d'un point de vue économique, il faut réfléchir aux dynamiques et aux liens qu'on peut créer pour que cet ensemble soit quelque chose qui ait une signification […] C'est un problème parce qu'une entité se définit aussi par rapport à ses moyens d'accès ». Ces représentations soulignent le rôle de la branche Est dans l'émergence de ces coopérations. Pour une partie des acteurs rencontrés, cette LGV, à la dimension régionale affirmée (150 kilomètres), est susceptible de participer au renforcement de la « dynamique » interne à l'aire Rhin-Rhône.

Finalement, la fonction de circulation de l'aire Rhin-Rhône et la branche Est sont perçues différemment par ces deux catégories d'acteurs. Pour la première catégorie, les mobilités et l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire reproduisent la situation existante. Elles renforcent sa fonction de transit au détriment de sa dimension territoriale. Pour la seconde catégorie, les circulations et la branche Est sont considérées au contraire comme un facteur de rapprochement et d'unité. D'ailleurs, plus que la branche Est, ce sont bien les mobilités en général qui sont susceptibles de favoriser l'émergence d'un territoire.

Enfin, il convient de souligner que le thème « Espace non structuré, éclaté, polarisé » est présent dans les discours des deux catégories d'acteurs mais dans des acceptions différentes. Alors que pour les premiers, les circulations font de l'aire Rhin-Rhône une aire de transit ; pour les seconds, l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire et la création de la Métropole Rhin-Rhône, sont deux éléments qui peuvent modifier l'organisation spatiale de l'aire Rhin-Rhône, et transformer cette portion d'espace non structurée et éclatée, en un ensemble cohérent, voire même un territoire.

Pour préciser le profil de ces deux catégories d'acteurs, il est nécessaire de tenir compte de leur niveau spatial de compétence. Ainsi, 12 acteurs sur 17, appartenant à la catégorie « Aire Rhin-Rhône sans dimension territoriale », exercent leur compétence à un niveau spatial vaste, de la région (C. Montangon, F. Jeannin) à l'ensemble de l'aire Rhin-Rhône (F. Jumel, Y. Sauret), voire même à l'échelon européen (C. Mordant, L. Kammerer, F. Tournier, M. Cormier, M. Paccaud, P. Messulam, T. Zettel) (**Tab. 5**). À l'inverse, les acteurs qui confèrent à l'aire Rhin-Rhône une existence territoriale (8 sur 12) sont dans leur grande majorité des acteurs qui ont un niveau spatial de compétence local (A. Lavallée, S. Contini, D. Asséo, B. Garnier, F. Toulouse, B. Chalumeau, P. Noblet et S. Baudin) (**Tab. 6**). Ainsi, leur niveau spatial de compétence permet d'expliquer en partie les différences de perception de l'aire Rhin-Rhône. Les acteurs appartenant à la catégorie « Aire Rhin-Rhône sans dimension territoriale » travaillent dans le domaine du transport à l'échelon européen. Ces derniers conçoivent uniquement l'aire Rhin-Rhône en fonction de sa dimension circulatoire. Elle est un maillon indissociable du couloir mer du Nord – mer Méditerranée. En revanche, les acteurs de la catégorie « Aire Rhin-Rhône avec dimension territoriale », exercent leur activité à un échelon local, principalement au sein des collectivités territoriales, alors que peu d'acteurs de la première catégorie appartiennent au milieu institutionnel. Nous pouvons faire l'hypothèse que les acteurs locaux, plus investis dans les problématiques territoriales, sont conscients que cette portion d'espace est avant tout un

ensemble incohérent, multipolaire, mais considèrent la branche Est et les mobilités comme les facteurs d'émergence d'une dimension territoriale.

Tableau 5 Les acteurs qui n'accordent aucune dimension territoriale à l'aire Rhin-Rhône

Acteurs	Fonctions	Niveau spatial de compétence
P. Chauvy	Communauté d'agglomération de Mulhouse Alsace ; Service grandes infrastructures de transport	**Local**
M. Cormier	SNCF direction Rhin-Rhône ; Directrice de cabinet relation avec les élus, en charge de la communication	**Global**
C. Coutherut	Agence d'urbanisme du Territoire de Belfort ; Services transport - mobilité	**Local**
P. Delisle	Communauté d'agglomération du Pays de Montbéliard, Directeur général des services techniques	**Local**
F. Jeannin	FNAUT Franche-Comté ; Président	**Global**
F. Jumel	TGV GéNéRiQ ; Directeur de la Vapeur et co-fondateur du festival	**Global**
L. Kammerer	Communauté d'agglomération du Mulhouse Alsace ; Service grandes infrastructures de transport et docteur en Gestion	**Global**
P. Messulam	SNCF direction Rhin-Rhône ; Directeur du projet de la branche Est	**Global**
C. Montangon	Conseil régional de Franche-Comté ; Directrice du service des transports	**Global**
C. Mordant	Université de Bourgogne ; Conseillé PRES et professeur émérite en Archéologie	**Global**
P. Nicolas	Chambre de Commerce et d'Industrie du Doubs ; Chargé d'urbanisme, aménagement et grands projets	**Global**
M. Paccaud	OFT (Office Fédéral des Transports) ; Planification horaires et suivi de la ligne Belfort-Delle	**Global**
Y. Sauret	Gares et Connexions Bourgogne-Franche-Comté ; Directeur du développement	**Global**
J. Thévenot	Communauté d'agglomération du Pays de Montbéliard ; Chargé de mission développement économique	**Local**
F. Tournier	Association pour la modernisation de la ligne Paris-Bâle ; Président	**Global**
J-D. Vincent	ADEBT (Agence de développement économique de Belfort et son territoire) ; Directeur général	**Local**
T. Zettel	Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée ; Secrétaire général	**Global**

Tableau 6 Les acteurs qui reconnaissent l'existence d'un territoire Rhin-Rhône

Acteurs	Fonctions	Niveau spatial de compétence
E. Anguenot	Métropole Rhin-Rhône ; Directeur	**Global**
D. Asséo	Canton du Jura ; Chef du service transport et suivi de la ligne Belfort-Delle	**Local**
S. Baudin	Communauté d'agglomération du Grand Besançon ; Chargé de mission TGV et grands projets	**Local**
B. Chalumeau	Agglomération de Dijon ; Service aménagement et grandes infrastructures de transport	**Local**
S. Contini	Communauté d'agglomération du Grand Dole ; Responsable des transports	**Local**
E. Faivre	Conseil général de la Haute Saône ; Directeur de cabinet et docteur en Géographie	**Global**
B. Garnier	Club TGV ; Directeur et entrepreneur	**Local**
X. Gruz	RFF ; Directeur du projet de la branche Est	**Global**
A. Lavallée	Chambre de Commerce et d'Industrie du Territoire de Belfort ; Responsable du pôle développement durable	**Local**
J-P. Léandri	Groupe La Poste Franche-Comté ; Délégué aux affaires territoriales	**Global**
P. Noblet	AUTAB (Association des Usagers des Transports de l'Agglomération Bisontine) ; Président	**Local**
F. Toulouse	Communauté d'agglomération du Grand Dijon ; Service aménagement et grandes infrastructures de transport	**Local**

Si les discours opposent deux visions très différentes de la réalité territoriale de l'aire Rhin-Rhône, les cartes mentales mettent également en évidence deux conceptions distinctes de l'aire Rhin-Rhône.

b – Des divergences présentes dans les cartes mentales

Les différences de perceptions dans les discours, exprimées par les deux catégories d'acteurs, sont également visibles dans les représentations cartographiques. Pour identifier ces divergences, nous analysons la forme des portions d'espace tracées par les acteurs ainsi que la présence d'éléments significatifs tels les flèches ou autres symboles graphiques. Le choix de proposer deux fonds de cartes différents, l'un représentant le couloir de circulation européen, l'autre l'aire Rhin-Rhône, n'est pas concluant. En effet, il s'avère impossible de distinguer les deux catégories selon ce critère ; par exemple, seulement cinq acteurs appartenant à la deuxième catégorie (« Aire Rhin-Rhône avec dimension territoriale ») ont choisi le fond de carte de l'aire Rhin-Rhône.

Si les deux catégories d'acteurs ne se différencient pas dans le choix des cartes, elles se distinguent par des représentations cartographiques particulières.

Pour la première catégorie, trois traits spécifiques apparaissent (**Fig. 1-50**)[265]. Premièrement, si l'on se réfère à la carte réalisée par Y. Sauret, représentant de Gares et Connexions, la correspondance entre la description du « Rhin-Rhône », dans sa situation de couloir, et sa représentation graphique, est matérialisée par des lignes orientées. Cet acteur privilégie une logique d'ouverture vers la région parisienne, l'Allemagne, le Sud de la France et la Suisse. T. Zettel, secrétaire général de l'association « Trans Europe TGV Rhin Rhône Méditerranée », représente d'une manière différente le couloir de circulation, puisque les villes entourées mettent en évidence cette situation d'espace-support à l'échelle européenne. Il justifie d'ailleurs cette délimitation : « parce qu'il travaille sur un projet de liaison à grande vitesse sur un axe Rhin-Rhône Méditerranée ». Il convient de signaler à ce sujet que les cartes mentales dressées par les acteurs sont le reflet de leurs situations professionnelles. Ainsi, les représentants de la SNCF (M. Cormier, Y. Sauret) et de RFF (X. Gruz) sont les seuls à avoir choisi des représentations réticulaires, et les acteurs de la SNCF, font figurer sur les cartes le projet de LGV Rhin-Rhône dans son intégralité. Par exemple, M. Cormier reprend le tracé de la branche Est, indiquant par un trait continu, l'ensemble des villes qui seront directement reliées, ainsi que ses prolongements futurs en pointillés, car « la liaison vers Paris n'est pas une partie intégrante du projet. Le TGV Rhin-Rhône est provincial. C'est une première en France car il exclut la capitale. Pour les Dijonnais, ça ne change rien sauf en termes de fréquence même si les temps de parcours sont identiques[266] ». Deux autres représentations-types, quelque peu différentes, celles de X. Gruz et L. Kammerer, matérialisent « un espace Rhin-Rhône » par une surface, prolongée par des lignes, simples ou orientées, symboles d'ouverture.

Ces représentations réticulaires, spécifiques aux acteurs du « monde » ferroviaire qui associent logiquement la LGV à l'expression « espace Rhin-Rhône », soulignent que la seule réalité que cette catégorie concède à l'aire Rhin-Rhône, est celle d'un maillon inscrit dans le couloir de circulation européen.

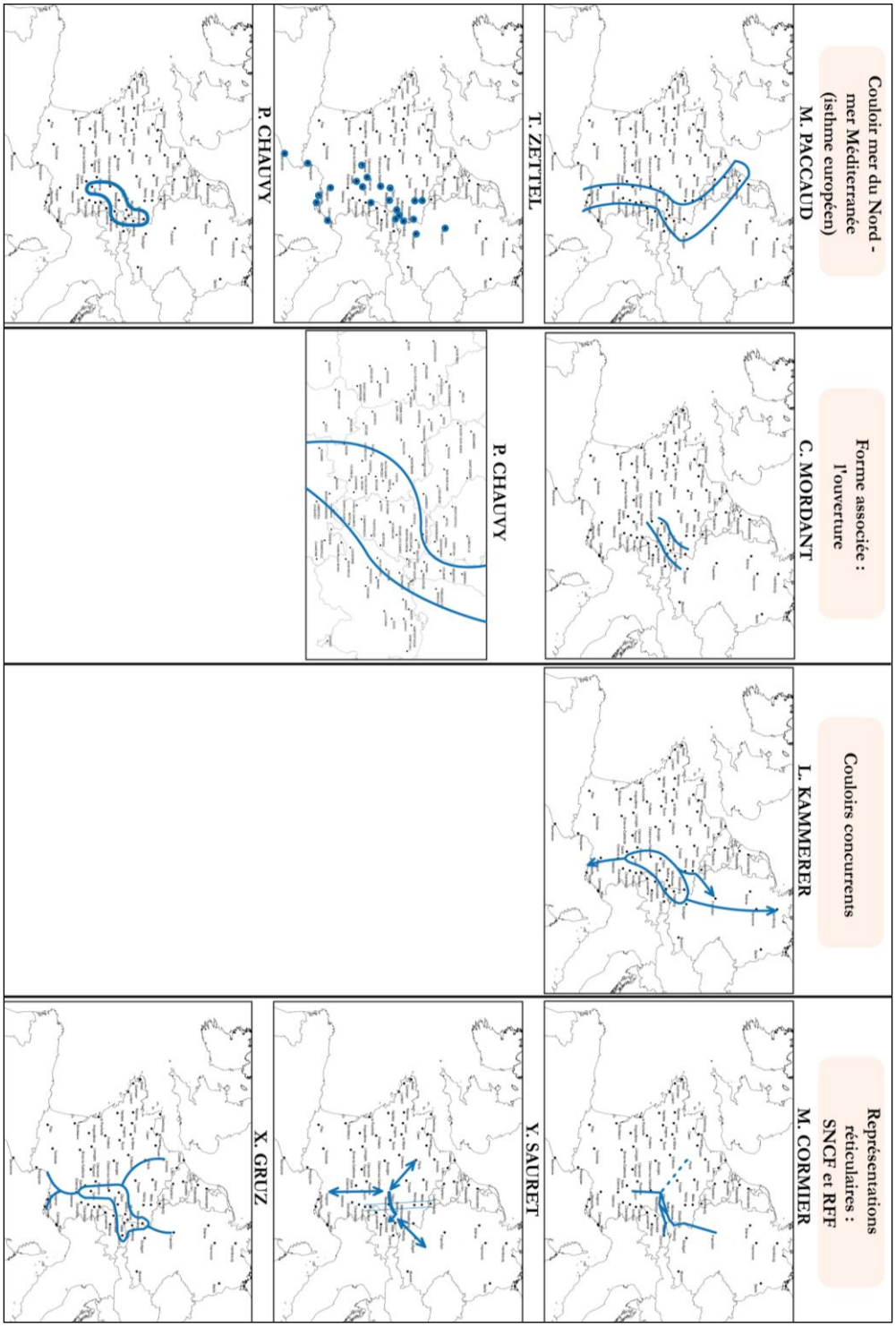
Deuxièmement, cette catégorie d'acteurs se distingue par la forme et les figurés choisis. On retrouve la correspondance entre la présence dans les discours du couloir de circulation européen et la forme donnée sur les cartes. Par exemple, la délimitation de l'aire Rhin-Rhône correspond au couloir de la vallée du Doubs et à ses prolongements vers la vallée de la Saône et

[265] Afin de rendre plus lisibles les représentations cartographiques, nous avons réalisé un document de synthèse à la fin de ce paragraphe. Les figures originales sont ajoutées dans les annexes de la thèse.

[266] Cet acteur fait référence au temps de parcours en direction de Paris.

la plaine d'Alsace (P. Chauvy). La situation d'espace-support de circulation est aussi matérialisée par le choix de figurés particuliers, les flèches et les ouvertures, que l'on retrouve sur plusieurs des représentations proposées.

Figure 1 - 50 Principales représentations de la première catégorie d'acteurs « Aire Rhin-Rhône sans dimension territoriale »



Réalisation : Carrouet, 2012

Enfin, une autre distinction repose sur la représentation ou la mention des couloirs jugés concurrents de l'aire Rhin-Rhône. Le premier passe par la Suisse. Ainsi, pour C. Mordant, représentant du PRES Bourgogne-Franche-Comté, « si on ne modernise pas [l'aire Rhin-Rhône en tant qu'espace-support] au sens structurel du terme, la circulation se dérive par ailleurs, elle traverse le plateau suisse, elle passe par les Alpes, par le Brenner, elle traverse un peu plus loin et ne passe pas par notre pays ». Le deuxième couloir concurrent évoqué, « la variante par la Moselle », se situe cette fois au nord-est de l'aire Rhin-Rhône, pour L. Kammerer, représentant du service grandes infrastructures de transport à l'agglomération de Mulhouse.

Pour conclure sur les représentations de la première catégorie d'acteurs, nous pouvons reprendre les propos de L. Kammerer : « on n'est plus le seul axe. Tant qu'il y avait la petite Europe, on se prenait pour le seul axe. Maintenant que les Suisses créent, indépendamment de la grande Europe, de nouveaux axes vers la Méditerranée (Simplon, Gothard), ça fait des axes forts qui ne sont pas des axes naturels […] On avait l'habitude de considérer que l'axe Rhin-Rhône avec la Trouée de Belfort était un axe naturel ».

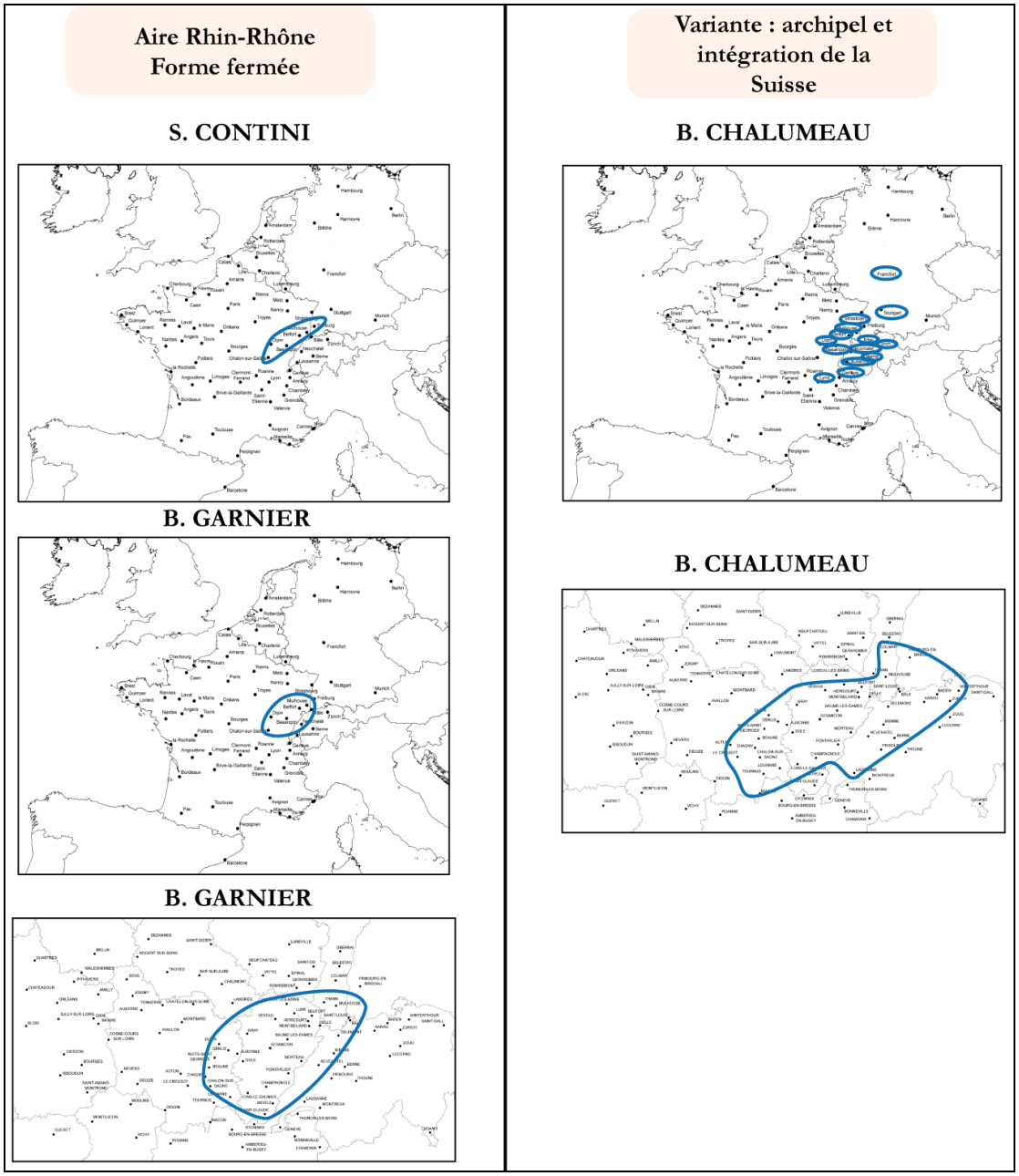
Pour la deuxième catégorie d'acteurs, qui prêtent une réalité territoriale à l'aire Rhin-Rhône, trois éléments se dégagent des représentations cartographiques ébauchées (**Fig. 1-51**).

D'abord, une partie de ces acteurs n'a pas différencié l'aire Rhin-Rhône de la Métropole Rhin-Rhône. La traduction graphique de ces discours est simple puisque les villes représentées correspondent aux villes membres de la Métropole (C. Contini, B. Garnier)[267]. Ensuite, les acteurs délimitent l'aire Rhin-Rhône par une ellipse fermée qui ne correspond pas au couloir naturel, à l'inverse des acteurs de la première catégorie. La dimension territoriale de l'aire Rhin-Rhône est ainsi mise en évidence En témoignent, les deux cartes de B. Garnier, qui représentent l'aire Rhin-Rhône sous la forme d'une ellipse regroupant les villes de la Métropole Rhin-Rhône au sein d'une même entité. De plus, à l'inverse des représentations de la première catégorie d'acteurs, les ouvertures sont absentes. La représentation par la fermeture qui donne une limite visible et bien définie, indique manifestement une existence territoriale, même si elle n'est que politique, de l'aire Rhin-Rhône.

Enfin, la dimension territoriale est soulignée par la présence des villes suisses. En dépassant la « barrière » du Jura, ces représentations donnent une envergure internationale à l'aire Rhin-Rhône même si parfois, cette dimension n'est pas clairement affirmée, comme en témoigne la représentation en « archipel » choisie par B. Chalumeau.

[267] Nous avons également réalisé un document de synthèse en fin de paragraphe pour les représentations des acteurs de la deuxième catégorie.

Figure 1 - 51 Principales représentations de l'aire Rhin-Rhône proches de la Métropole Rhin-Rhône



Réalisation : Carrouet, 2012

Le lien entre représentations graphiques et discours des acteurs est évident dans la majeure partie des cas. L'importance marquée de la situation d'espace-support répond à une logique circulatoire à l'échelon européen, reconnue par les deux catégories d'acteurs. Néanmoins, leurs représentations de l'aire Rhin-Rhône divergent : certains acteurs la considèrent comme une aire de transit, d'autres comme une portion d'espace cohérente avec une dimension territoriale sous-jacente.

Après avoir analysé les deux représentations principales de l'aire Rhin-Rhône, il convient de s'intéresser non pas à sa situation d'aire de transit, mais d'adopter une lecture transversale de l'ensemble des entretiens pour appréhender la nature de l'aire Rhin-Rhône, et donc la dimension territoriale sous-jacente.

3-2-3 L'aire Rhin-Rhône : un espace intermédiaire dépourvu de dimension territoriale

Une majorité d'acteurs (17 sur 29), quelle que soit la catégorie dans laquelle nous les avons classées, se représente l'aire Rhin-Rhône comme une entité « non structurée, éclatée, polarisée ». Même les acteurs de la deuxième catégorie, qui reconnaissent que la Métropole Rhin-Rhône contribue à la cohérence de l'aire Rhin-Rhône, mentionnent également le caractère peu structuré de cette portion d'espace.

a – Une aire Rhin-Rhône multipolarisée…

L'inexistence de l'aire Rhin-Rhône tient à un autre facteur déjà évoqué dans le cadre de l'analyse des activités économiques : sa polarisation par les trois grands pôles français et européens qui l'encadrent : la région parisienne, la région lyonnaise et l'espace rhénan.

Il est difficile dans le cadre de cette thématique d'une aire « Rhin-Rhône » sans identité de dissocier complètement la fonction de support de circulation mentionnée précédemment, tant les infrastructures et les flux qui lui sont liés sont révélateurs, de cette polarisation. Cependant, cette logique circulatoire est dépendante d'autres facteurs de polarisation parmi lesquels figurent les activités économiques. La polarisation métropolitaine ne s'exerce pas, d'après les discours des acteurs, avec la même intensité. Si les discours soulignent l'attraction exercée par les trois sommets du triangle Paris-Lyon-Strasbourg, elle est d'intensité variable en fonction de la situation des agglomérations de l'aire Rhin-Rhône par rapport à ces pôles encadrants. Dans le cas de Dijon, elle est préférentielle en direction des régions parisienne et lyonnaise car comme le rappelle B. Chalumeau : « jusqu'à maintenant, Dijon était tournée vers le Rhône, le sud, Lyon et

vers Paris mais pas vraiment vers l'est et le Rhin ». L'agglomération de Mulhouse, quant à elle, est présentée comme le pendant symétrique de Dijon, mais vers l'est cette fois, puisqu'elle « regarde » en direction des pôles de l'espace rhénan : Bâle et Strasbourg. D. Asséo indique, à propos de la plaine d'Alsace, qu'elle « est tournée dans ses relations plus vers Bâle, vers l'Allemagne, ou en interne avec le bipôle Mulhouse-Strasbourg ». Propos également tenus par L. Kammerer qui met en évidence cette double appartenance au pôle mulhousien par la question suivante : « Est-ce que dans le cadre de la nouvelle loi sur les pôles métropolitains et la réforme des collectivités territoriales, Mulhouse va s'allier avec Strasbourg autrement que par les alliances formelles ou rester dans la Métropole Rhin-Rhône, qui pour l'instant n'a qu'un statut associatif ? ».

La région Franche-Comté, au centre de l'aire Rhin-Rhône, subit, quant à elle, différentes influences. Comme l'indique X. Gruz, « pour certaines agglomérations comme Lons-le-Saunier, on est dans la zone d'influence de Lyon [et] pour d'autres plus au nord, on passe plus vers l'Alsace ». Ainsi, les pôles de Belfort et de Montbéliard, à l'est de la Franche-Comté, semblent davantage « tournés » vers l'Alsace, et plus particulièrement vers le secteur de Mulhouse-Bâle.

Cette polarisation multiple subie par l'aire Rhin-Rhône constitue un des facteurs explicatifs du fractionnement de cette entité, telle qu'elle a été présentée par les acteurs.

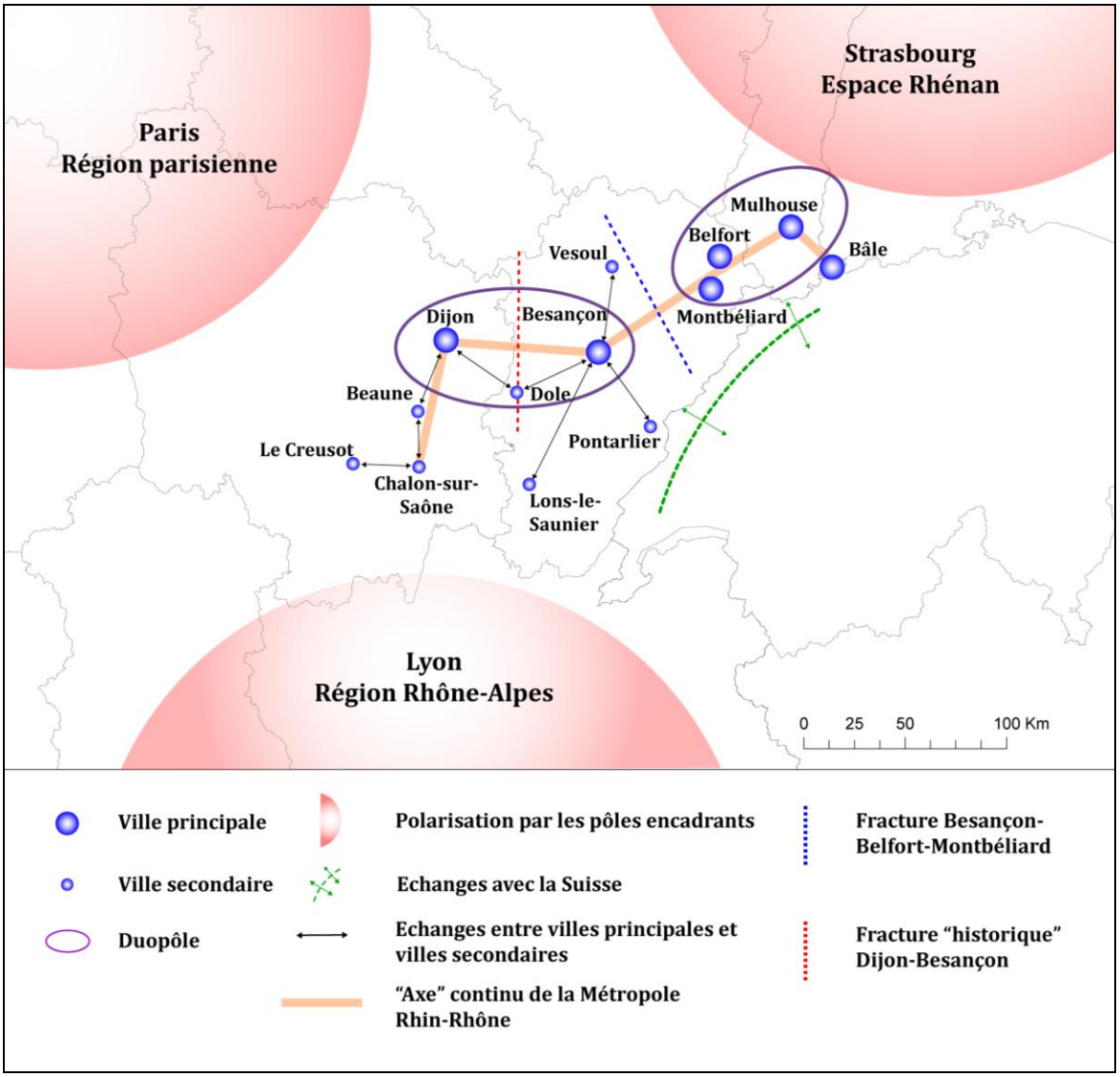
b – … et multipolaire

À l'échelon de l'aire Rhin-Rhône, la région Franche-Comté se situe idéalement au centre. Mais comment envisager cette situation centrale ? À première vue, les discours des acteurs sont pessimistes parce que ce centre, au sens géométrique du terme, semble « tiraillé », entre les voisins dijonnais et mulhousiens. En effet, nombreux sont les acteurs à considérer la Franche-Comté comme une région soumise à une forte attraction des agglomérations de Dijon et Mulhouse. C. Mordant indique au sujet de ces forces centrifuges qu'il faut « qu'il y ait une forme de cœur et pour le moment on n'a que des périphéries […] On a le point de départ et le point d'arrivée mais on n'a pas le milieu ». Dans le même ordre d'idée, certains acteurs cristallisent leurs espoirs dans la Métropole Rhin-Rhône qui a pour fonction de faire converger l'ensemble des agglomérations et de donner une place centrale à cette région. B. Garnier, en tant que président du club TGV de Besançon, fait part de ces enjeux: « si les choses se font aux extrémités, c'est la dislocation de ce qu'on connaît aujourd'hui comme étant la région Franche-Comté. Si la Métropole Rhin-Rhône fonctionne, on est au milieu, dans le cas contraire, on explose à l'échelle de 20 ou 30 ans ». Cette dernière citation souligne bien le risque de fractionnement du centre de l'aire Rhin-Rhône et les multiples enjeux liés à la mise en place concomitante de la Métropole Rhin-Rhône et de la branche Est.

CONCLUSION DU TROISIÈME CHAPITRE

Les représentations des acteurs, en complément des facettes physique et organisationnelle, confirment le statut **d'espace intermédiaire** de l'aire Rhin-Rhône (**Fig. 1-52**).

Figure 1 - 52 L'aire Rhin-Rhône vue par les acteurs



Réalisation : Carrouet, 2012

Les perceptions des acteurs soulignent la situation géographique particulière de l'aire Rhin-Rhône. Considérée comme un « entre-deux », un maillon du couloir de circulation mer du Nord - mer Méditerranée, elle est **l'espace-support des infrastructures et des flux allogènes entre les trois sommets du triangle**.

Les acteurs se représentent aussi l'aire Rhin-Rhône comme un espace intermédiaire par **son manque d'identité**. Ce caractère « **non structuré, éclaté et polarisé** » est marqué par « une

ligne de fracture entre l'influence latine et l'influence luthérienne et germanique qu'on trouve avant Montbéliard quand on remonte au nord », selon E. Anguenot, directeur de la Métropole Rhin-Rhône. Cette absence d'unité confirme également les duopôles de Belfort-Montbéliard-Mulhouse et de Dijon-Besançon que l'analyse socioéconomique a mis en évidence.

Néanmoins, même si le manque de cohérence au sein de l'aire Rhin-Rhône est constaté, **la situation n'apparaît pas figée, puisque la Métropole Rhin-Rhône, nouvelle entité politique commune à l'ensemble des agglomérations, est perçue comme une première réalité territoriale.**

CONCLUSION DE LA PREMIÈRE PARTIE

La première partie appelle un constat : **l'aire Rhin-Rhône est dépourvue de dimension territoriale**, si l'on considère l'apport complémentaire des trois facettes du territoire de Maryvonne Le Berre.

Ces trois entrées montrent qu'**elle constitue un espace intermédiaire**. En effet, la facette existentielle, a mis en évidence la dimension multiscalaire attachée à l'expression « Rhin-Rhône ». L'aire Rhin-Rhône est un maillon du vaste couloir mer du Nord - mer Méditerranée, une aire de transit structurée par de grandes infrastructures de transports qui soulignent la fonction circulatoire majeure de cette portion d'espace.

La facette physique et les représentations, en même temps qu'elles confirment l'importance des circulations, soulignent la très faible cohérence interne de l'aire Rhin-Rhône. Ainsi, **les faits historiques, les données démographiques et socio-économiques expriment de fortes disparités spatiales et l'existence de deux duopôles** (Dijon-Besançon et Belfort-Montbéliard-Mulhouse) au sein desquels les relations de voisinage sont privilégiées.

La facette organisationnelle relative au rôle des acteurs a montré la situation marginale de l'aire Rhin-Rhône dans les politiques d'aménagement du territoire ; d'autant que **le renforcement progressif de l'autonomie des collectivités territoriales n'a pas encouragé les coopérations interrégionales au sein d'une aire Rhin-Rhône dont l'unité est affaiblie par de fortes rivalités historiques**. Cependant, **la politique des réseaux de villes, qui incite au développement de nouvelles formes de coopération interurbaine et la création de la Métropole Rhin-Rhône confèrent une première réalité territoriale à notre aire d'étude**. Si la fonction de circulation de l'aire Rhin-Rhône explique en grande partie l'absence d'une dimension territoriale**, la branche Est de la LGV Rhin-Rhône est présentée comme l'élément fondateur de ces coopérations**. En lien avec la boucle de rétroaction du territoire, cette LGV à la dimension régionale affirmée (140 kilomètres de longueur) représente pour les acteurs une nouvelle opportunité de cohésion territoriale. En effet, **le rapprochement des deux duopôles est susceptible d'engager l'aire Rhin-Rhône dans un processus de territorialisation.**

Si la branche Est de la LGV Rhin-Rhône apparaît favorable à l'émergence d'une dynamique territoriale, il convient d'étudier de quelle manière cette infrastructure de transport s'insère dans cet espace intermédiaire, qui n'est pour l'instant qu'une aire de transit.

Deuxième partie - L'aire Rhin-Rhône face à l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire

INTRODUCTION DE LA DEUXIÈME PARTIE

Les trois facettes du territoire soulignent l'appartenance de l'aire Rhin-Rhône à la catégorie des espaces intermédiaires, structurés par les grandes infrastructures de transport qui relient les pôles encadrants. L'aire d'étude est également dépourvue d'une dimension territoriale. Néanmoins, la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, élément fondateur de la Métropole Rhin-Rhône, pourrait engager cet espace-support de circulation dans un processus de territorialisation. Mais comment appréhender cette grande infrastructure de transport ?

Comme l'indique François Plassard, l'accroissement des vitesses, permis par les réseaux de transport modernes, s'accompagne d'une concentration des dessertes au profit d'un nombre de nœuds plus réduits ; sélectivité qui a pour effet d'engendrer de fortes disparités dans l'accessibilité des lieux (Plassard, 1991)[268]. Selon cette logique d'efficacité, la LGV Rhin-Rhône, destinée à améliorer les temps de parcours entre pôles encadrants, risque de renforcer la fonction d'aire de transit de l'aire Rhin-Rhône. Néanmoins, cette LGV aux dimensions spécifiques, avec 140 kilomètres de longueur, puis 190 à l'issue de la réalisation de la seconde tranche, est perçue par les acteurs comme un facteur susceptible de renforcer l'unité de l'aire Rhin-Rhône. En améliorant les échanges entre les agglomérations du couloir Rhin-Saône, distantes d'une centaine de kilomètres entre elles, cette nouvelle offre de transport peut contribuer à l'émergence d'un processus de territorialisation.

Ainsi, la deuxième partie vise à répondre aux deux questions suivantes : comment cette LGV aux dimensions spécifiques s'insère-t-elle dans cette aire de transit ? Dans quelle mesure peut-elle engendrer une nouvelle dynamique territoriale, alors que jusqu'à présent toutes les infrastructures qui desservent l'aire Rhin-Rhône ont eu tendance à renforcer sa fonction de transit ?

Pour répondre à ces questions, la situation intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône est envisagée sous l'angle des réseaux de transport. Après avoir analysé comment cette portion d'espace est structurée par les réseaux de transport, nous présenterons les spécificités du projet de LGV Rhin-Rhône. Puis, cette situation intermédiaire sera analysée à la lumière des flux de mobilité. Représentatives du fonctionnement actuel, ces mobilités, confrontées au schéma de desserte de la branche Est, permettent d'envisager si cette infrastructure aux dimensions spécifiques, peut constituer le facteur d'émergence d'une solidarité territoriale encore inexistante.

---

[268] PLASSARD, François. Le train à grande vitesse et le réseau des villes. *Transports*, 1991, n°345, p. 14-23

CHAPITRE 4 – L'AIRE RHIN-RHÔNE : UN ESPACE-SUPPORT DE CIRCULATION

> *« Depuis toujours, les ingénieurs ont cherché à améliorer les conditions de circulation en augmentant les vitesses. Cette logique du « toujours plus vite » repose sur le postulat que toute amélioration techniquement possible est socialement souhaitable. […] Le développement de la grande vitesse ferroviaire a son origine dans cette volonté de gagner du temps sur le temps plus que de produire une nouvelle organisation spatiale » (Plassard, 1998, p. 121)*[269].

L'aire Rhin-Rhône, en tant qu'espace intermédiaire, existe uniquement par les circulations. Pour analyser plus finement cette situation, il convient de montrer comment les réseaux de transport ont structuré cette aire de transit.

S'il est évident que l'aire Rhin-Rhône favorise les circulations entre Europe du nord et Europe du sud, elle n'est pas la seule voie de passage sur ces relations. Il convient dans un premier temps d'analyser cette situation sous l'angle des réseaux de transport dont les principes de réalisation et d'exploitation oscillent entre une logique « jacobine », qui s'appuie sur les radiales convergeant vers Paris, et une logique méridienne correspondant au cadre plus vaste des anciennes frontières de la Lotharingie (4-1)

C'est dans cette double logique que s'inscrit le projet de LGV Rhin-Rhône et plus particulièrement la branche Est. Si à l'image des autoroutes, les LGV sont construites pour améliorer les temps de parcours entre pôles encadrants, la double dimension radiale et transversale de cette nouvelle infrastructure constitue un enjeu spécifique pour l'aire Rhin-Rhône qui dans les scénarios les plus pessimistes pourrait conduire au renforcement de sa situation d'espace-support de circulation (4-2).

269 PLASSARD, François. L'Europe à grande vitesse. In : ROSSEL, Pierre, BASSAN, Michel, ROY, Marie-Annick (dir.). Au-delà du laboratoire : les nouvelles technologies à l'épreuve de l'usage. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 1998. p. 111-124

4-1 Un couloir naturel structuré par de grands réseaux de transport

L'étude de la situation d'espace-support d'infrastructures de transport ne peut se faire sans aborder, dans une démarche multiscalaire, les liaisons entre pôles encadrants. La situation d'aire de transit de l'aire d'étude repose à la fois sur une dimension européenne, avec les relations mer du Nord – mer Méditerranée, et nationale par son insertion dans le triangle Paris-Strasbourg-Lyon. Dans ce cadre, l'aire Rhin-Rhône apparaît comme un « axe » fragile concurrencé par d'autres voies de passage entre pôles encadrants (Wœssner, 2006)[270].

Cette fragilité s'illustre tout d'abord par la faiblesse des infrastructures fluviales et aéroportuaires (4-1-1). De plus, si l'aire Rhin-Rhône apparaît mieux dotée en infrastructures routières et ferroviaires, ces dernières, conçues pour répondre aux besoins de mobilité des grands pôles encadrants, contribuent à renforcer sa fonction de transit (4-1-2).

4-1-1 Un déficit d'infrastructures fluviales et aéroportuaires

a – Un couloir de navigation ancien

- Un « serpent de mer » : la jonction entre les deux fleuves

La volonté de joindre les fleuves Rhin et Rhône est très ancienne. Dès l'époque romaine Lucius Vetus, légat des Gaules, veut entreprendre la réalisation d'un canal entre la Saône et la Moselle pour rejoindre le Rhin afin de faciliter l'acheminement des troupes romaines dans le nord de la Gaule. Au cours du XVIIIème siècle, Claude-Quentin La Cliche, officier attaché à la Direction des fortifications de Besançon, envisage également de relier ces fleuves par la vallée du Doubs. Ce tracé est repris par l'ingénieur Philippe Bertrand, en 1774. Dès cette époque, l'envergure européenne du projet est avérée. Ainsi, le rapporteur de l'Assemblée, Regnault d'Epercy indique : « le canal joindra aussi, non seulement Bâle et Constance, mais Francfort et toutes les villes qui sont sur les affluents du Rhin, de sorte qu'au moyen des canaux du Languedoc, du Charolais et de Bourgogne qui s'y embranchent, on verra le centre de la France, sa capitale, ses 3 mers et ses 4 fleuves communiquer librement entre eux, et avec une grande partie de la Suisse, de l'Allemagne et des Pays-Bas » (Regnault d'Epercy, 1791, cité dans Bernot *et al,* 1998, p. 92)[271]. Les travaux ne débutent que plus tard, sous le règne de Bonaparte, pour se

[270] WŒSSNER, Raymond. L'éternel retour du Corridor Rhin-Rhône. *Annales de Géographie*, 2006, n°647, p. 2-25

[271] REGNAULT D'EPERCY. 1791. [cité dans BERNOT, Jacques, ROCCA SERRA, Jacques, SCHREIBER, Marc. *Canal Rhin-Rhône Le dossier*. Paris : ECONOMICA, 1998, 221p. p. 92]

terminer en 1830, date à laquelle le premier bateau parcourt le canal jusqu'à l'entrée de Strasbourg, dont la traversée sera effective dès 1838. Le fonctionnement du canal Rhin-Rhône, qui affiche les tarifs les plus bas de toutes les voies de navigation de France, permet alors un développement des industries locales (Fischbach, Wagner, 2008)[272]. À partir de 1879, à l'image des autres canaux français, le canal Rhin-Rhône va connaître des modifications de capacité[273] sous l'impulsion de Charles de Freycinet, alors ingénieur du Corps des mines. Ces modifications permettent la navigation de péniches de 300 tonnes, dénommées « péniches Freycinet ».

Malgré la réalisation de cette liaison entre Rhin et Rhône, le canal fait pâle figure par rapport à d'autres infrastructures fluviales au gabarit plus important tel les bassins de la Moselle et du Rhin. Si la part du transport fluvial reste mineure en 2009, avec 3,7 % du transport en France, VNF[274] indique qu'elle n'est pas négligeable sur certains bassins. Une synthèse de 2005 indique que la part du transport fluvial est « de l'ordre de 10% sur l'axe Rhône-Saône ou sur le Nord – Pas-de-Calais, [de] 20% sur les bassins mosellan et Seine-Oise et dépasse 30% sur le corridor rhénan »[275]. Néanmoins, au regard des parts de marché en 2005, le canal Rhin-Rhône apparaît en position marginale en comparaison des bassins du Rhin et de Saône-Rhône, qui pour l'année 2005 totalisent plus de 40%[276] des parts de marché (avec respectivement 32,5%[277] et 8,1% des parts de marché), alors que les chiffres le concernant, jugés « non significatifs »[278], ne sont pas mentionnés. En effet, VNF, dans l'identification des principaux bassins, ne retient pas la région Franche-Comté, espace-support du canal Rhin-Rhône (**Fig. 2-1**). De plus, si le Rhône et la Saône peuvent accueillir des convois totalisant respectivement 1 250 et 1 450 tonnes, la partie intermédiaire n'a qu'un gabarit au demeurant très faible n'acceptant que des bateaux de 250 à 400 tonnes (**Fig. 2-2**).

---

[272] FISCHBACH, Bernard, WAGNER, François. *Du Rhône au Rhin Histoire d'un canal.* Saint-Cyr-sur-Loire : Édition Alain Sutton, 2008, 94p.

[273] Parmi les travaux d'extension de gabarit figure l'agrandissement du sas des écluses avec 39 mètres de longueur et 5,2 mètres de largeur et un mouillage de 1,8 à 2,2 mètres.

[274] Voies Navigables de France.

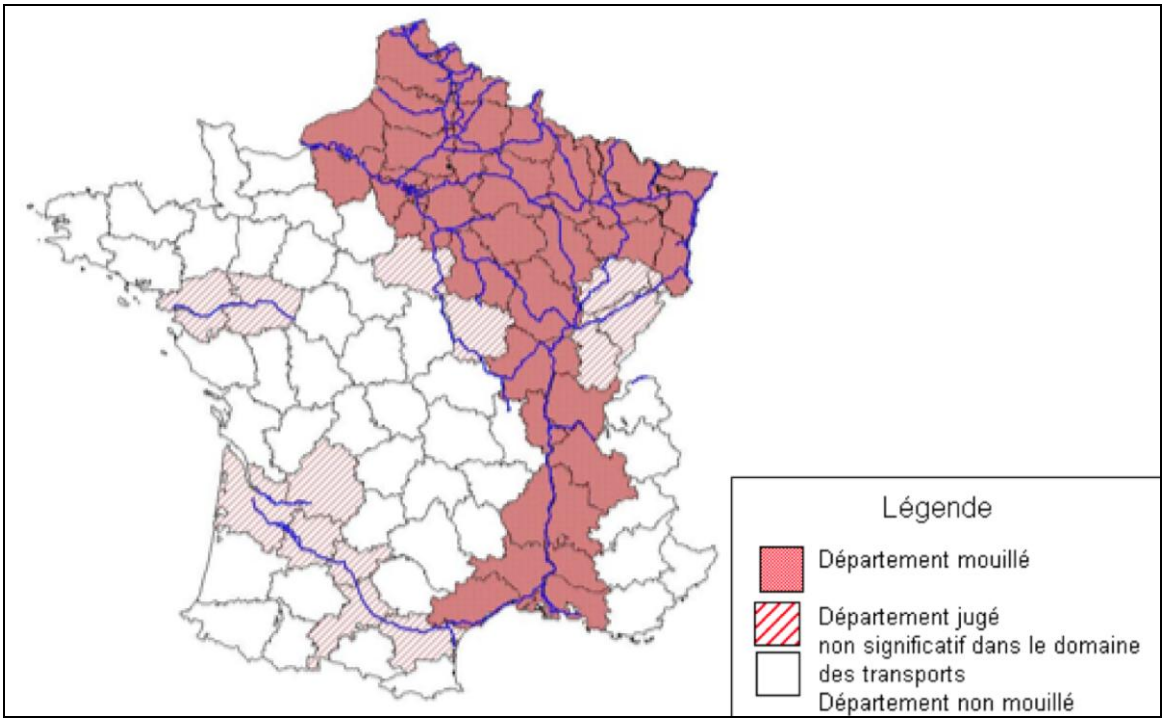
[275] VNF. *Navigation intérieure et parts de marché en 2005.* [en ligne]. http://www.vnf.fr/vnf/content.vnf?action=content&occ_id=30424 (consulté le 26.05.2012)

[276] Calcul sur les tonnes-kilométrique
VNF. *Navigation intérieure et parts de marché en 2005* [en ligne]. http://www.vnf.fr/vnf/content.vnf?action=content&occ_id=30424 (consulté le 26.05.2012)

[277] Y compris les transports internationaux.

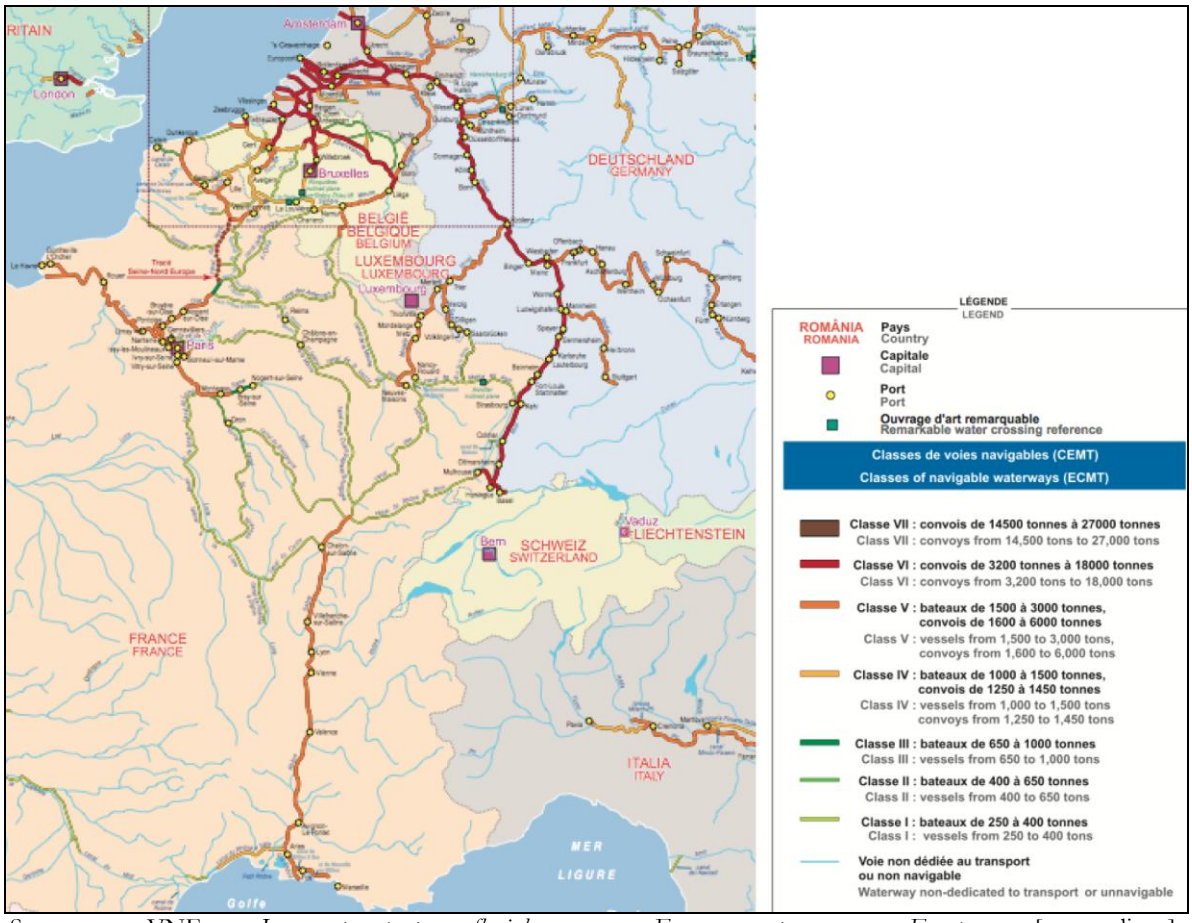
[278] VNF. *Navigation intérieure et parts de marché en 2005.* [en ligne]. http://www.vnf.fr/vnf/content.vnf?action=content&occ_id=30424 (consulté le 26.05.2012)

Figure 2 - 1 Les catégories de départements pour le transport fluvial en France



Source : VNF. *Navigation intérieure et parts de marché en 2005*. [en ligne]. http://www.vnf.fr/vnf/content.vnf?action=content&occ_id=30424 (consulté le 26.05.2012)

Figure 2 - 2 Les gabarits des voies navigables en Europe



Source : VNF. *Le transport fluvial en France et en Europe.* [en ligne]. http://www.vnf.fr/vnf/content.vnf?action=content&occ_id=32276 (consulté le 26.05.2012)

De fait, comme l'indique Raymond Wœssner le canal ne possède pas l'envergure d'une grande voie de navigation : « le chenal est mal entretenu, les croisements sont difficiles et le tirant d'eau est limité à 1,80 mètre » (Wœssner, 2010, p.5)[279]. Pour améliorer ces conditions de navigabilité, la liaison fait l'objet d'un projet de réalisation d'un canal à grand gabarit.

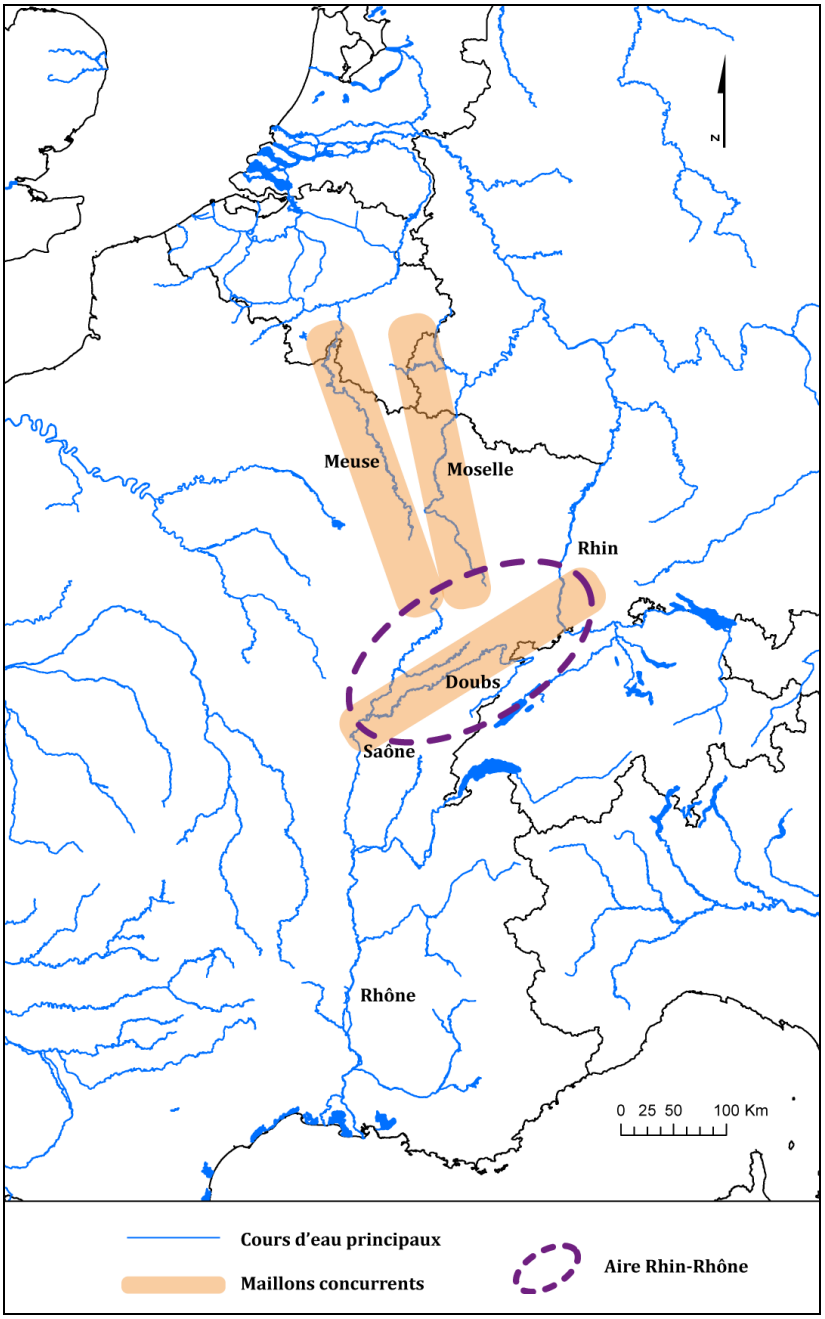
- L'échec du canal à grand gabarit Rhin-Rhône

Initié à partir des années 1960, le projet de canal à grand gabarit Rhin-Rhône est conçu pour améliorer les relations fluviales entre le nord et le sud de l'Europe. À ce dessein, trois itinéraires sont proposés à partir de la Saône, passant respectivement par la Meuse, la Moselle et l'Alsace (**Fig. 2-3**). Cette dernière possibilité concerne directement l'aire Rhin-Rhône puisque

[279] WŒSSNER, Raymond. Vers l'invention d'un corridor métropolitain Rhin-Rhône ? In : Actes du colloque de la Commission de Géographie des Transports, *Interregionalité et réseaux de transports*. Presses universitaires de Franche-Comté, 2010. p. 73-84

pour rejoindre l'Alsace, le tronçon projeté emprunte la vallée du Doubs, la Porte de Bourgogne et la vallée de l'Ill.

Figure 2 - 3 Les itinéraires concurrents pour les liaisons fluviales à grand gabarit

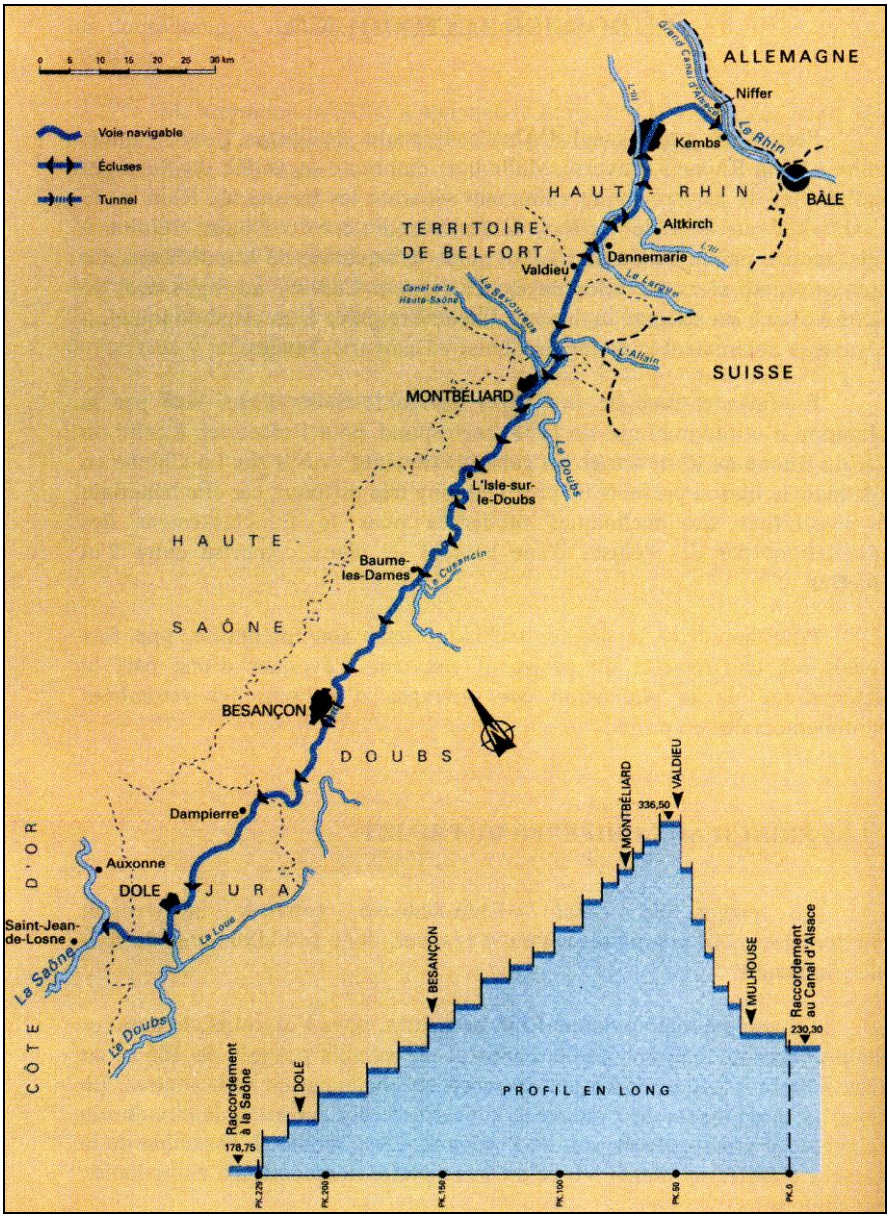


Réalisation : Carrouet, 2012

Cet itinéraire est d'ailleurs plébiscité pour deux raisons, l'une économique et l'autre politique. D'une part, le tracé traverse des « zones plus densément peuplées et qui disposent déjà d'une tradition industrielle et de centres très importants tels que Dole, Besançon, Montbéliard et

Belfort » (Savey, 1989, p. 104)[280]. Il est, d'autre part, soutenu par les gouvernements successifs, qui voient en ce projet une opportunité pour accélérer l'intégration européenne. Ces deux facteurs contribuent à l'avancement du projet puisque dès 1973, sa conception technique est confiée à la Compagnie Nationale du Rhône (**Fig. 2-4**), et dès la fin des années 1970, les premiers travaux sont réalisés aux deux extrémités de l'ouvrage (bief de Niffer-Mulhouse et achèvement de l'aménagement de la Saône).

Figure 2 - 4 Le tracé du canal à grand gabarit Rhin-Rhône



Source : BERNOT, Jacques, ROCCA SERRA, Jacques, SCHREIBER, Marc. *Canal Rhin-Rhône Le dossier*. Paris : ECONOMICA, 1998, 221p. p. 150

[280] SAVEY, Pierre. Les projets fluviaux dans le couloir Rhône-Rhin. p. 103-123. In : BONNAFOUS, Alain (dir.) *Les couloirs Rhin-Rhône dans l'espace européen. Quel avenir ? Quelles relations ? Quelles priorités ?* Actes du Colloque, 12-13 octobre 1989, Lyon, 388 p.

Néanmoins, ce projet, pourtant bien avancé, va connaître de nombreux atermoiements et pour reprendre le titre de la thèse de Laurent Kammerer, fait figure de « non décision de l'État (Kammerer, 1978)[281]. Sans entrer dans le détail des différents évènements qui ont jalonné l'histoire du canal à grand gabarit, nous pouvons signaler deux oppositions majeures.

Comme l'indique Alain Bonnafous, la « non-décision » de l'État s'explique par « l'opiniâtreté à défendre la liaison qu'ont manifesté beaucoup d'élus des six régions françaises qui, de Sète et Marseille-Fos à Strasbourg, se sont sentis concernés par le projet » (Bonnafous, 1997, p. 120)[282].

En dépit de cet engouement politique, ce projet « pharaonique » est dénoncé en raison de sa faible rentabilité même si « dans les années 90, l'élection de Raymond Barre à la présidence de l'Association Mer du Nord-Méditerranée[283], [redonne] au dossier une certaine crédibilité économique » (Bonnafous, 1997, p. 120)[284]. Parmi les opposants au projet, figurent notamment les mouvements nimbystes[285] et les associations d'écologistes, qui remettent en cause la légitimité du projet au regard de ses impacts environnementaux[286] et d'une viabilité économique insuffisante (Rissoan, 1995)[287].

Finalement, en 1997, Dominique Voynet alors Ministre de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, met fin à ces tergiversations en déclarant l'abandon définitif du projet, pourtant inscrit dans la loi pour l'aménagement et le développement du territoire de 1995.

L'histoire de ce projet, outre le fait qu'elle souligne la place de l'aire Rhin-Rhône dans les courants d'échanges entre le nord et le sud de l'Europe, met en exergue les enjeux de développement territorial liés à la structuration de ce couloir par les réseaux de transport. En témoigne le jeu exercé par les associations de lobbying. Composées dans leur grande majorité d'élus locaux ayant des relais dans la sphère politique nationale, leur rôle et ce fût le cas pour

---

281 KAMMERER, Laurent. *Un processus de répétition dans l'échec : la non-décision « canal Rhin-Rhône »*. 1978. 570 p. Thèse de Doctorat, Gestion, Paris 9, 1978.

282 BONNAFOUS, Alain. Le projet de liaison Rhin-Rhône à gabarit européen ou les mystères d'un pari. *Annales de Géographie*. 1997, vol 106, n°593, p. 107-128

283 Une association d'élus déjà mentionnée dans la première partie dont la fonction est de promouvoir les liaisons de transport entre Mer du Nord et Mer Méditerranée.

284 BONNAFOUS, A. *op.cit.*

285 NYMBY (Not In My Back Yard, « Pas dans mon arrière cours »). Les nimbystes sont regroupés dans une association composée de riverains qui s'oppose à la réalisation d'un projet.

286 Parmi les impacts sur l'environnement, on peut citer par exemple : la dégradation de la qualité des eaux et la disparition de 50% des zones humides

Source : RISSOAN, Jean-Pierre. Chronique rhodanienne : Le canal Rhin-Rhône, débat sur un projet. *Revue de géographie de Lyon*, 1995, Vol.70, n°1, p. 77-79

287 RISSOAN, J-P., *op. cit.*

l'association Mer du Nord-Méditerranée, est d'assurer la promotion de ces infrastructures de transport, considérées comme des vecteurs de développement économique.

Le contexte de renouveau du transport fluvial à l'échelon européen, illustré en France par l'inscription dans la loi Grenelle I de 2009 de la réalisation de la jonction Seine-Escaut, se traduit par la réapparition de deux projets d'infrastructures fluviales à grand gabarit qui concernent directement l'aire Rhin-Rhône. Le premier, soutenu par l'association Saône-Doubs-Rhin, reprend le tracé du canal à grand gabarit Rhin-Rhône, réactivant ce qu'on pourrait appeler « une culture du maillon » ; comme l'illustre le site internet de l'association qui fait de « cette nouvelle liaison Saône-Doubs-Rhin […] le maillon final reliant l'Europe du nord et de l'est à l'Europe du sud » [288] (**Fig. 2-5** et **Fig. 2-6**) Le second, la liaison Seine-Moselle-Rhône, plus avancée, apparaît comme un projet « concurrent » de la liaison Rhin-Rhône et réanime la concurrence qui prévalait lors des premières études sur la réalisation du canal à grand gabarit[289] (**Fig. 2-7**).

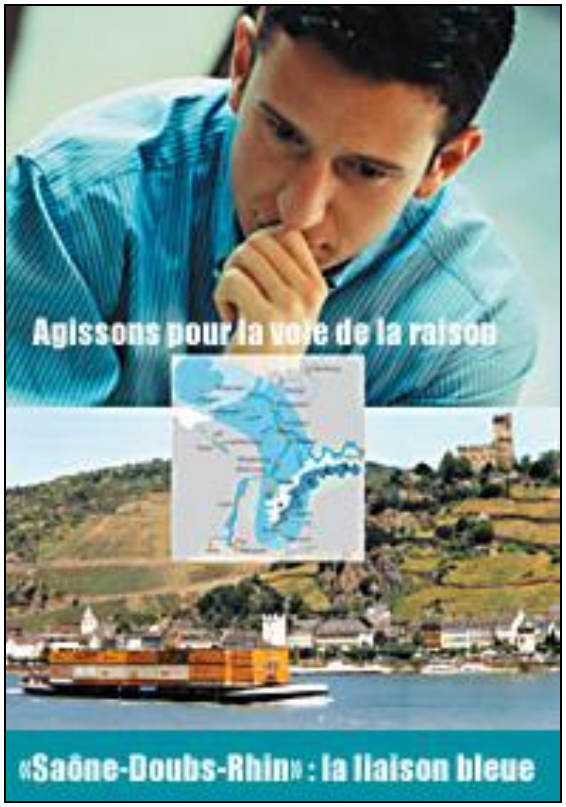
Figure 2 - 5 Autocollant de l'association Saône-Doubs-Rhin

Source : ASSOCIATION SAÔNE-DOUBS-RHIN. *Boutique*. [en ligne]. http://www.saone-rhin.com/boutique.php (consulté le 26.05.2012)

[288] Association Saône-Doubs-Rhin. *Boutique* [en ligne]. http://www.saone-rhin.com/boutique.php (consulté le 26.05.2012)

[289] Cette association, dénommée dans un premier temps « Seine Moselle Rhône », a changé de nom à la suite d'une fusion avec l'association Mer du Nord Méditerranée. Cette dernière soutenait auparavant le projet de canal à grand gabarit Rhin-Rhône.

Figure 2 - 6 Affiche de promotion de l'association Saône-Doubs-Rhin



Source : ASSOCIATION SAÔNE-DOUBS-RHIN. *Boutique*. [en ligne]. http://www.saone-rhin.com/boutique.php (consulté le 26.05.2012)

Figure 2 - 7 Affiches de promotion de l'association Seine-Moselle-Rhône

Sources : ASSOCIATION SEINE-MOSELLE-RHÔNE. *Le projet Moselle-Saône*. [en ligne]. http://seine-moselle-rhone.asso.fr/spip.php?article58 (consulté le 26.05.2012)

Même si le transport fluvial est minoritaire en termes de part de marché, la longue histoire des liaisons fluviales Rhin-Rhône est riche d'enseignements. Elle souligne la place de maillon clé de l'aire Rhin-Rhône dans le vaste couloir de circulation qui relie la mer du Nord à la Méditerranée. Toutefois, l'aire Rhin-Rhône n'est pas la seule voie de passage sur ces liaisons européennes, et l'abandon du canal à grand gabarit, qui remet en cause un possible développement territorial par les réseaux souligne la fragilité de situation de cet espace intermédiaire.

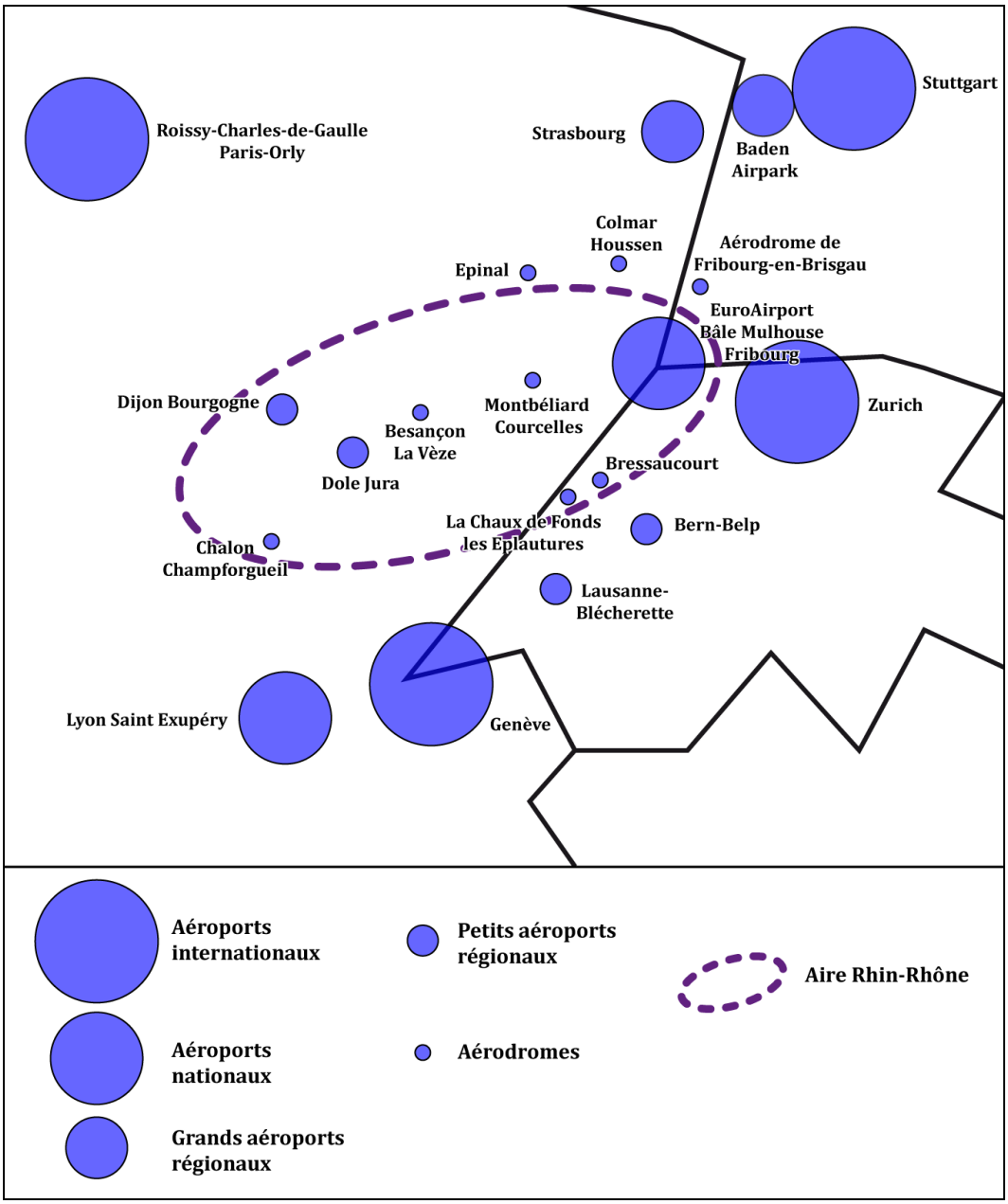
L'aire Rhin-Rhône, considérée comme maillon du couloir de circulation mer du Nord – mer Méditerranée reste, en raison d'un déficit d'infrastructures fluviales, à l'écart des grands courants d'échanges européens.

b – Une desserte aéroportuaire hétérogène

La situation intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône entre des régions métropolitaines dotées de grands aéroports a pénalisé le développement de ces mêmes infrastructures (**Fig. 2-8**). À l'échelon européen, la relative proximité de deux aéroports suisses (Genève, Zurich) et d'un allemand (Stuttgart) confirme la situation « d'entre-deux » de l'aire Rhin-Rhône. À l'échelon français, les trois métropoles qui encadrent l'aire d'étude sont desservies par des aéroports importants présentant néanmoins des niveaux de fréquentation très hétérogènes. Ainsi, en 2009, l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle a accueilli 57 millions de passagers locaux[290] alors que les aéroports de Lyon et de Strasbourg ont reçu respectivement 7,5 millions et 1 million de passagers.

[290] Selon la DGAC, les passagers locaux sont les « passagers commençant ou terminant leur voyage dans l'aéroport considéré, y compris les passagers en correspondance (c'est-à-dire effectuant un arrêt momentané sur l'aéroport et continuant leur voyage sous un numéro de vol différent, chaque passager étant alors compté deux fois) ».
Source : DGAC. *Activité des aéroports français année 2009*. [en ligne]. http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Analyses-enquetes-et-statistiques-.html (consulté le 26.05.2012)

Figure 2 - 8 Des aéroports internationaux aux marges de l'aire Rhin-Rhône[291]



Source : DGAC[292], OFT[293]
Réalisation : Carrouet, 2012

[291] La distinction des aéroports repose sur le nombre de passagers locaux en 2009.
les aéroports internationaux comptent plus du 10 millions de passagers, les aéroports nationaux entre 5 et 10 millions, les grands aéroports régionaux entre 1 et 5 millions et les petits aéroports régionauxmoins de 1 million.

[292] Direction Générale de l'Aviation Civile
Source : DGAC. *Activité des aéroports français année 2009*. [en ligne]. http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Analyses-enquetes-et-statistiques-.html (consulté le 26.05.2012)

[293] Office Fédéral de la statistique
Source : OFS. *Aviation civile suisse Statistique annuelle.* [en ligne]. http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/11/07/03/01.html (consulté le 26.05.2012)

La proximité relative de ces grands aéroports européens, associée à la faible taille des villes de l'aire Rhin-Rhône, explique l'absence d'aéroports d'envergure internationale. Au sein de l'aire Rhin-Rhône, la répartition de l'offre aéroportuaire est fortement contrastée. L'est de l'aire Rhin-Rhône présente un bon niveau d'équipement avec la présence de l'EuroAirport Bâle-Mulhouse-Fribourg, seul aéroport de rang supérieur, alors que l'ouest, desservi par les petits aéroports régionaux de Dijon et Dole, apparaît sous-équipé. Cette disparité s'illustre par le trafic et les liaisons régulières proposées par chacune de ces plateformes aéroportuaires. En 2012, avec 3,8 millions de passagers locaux et 31 000 tonnes de fret, l'EuroAirport, desservi par près de 80 relations, se place au premier rang des aéroports de l'aire Rhin-Rhône. En revanche, les aéroports de Dijon et Dole, n'ont qu'une fréquentation réduite : ils enregistrent respectivement un trafic de 12 000 et 2 200 passagers locaux et n'ont aucune activité de fret. Leur desserte se caractérise en outre par un nombre limité de relations régulières : trois pour Dijon (Bordeaux, Nantes et Toulouse) et six pour Dole (Porto, Gérone, Cambridge, Tunis, Bastia et Nice). On peut d'ailleurs s'interroger sur la proximité de ces deux aéroports, distants de seulement 50 kilomètres ; d'autant que cette situation de concurrence a, pour reprendre les termes de Raymond Wœssner, « fait capoter les projets d'aéroport commun entre Besançon et Dijon » (Wœssner, 2010, p.79)[294].

Même si l'EuroAirport est un aéroport de rang supérieur, les agglomérations de l'aire Rhin-Rhône restent en marge des grandes relations aériennes nationales et européennes. Elles disposent néanmoins, par le biais d'une interconnexion air-fer inégalement valorisée, d'un accès à l'offre aérienne très diversifiée[295] des grands aéroports internationaux. Les populations de l'agglomération dijonnaise bénéficient ainsi de possibilités de rabattement vers les aéroports de Roissy et Genève, directement connectés au réseau ferroviaire. Ce dernier met Dijon à 1h50[296] de Roissy-Charles-de-Gaulle (contre 3h30 en voiture) et à 3h20 de Genève (contre 2h50 en voiture). Depuis Besançon, si l'accessibilité à Roissy reste pénalisée par des temps de trajet de près de 5h, les populations de l'agglomération disposent en revanche d'une bonne accessibilité routière aux aéroports de Genève et de Lyon. La liaison vers Genève s'effectue en 2h30 en voiture et en 3h50 en train, celle vers Lyon-Saint-Exupéry en 2h45 par la route et en 4h30 par le réseau ferroviaire. Les agglomérations situées à l'est de l'aire Rhin-Rhône (Montbéliard, Belfort et Mulhouse) bénéficient, quant à elles, d'une accessibilité de meilleure qualité en direction des grands aéroports

---

294 WŒSSNER, R., *op. cit.*

295 Parmi les grands aéroports internationaux bordant l'aire Rhin-Rhône, ceux de Roissy-Charles-de-Gaulle, de Zurich et de Genève proposent respectivement 270, 150 et 100 destinations différentes. L'aéroport de Lyon Saint-Exupéry est en retrait avec 75 destinations différentes.

296 Nous avons retenu les meilleurs temps de parcours.

internationaux de l'espace rhénan. Par exemple, au départ de Mulhouse, il faut seulement 1h20 en voiture et 1h50 en train pour rejoindre l'aéroport de Zurich. Au départ de Belfort, le trajet vers Zurich est de 1h50 en voiture et de 3h00 en train.

En fonction de leur situation, les agglomérations de l'aire Rhin-Rhône présentent une accessibilité différenciée aux grands aéroports internationaux. La mise en service de la branche Est peut modifier ces conditions d'accès et les pratiques de rabattement qui leur sont liées. Depuis décembre 2011, la nouvelle offre a réduit de façon notable la durée des trajets ferroviaires entre l'ouest de l'aire Rhin-Rhône et les aéroports de Bâle et de Zurich. Au départ de Dijon, le temps d'accès à l'EuroAirport est passé de 3h30 en 2011 à 2h00 en 2012 ; la liaison vers Zurich s'effectue désormais en 2h25, contre près de 5h en 2011. De plus, il convient d'ajouter que l'accessibilité en direction de l'EuroAirport sera encore améliorée à partir de l'année 2017, des travaux étant prévus sur la ligne Strasbourg-Bâle pour un raccordement direct à l'aéroport[297]. Ces modifications de l'accès au réseau aérien peuvent entraîner une redistribution des flux de rabattement entre les villes de l'aire Rhin-Rhône et les grands aéroports internationaux qui l'encadrent.

Sa situation d'espace intermédiaire, alliée au poids démographique et économique insuffisant des villes de l'aire Rhin-Rhône par rapport aux pôles encadrants, s'illustrent par une faible intégration aux réseaux de transports fluviaux et aériens. L'abandon du projet de canal à grand gabarit ne lui a pas permis de valoriser sa position de maillon sur les liaisons fluviales entre le nord et le sud de l'Europe et sa fonction de transit s'est trouvée fragilisée par la concurrence d'autres itinéraires. Sa situation intermédiaire entre de grandes métropoles dotées d'aéroports d'envergure internationale fait que les plateformes aéroportuaires sont limitées et très inégalement réparties. L'est de l'aire d'étude est, par l'intermédiaire de l'EuroAirport, bien intégrée au réseau aérien européen, alors que l'ouest est desservi par deux petits aéroports régionaux caractérisés par une offre de desserte peu étoffée. La faiblesse de cette offre impose des rabattements en direction des aéroports des pôles encadrants, renforçant la polarisation de ces derniers sur l'aire Rhin-Rhône.

Ce déficit des infrastructures fluviales et aéroportuaires est toutefois compensé par une meilleure intégration au réseau routier et ferroviaire. Ces derniers, très représentatifs de la situation d'espace intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône, ont largement contribué à la structurer.

---

[297] En provenance de France, il faut actuellement utiliser une navette en gare de Saint-Louis pour se rendre à l'EuroAirport, pour un temps de trajet de 10 minutes.

4-1-2 Une situation intermédiaire déterminée par les réseaux routiers et ferrés

a – Un maillon stratégique pour les circulations nord-sud en Europe

- Des circulations méridiennes dominantes

La portion occidentale du continent européen possède les densités d'infrastructures les plus importantes au monde. Principalement orientées sur un axe nord-sud, les circulations, intégrées au couloir mer du Nord – mer Méditerranée, dessinent un « « pont terrestre » [...] entre deux façades portuaires actives » (Bavoux, Charrier, 1994, p.60)[298].

Néanmoins, les grandes périodes qui ont marqué l'histoire de l'Europe ont conduit, selon l'évolution des considérations stratégiques et des relations commerciales entre ces deux façades, à une alternance entre les circulations nord-sud et est-ouest. Historiquement, les relations méridiennes sont d'abord privilégiées avec la disposition des voies romaines partant de Rome jusqu'aux extrémités de la Gaule (Ollivro, 2000)[299]. Cette orientation s'atténue dans les périodes suivantes sous l'influence du centralisme des États, avec l'émergence d'une organisation en étoile qui facilite l'acheminement des troupes militaires et le contrôle du territoire. Plus récemment, la mise en place du rideau de fer renforce l'orientation nord-sud, mais la chute de ce dernier provoque un rééquilibrage en faveur des relations est-ouest, le couloir méridien étant « à nouveau en concurrence avec l'axe constitutif de l'Union européenne en voie d'élargissement de Londres à Varsovie, de Paris à Vienne et Budapest » (Dézert, 2003, p.17)[300].

L'alternance relativement récente des deux courants de circulation place l'aire Rhin-Rhône en situation d'interface. Elle est une voie de passage naturelle entre mer du Nord et mer Méditerranée, mais également une bordure est du territoire français favorisant les échanges entre l'est et l'ouest du continent européen. À l'échelon européen, ce maillon est un espace de connexion entre deux isthmes majeurs, supports des circulations nord-sud, « l'isthme français » et « l'isthme européen ». Ces deux grands couloirs de circulation méridiens se sont succédés dans l'histoire des relations entre les deux façades maritimes. En effet, l'isthme français « utilisant le Mont-Cenis, le Saint-Bernard, le Simplon ou le sillon Rhodanien avec leurs prolongements champenois, lorrain ou rhénan » (Bavoux, Charrier, 1994, p.61)[301] est éclipsé à partir du XIVème

---

[298] BAVOUX, Jean-Jacques, CHARRIER, Jean-Bernard. *Transports et structuration de l'espace dans l'Union européenne*. Paris : Masson, 1994. 222p.

[299] OLLIVRO, Jean. *L'homme à toutes vitesses : de la lenteur homogène à la rapidité différenciée*. Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2000. 179p. (Collection espace et territoires)

[300] DÉZERT, Bernard. La mutation des moyens d'échange. In : AUPHAN, Étienne, DÉZERT, Bernard (dir). L'Europe en mouvement : population, transports, aménagement, tourisme. Paris : Ellipses, 2003. 319p.

[301] BAVOUX J-J., CHARRIER J-B., *op. cit.*

siècle par « l'isthme allemand », plus à l'est. Cette seconde voie, qui possède l'avantage d'être « la voie la plus courte, la plus droite entre Flandres et Italie » (Bavoux, Charrier, p.61)[302], emprunte les routes des cols du Saint-Gothard et du Brenner, et trouve sa réussite dans l'essor du monde germanique et plus généralement de l'Europe Centrale. L'aire Rhin-Rhône apparaît ainsi comme un couloir naturel favorisant la connexion de ces deux grands couloirs de circulation.

- L'aire Rhin-Rhône : un maillon concurrencé

La présentation des liaisons fluviales et des grands projets qu'elles ont suscités a souligné l'existence de couloirs de circulation concurrents. Cette situation se vérifie également si l'on considère les réseaux routiers et ferroviaires.

Cette concurrence est d'abord présente au nord, dans le secteur du fret, avec le passage par la Moselle, puisque que le hub[303] de Metz-Sablon avec près de 120 000 wagons par an « traite les échanges intercontainer entre les ports du Bénélux et la Suisse, l'Italie et la Pénisule Ibérique » (Forthoffer, 2003, p. 57)[304]. Cette situation de concurrence est aussi renforcée par l'existence de grands corridors européens de fret ferroviaire. Qu'ils soient d'orientation nord-sud ou est-ouest, aucun des six corridors de fret européens identifiés à la suite d'une étude commandée par l'Union Européenne, corridors par lesquels « transitent quelque 20% du volume total de fret européen [alors] qu'ils ne représentent que 6 % de la longueur des voies RTE-T[305] » ne traverse l'aire Rhin-Rhône. Pire encore, le corridor C, entre Anvers, Bâle et Lyon, tangente le couloir Rhin-Rhône, ne desservant que Dijon et Mulhouse à ses extrémités (**Fig. 2-9**).

---

[302] BAVOUX J-J., CHARRIER J-B., *op. cit.*

[303] Un hub est « un point nodal où s'effectuent, selon des rythmes synchronisés, le rabattement, le transbordement et la redistribution de trafics provenant d'un ensemble d'origines et gagnant un ensemble de destinations, chacun de ces lieux étant ainsi relié indirectement à chacun des autres lieux ». Source : BAVOUX Jean-Jacques *et al. Géographie des transports*. Paris : Armand Colin, 2005, 231p. (p. 216)

[304] DÉZERT, B., *op. cit.*

[305] Réseaux transeuropéens. Le site de la commission européenne indique que ces réseaux de transport à l'échelle européenne sont apparus « à la fin des années 1980, en corrélation avec le Marché unique proposé à cette époque. Parler d'un grand marché à l'intérieur duquel la libre circulation des marchandises, des personnes et des services serait assurée n'avait de sens que si les différentes régions et les réseaux nationaux composant ce marché étaient correctement reliés au moyen d'une infrastructure moderne et efficace ».
Source : COMMISSION EUROPÉENNE. *Réseaux transeuropéens.* [en ligne]. http://ec.europa.eu/ten/index_fr.html (consulté le 5.07.2012)

Figure 2 - 9 Le corridor C de fret ferroviaire bordant l'espace Rhin-Rhône

Source : CORRIDOR C. *Qui sommes-nous ?* [en ligne]. http://www.corridorc.eu/fr/mission/Un-corridor-européen (consulté le 5.07.2012)

Au sud de l'aire Rhin-Rhône, le principal concurrent pour le fret, mais également pour le transport de voyageurs, est le projet de LGV Lyon-Turin, qui outre sa fonction de connexion entre les deux isthmes, permet l'ouverture vers la Méditerranée. Sa mise en service est prévue pour 2025, et l'investissement financier de la part des États français et italiens (5 milliards) et de l'Union Européenne (2,6 milliards) en font un réel concurrent.

De par son insertion dans les grands courants de circulation à l'échelon européen, l'aire Rhin-Rhône constitue à juste titre un maillon, « un espace de connexion » sur les liaisons est-ouest et surtout nord-sud. Malgré la présence d'axes concurrents, positionnés au nord comme au sud, l'aire Rhin-Rhône constitue, à un échelon plus fin, une interface routière et ferroviaire majeure.

b – Un espace de connexion « relatif »

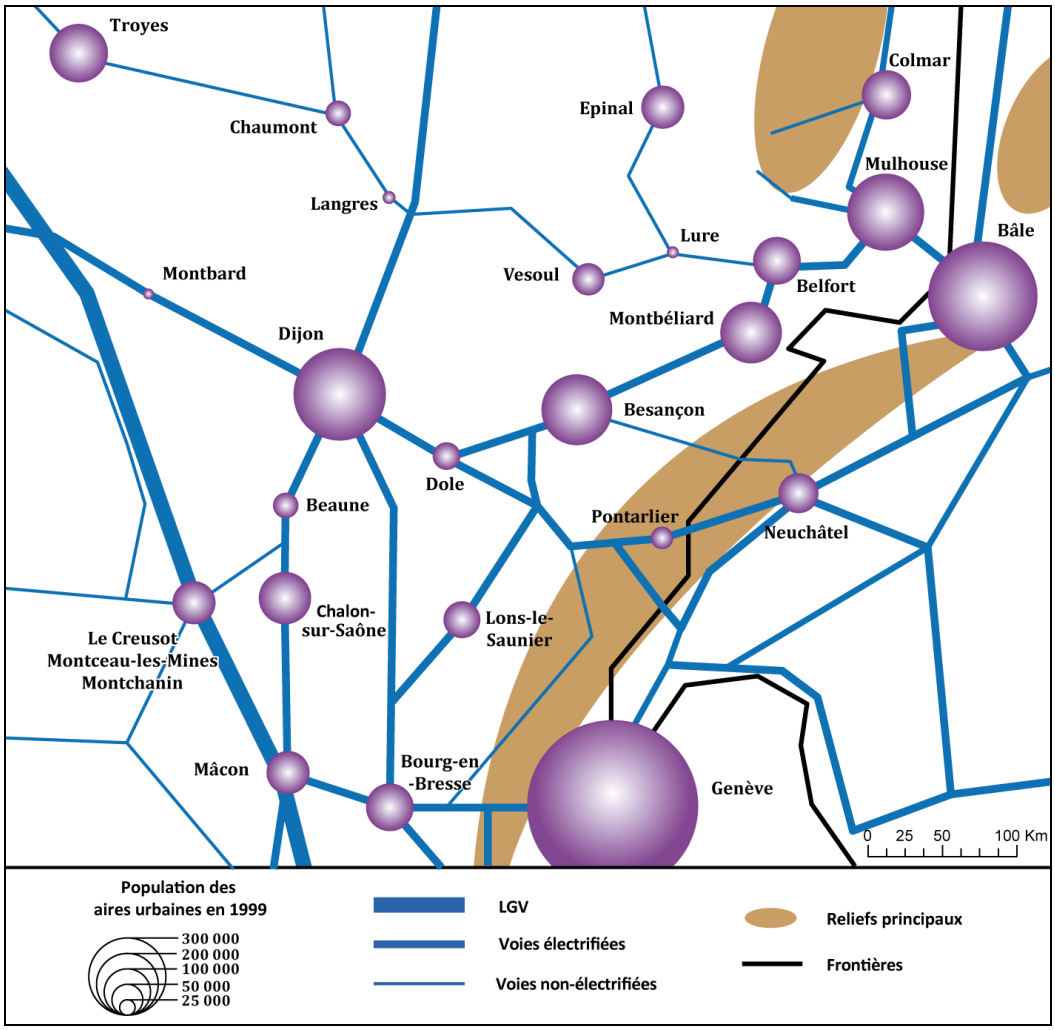
- Dijon et Mulhouse : deux nœuds inscrits dans les relations méridiennes

La répartition des infrastructures de transport terrestres au sein de l'aire Rhin-Rhône est le reflet de sa situation d'interface entre les deux isthmes européens. Néanmoins cette fonction de connexion reste relative dans la mesure où les circulations, d'orientation méridienne, s'établissent avant tout aux extrémités de l'aire Rhin-Rhône.

La réalisation des infrastructures routières et ferroviaires illustre l'importance de ces relations nord-sud. Ainsi, dès les années 1840, la prépondérance des relations méridiennes est mise en évidence par la création de deux lignes de chemin de fer : la première entre Strasbourg et Bâle, et la seconde entre Dijon et Chalon-sur-Saône, correspondant au futur axe PLM[306]. L'achèvement de ces lignes place les deux extrémités de l'aire Rhin-Rhône, Mulhouse et Dijon en situation de carrefour (**Fig. 2-10**)

[306] Paris-Lyon-Méditerranée

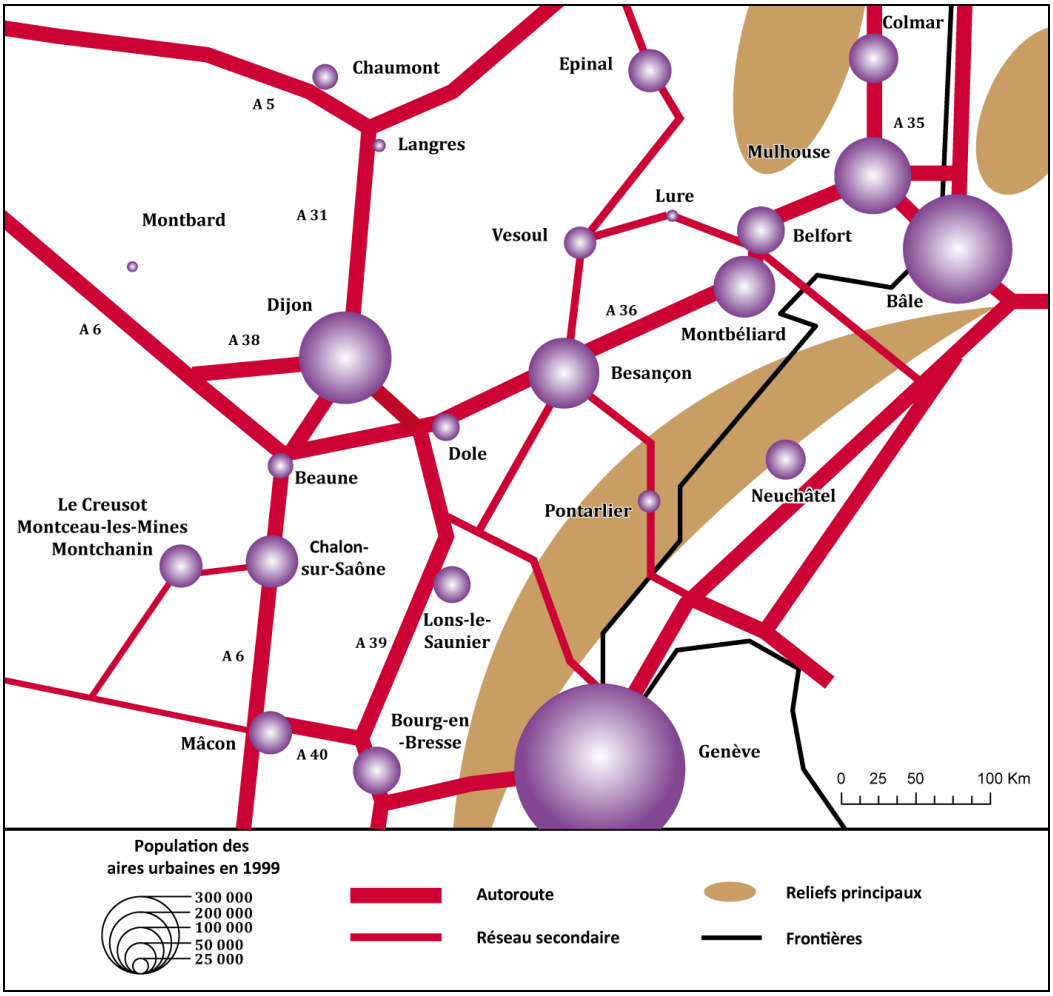
Figure 2 - 10 Deux carrefours ferroviaires situés aux extrémités de l'aire Rhin-Rhône



Réalisation : Carrouet, 2012

Dans la portion française de l'aire Rhin-Rhône, la ville de Mulhouse, organise les circulations nord-sud, sur l'axe Strasbourg-Bâle, et est-ouest, en direction de la Franche-Comté. Cette fonction de carrefour routier et ferroviaire est également tenue par la ville de Bâle (**Fig. 2-11**). En raison de l'histoire tumultueuse entre la France et l'Allemagne, les infrastructures sont « dédoublées » de part et d'autre de la frontière. Ainsi, dans la portion suisse de l'aire Rhin-Rhône, le nœud bâlois, positionné sur les relations nord-sud, organise les circulations en direction du sud et de l'est de la Suisse.

Figure 2 - 11 Les carrefours autoroutiers de l'espace Rhin-Rhône et l'importance du couloir de la Saône



Réalisation : Carrouet, 2012

À l'extrémité ouest de l'aire d'étude, la fonction de carrefour s'appuie sur l'étoile ferroviaire de Dijon, relayée par un « espace nodal linéaire, poly-nucléaire, méridien et périphérique de Dijon à Mâcon » (Bavoux, 1994, p.17)[307], pour les infrastructures routières. De manière symétrique par rapport à Mulhouse, les infrastructures de transport sont orientées sur l'axe méridien Paris-Lyon constitué de multiples itinéraires routiers et ferroviaires.

La situation de carrefour des nœuds dijonnais et mulhousiens résulte des besoins de liaisons entre les pôles encadrants, et confirme par la même occasion le statut d'espace intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône. À ce titre, le nœud dijonnais, et plus généralement la portion de Dijon à Mâcon, étudiés par Jean-Jacques Bavoux, constituent un exemple de cette subordination. Sur le plan ferroviaire, cette situation est liée à la mise en place du réseau dans le

[307] BAVOUX, Jean-Jacques. Le « carrefour » bourguignon analyse d'un espace de circulation. Paris : CNRS Édition, 1994. 179p. (Mémoire et documents de géographie)

cadre de la loi de 1842[308], qui prévoit la réalisation de deux radiales prioritaires, la ligne Paris-Lyon-Marseille et la ligne Paris-Strasbourg, auxquelles s'ajoute une transversale entre Lyon, Dijon et Mulhouse. Dans ce contexte, « Dijon tenait un point clé, une solution moyenne pour le réseau tripolaire envisagé et bénéficiait déjà d'une puissance économique et de grandes facilités pour d'autres relations commerciales à venir » (Bavoux, 1994, p.38)[309]. Ainsi, même si le passage par Dijon impose un allongement du tracé, cette ville est choisie comme carrefour des « lignes joignant le Nord, l'Ouest, l'Est et le Midi » (Bavoux, 1994, p.19)[310]. Ce choix confère à Dijon une situation d'étoile ferroviaire à cinq branches en direction de Paris, Nancy-Metz, Besançon, Bourg-en Bresse, Lyon et Nevers. Néanmoins le développement des réseaux rapides (autoroutes ou LGV) ont dégradé la situation du nœud dijonnais à l'échelon national. Ainsi, le nœud autoroutier a été positionné plus au sud aux environs de Beaune. La LGV Paris Sud-Est, destinée à relier plus directement Paris à Lyon, a mis Dijon à l'écart, par un passage plus à l'ouest permettant la desserte des villes du Creusot et de Mâcon.

Au centre de l'aire Rhin-Rhône, Besançon ne constitue pas un carrefour de la même importance par rapport à Dijon. Cette ville fait figure de nœud secondaire sur des liaisons méridiennes aux infrastructures routières et ferroviaires sous-dimensionnées. La RN 57, qui traverse la Franche-Comté en passant par Luxeuil-les-Bains, Vesoul, Besançon, Pontarlier, avant de rejoindre Vallorbe en Suisse, n'est pas encore aménagée en deux fois deux voies sur la totalité de son parcours. Sur le plan ferroviaire, la gare de Besançon-Viotte n'a qu'un rôle secondaire dans les relations méridiennes. Outre l'absence de ligne ferroviaire vers le nord de la Franche-Comté, les relations vers la Suisse s'appuient sur deux lignes sous-équipées : la liaison Besançon-Morteau, à voie unique non électrifiée, et la ligne Besançon-Pontarlier, à voie unique à partir de Mouchard. Ainsi, la gare de Besançon, en position médiane sur le couloir Rhin-Saône, s'inscrit davantage dans les relations est-ouest. Enfin, la gare de Belfort occupe une place particulière au sein de l'aire Rhin-Rhône puisqu'elle assure la jonction entre deux radiales ferroviaires parallèles : le Rhin-Saône et la ligne impériale Paris-Bâle.

En définitive, la prépondérance de liaisons méridiennes tangentes à l'aire Rhin-Rhône remet en cause sa fonction de connexion entre les deux isthmes européens. D'ailleurs, la faiblesse des relations est-ouest impacte les relations entre les agglomérations du couloir Rhin-Saône.

---

[308] Loi instaurée pour le développement des réseaux ferroviaires dans un contexte où la France est en net retard par rapport aux pays voisins.

[309] BAVOUX, J-J, *op. cit.*

[310] BAVOUX, J-J, *op. cit.*

- Des liaisons déficientes entre les extrémités de l'aire Rhin-Rhône

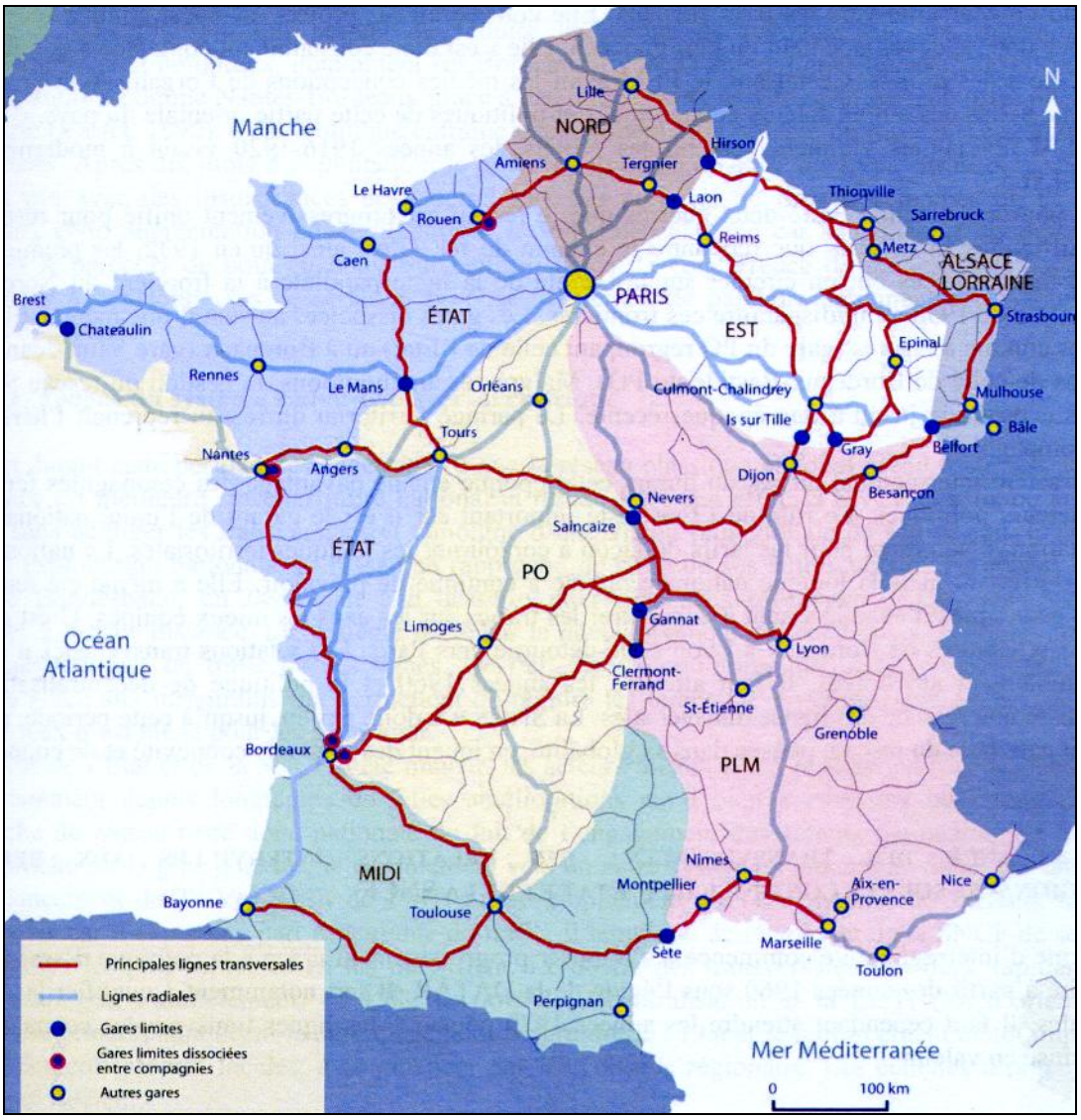
La structure des réseaux de transport en France, dominée par les liaisons radiales organisées à partir de l'étoile parisienne, n'est pas sans poser problème pour les liaisons transversales. Que ces radiales soient routières, à l'image du réseau des Postes et Messageries et du réseau impérial, ou ferroviaires, elles contraignent fortement les relations entre périphéries. Comme l'indique Jean Ollivro, « chaque périphérie est en quelque sorte tenue en laisse par ce que Legrand qualifie lui-même de « rênes du gouvernement » « (Ollivro, 2000, p.109)[311].

Les infrastructures de transport qui structurent l'aire Rhin-Rhône répondent avant tout aux besoins de liaisons entre la capitale et les grandes métropoles françaises et européennes. Sur le plan routier, les autoroutes A6, entre Paris et Lyon, et A4, entre Paris et Strasbourg, sont mises en service dès les années 1970. En revanche, l'A36, seule voie autoroutière qui traverse l'aire Rhin-Rhône n'est achevée que dans les années 1980, avec la mise en service de la section entre Mulhouse et la frontière allemande. D'ailleurs, la liaison autoroutière Lyon-Strasbourg impose d'emprunter successivement l'A6, l'A39, l'A36, l'A35, et une route nationale, la RN 83.

La faiblesse des transversales est encore plus visible dans le cas des infrastructures ferroviaires. Les relations est-ouest sont certes performantes pour des échanges de proche en proche ; le trajet entre Dijon et Besançon s'effectuant en une heure, mais de médiocre qualité pour les liaisons transversales entre les villes situées aux extrémités de l'aire Rhin-Rhône. La liaison Dijon-Mulhouse, sur laquelle n'existait aucune relation directe avant la mise en service de la branche Est, est d'ailleurs symptomatique du déclassement des transversales ferroviaires françaises. Ces discontinuités constituent un héritage du partage opéré entre les grandes compagnies ferroviaires lors de l'établissement du réseau (**Fig. 2-12**).

[311] OLLIVRO, J., *op. cit.*

Figure 2 - 12 Les gares frontières entre compagnies sur les lignes transversales en 1930



Source : VRAC, Michel. Une approche géohistorique : l'interregionalité ou la fin des transversales ? In : Actes du colloque de la Commission de Géographie des Transports, *Interregionalité et réseaux de transports*. Presses universitaires de Franche-Comté, 2010. p. 23-35 (p. 27)

En 1930, l'aire Rhin-Rhône est alors partagée entre trois compagnies : PLM, Est et Alsace-Lorraine. Cette situation pénalise les transversales car « les itinéraires suivis imposent de nombreux rebroussements » (Vrac, 2010, p.27)[312] dans les gares construites en limite des périmètres des compagnies. Par exemple, la gare de Belfort est située à la jonction entre les réseaux des compagnies de l'Est et du PLM. Cette discontinuité est encore effective puisque le secteur de Belfort dépend, pour les périmètres TER, non pas de la région SNCF de Dijon mais de celle de Strasbourg. Cet enchevêtrement se retrouve également dans l'organisation régionale

[312] VRAC, Michel. Une approche géohistorique : l'interregionalité ou la fin des transversales ? In : Actes du colloque de la Commission de Géographie des Transports, *Interregionalité et réseaux de transports*. Presses universitaires de Franche-Comté, 2010. p. 23-35

de RFF, avec une direction à Besançon pour les régions Bourgogne et Franche-Comté et une autre à Strasbourg pour la région Alsace. Enfin, le positionnement des gares révèle un autre héritage du passé. La desserte de la gare de Dijon-Ville, à l'ouest de la ville-centre, autrefois idéalement positionnée sur le trajet des liaisons Paris-Lyon-Marseille, et aujourd'hui sur le trajet des TGV reliant Paris à la Bourgogne, la Suisse ou la Franche-Comté, impose un rebroussement sur les relations ferroviaires nord-sud (Luxembourg-Méditerranée), et est-ouest (Lyon-Strasbourg) qui traversent pourtant la ville. Ainsi, le trajet entre Dijon et Mulhouse suppose au minimum une correspondance à Besançon et un rebroussement de l'ordre de dix à quinze minutes en gare de Belfort, pour un trajet de 2h30 au total.

Une autre radiale de l'aire Rhin-Rhône, la ligne Paris-Bâle, ou ligne 4, dessert plus au nord les gares de Vesoul, Lure et Belfort. Cette ligne non électrifiée est, depuis les années 1990, en voie de déclassement. Plusieurs arrêts ont d'abord été supprimés pour améliorer les temps de trajet entre les deux extrémités, et le parc de matériel roulant qui assure les liaisons est constitué de locomotives diesel qui atteignent une moyenne d'âge de quarante ans (Mignot, 2011)[313]. Enfin, la ligne Paris-Bâle n'en a plus que le nom, puisque depuis la mise en service de la LGV Est Européenne, qui a amélioré les relations entre Paris et Bâle, les trains ont comme terminus la gare de Belfort-Ville. Malgré son classement récent en « Ligne d'Équilibre du Territoire », qui la place sous l'autorité organisatrice de l'État[314], l'ancienne ligne Paris-Bâle, de par son manque de rentabilité, risque de poursuivre son déclin.

Il convient de signaler l'intérêt que porte la Confédération helvétique à la connexion du réseau suisse au réseau à grande vitesse français, qui améliore également les échanges entre le centre de la Franche-Comté et la Suisse. Ces connexions s'appuient, au sud, sur la modernisation de la ligne du Haut-Bugey en direction de Bourg-en-Bresse, et le renforcement et l'amélioration de la ligne entre Vallorbe et Dijon ; et au nord, sur la réouverture de la ligne Delle-Belfort à l'occasion de la mise en service de la LGV Rhin-Rhône.

L'analyse de la desserte ferroviaire de l'aire Rhin-Rhône avant mise en service de la branche Est souligne la faiblesse de ces relations transversales et l'importance des relations vers les pôles encadrants.

---

[313] MIGNOT, Jean-Louis. *L'arrivée de la grande vitesse ferroviaire dans l'Est de la France : un espoir de désenclavement de la Haute-Saône par un renouveau des axes méridiens. 2011.* 500p. Thèse de doctorat, Géographie, Université de Nancy 2, 2011.

[314] Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, SNCF. Convention relative à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET). 2011-2013

- La desserte ferroviaire avant décembre 2011 confirme la situation intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône

Les dessertes antérieures à la mise en service de la branche Est confirment la situation intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône. Il convient de rappeler au préalable que la grande vitesse n'est pas une nouveauté pour les agglomérations de l'aire Rhin-Rhône. La complémentarité entre LGV et réseau classique a permis aux villes de Dijon et Besançon d'être desservies dès 1981, à l'occasion de la mise en service de la LGV Sud-Est. La gare de Dole, desservie par les relations entre Paris et les villes de Lausanne et Berne, accueille le TGV depuis 1993. Belfort et Montbéliard sont également quotidiennement reliées à Paris et constituent des arrêts intermédiaires sur les relations TGV entre Marseille et Strasbourg. Enfin, la gare de Mulhouse, accueille le TGV depuis 2007, date de mise en service de la LGV Est Européenne.

L'analyse des dessertes repose tout d'abord sur les relations directes des principales gares de l'aire Rhin-Rhône avec les pôles encadrants, sur la base des services ferroviaires de l'année 2009. Compte tenu de sa proximité avec l'aire d'étude, nous y avons adjoint le cas de Bâle, qui au vu du poids démographique et de l'Eurodistrict trinational (830 000 habitants), peut être assimilé à un pôle encadrant.

La fréquentation des gares en 2006, conforme au poids démographique des différentes agglomérations desservies, est le reflet de l'inégale situation des villes au sein du réseau. Carrefours majeurs entre les relations méridiennes et liaisons est-ouest, les gares de Dijon et Mulhouse, situées aux extrémités de l'aire Rhin-Rhône, voient transiter un nombre élevé de voyageurs (**Tab. 7**). Les gares de Besançon-Viotte, Belfort, Montbéliard et Dole, situées dans la partie centrale, présentent quant à elles des chiffres de fréquentation inférieurs aux deux premières gares.

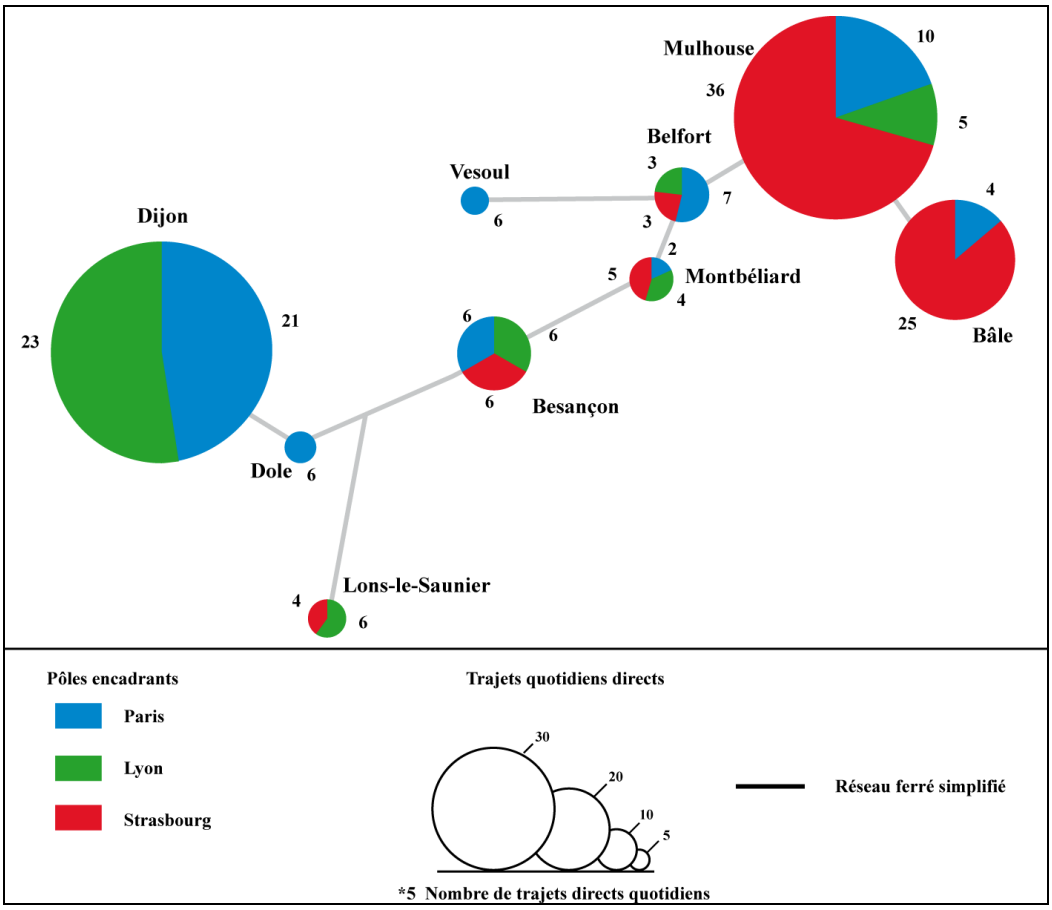
La répartition des relations directes en fonction des fréquences et des temps de parcours avec les pôles encadrants vient confirmer la fonction de connexion partielle de l'aire Rhin-Rhône (**Fig. 2-13 et Fig. 2-14**).

Tableau 7 La fréquentation des gares ferroviaires en 2006[315]

Gare	Voyageurs en 2006
Dijon Ville	5 013 534
Mulhouse Ville	3 674 614
Besançon-Viotte	2 371 448
Belfort	1 180 716
Dole	707 652
Montbéliard	698 758
Vesoul	388 828
Lons-le-Saunier	358 064

Source : Donnée de fréquentation des gares, SNCF, 2006

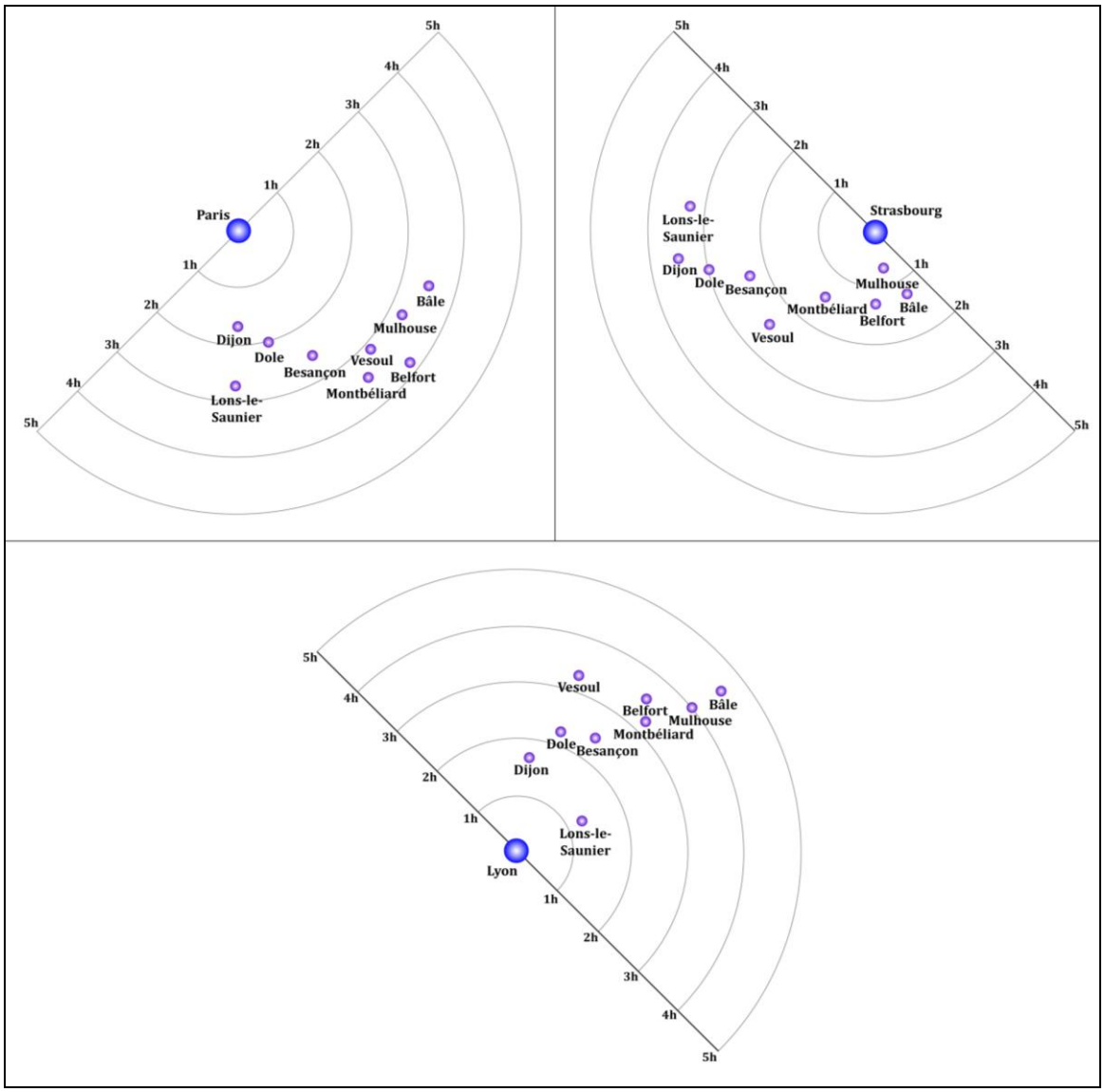
Figure 2 - 13 La desserte des gares de l'aire Rhin-Rhône vers les pôles encadrants



Source : Données SNCF, 2009
Réalisation : Carrouet, 2012

[315] Pour information, nous n'avons pas pu obtenir des données de fréquentations récentes même si plusieurs demandes ont été effectuées auprès de la SNCF.

Figure 2 - 14 Les temps de parcours ferroviaires vers les pôles encadrants en 2009



Source : Données SNCF, 2009
Réalisation : Carrouet, 2012

Tout d'abord, les deux extrémités de l'aire Rhin-Rhône, Dijon et Mulhouse s'inscrivent de manière symétrique dans les relations méridiennes. Pour ces deux gares, les relations ferroviaires sont importantes avec les pôles encadrants les plus proches. Pour Mulhouse, la proximité géographique de Strasbourg induit une très bonne qualité de desserte avec 36 trajets quotidiens, pour un temps de parcours de 40 minutes. La situation est identique pour Bâle puisqu'elle est reliée à Strasbourg en 1h10, par 25 liaisons quotidiennes. De plus, même si elles bénéficient de fréquences de desserte moindres vers la capitale, la mise en service de la LGV Est Européenne, en 2007, les a nettement rapprochées de Paris. À l'extrémité ouest, le positionnement de Dijon sur les liaisons Paris-Lyon, est également visible au travers d'une desserte ferroviaire étoffée et équilibrée vers ces deux pôles encadrants.

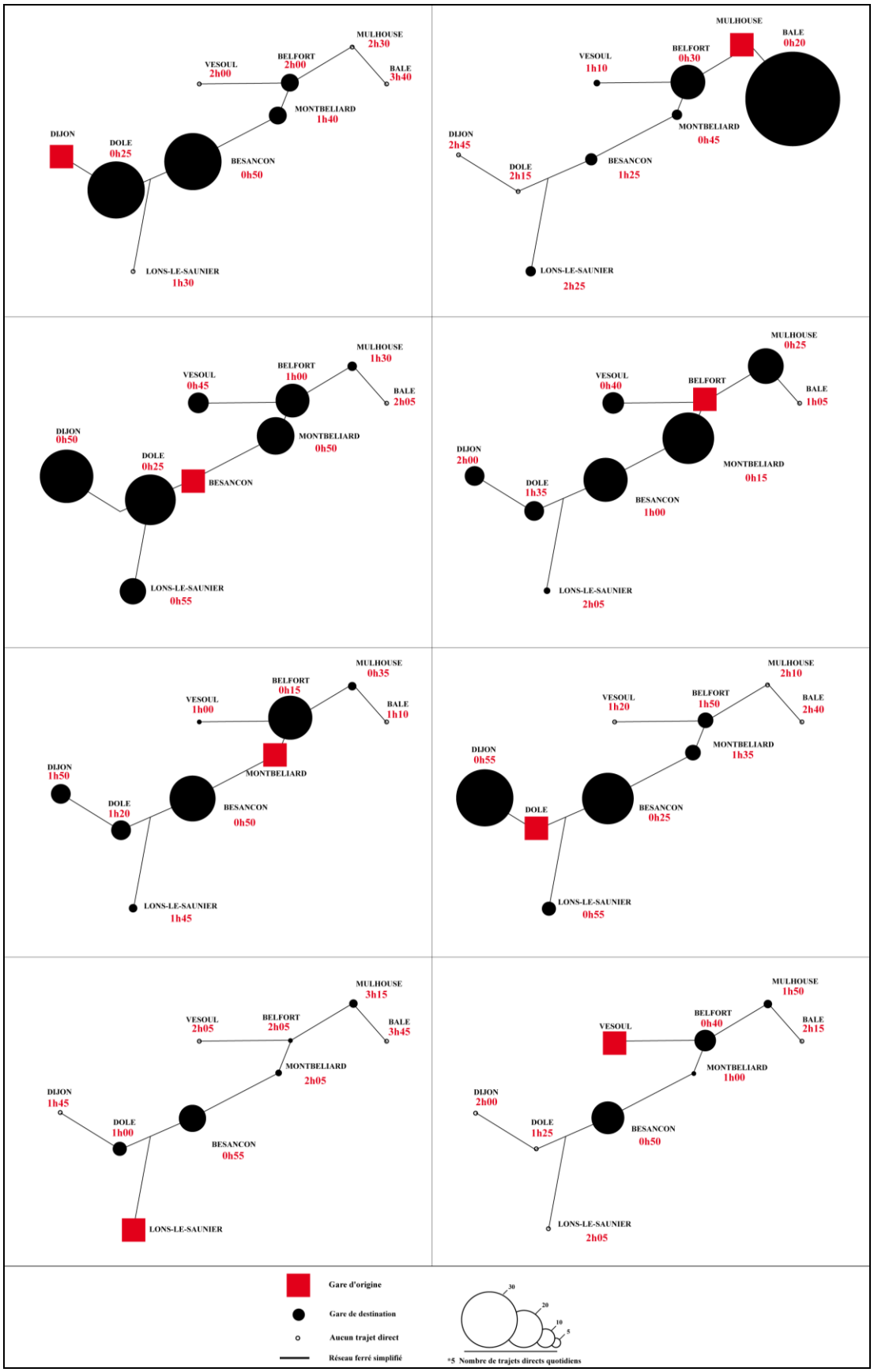
La desserte des agglomérations situées au centre de l'aire Rhin-Rhône est conforme aux constats faits à partir des configurations du réseau ferroviaire. Besançon, Montbéliard et Belfort, en dépit de relations plus équilibrées avec les trois pôles encadrants, présentent un niveau de desserte moins performant. Ainsi, Besançon avec six trajets directs en direction de Paris, Lyon et Strasbourg, dispose de fréquences de desserte nettement inférieures à celles de Dijon et Mulhouse. Il convient de signaler le cas particulier de Belfort. Située à 3h45 de Paris, cette gare profite d'une « rente de situation » liée à sa position de jonction entre les deux radiales ferroviaires : le couloir Rhin-Saône et la ligne Paris-Bâle.

La desserte des gares de Lons-le-Saunier, Dole et Vesoul résulte de leur position particulière dans le réseau ferré. Halte ferroviaire sur les relations Paris-Lausanne et Paris-Berne, la gare de Dole bénéficie avec six trajets quotidiens d'une desserte de bonne qualité en direction de Paris. La desserte des gares de Vesoul et de Lons-le-Saunier tient également à leur positionnement sur de grands axes de circulation ; Vesoul étant située sur la ligne Paris-Bâle, Lons-le-Saunier, sur la transversale Strasbourg-Lyon.

La déficience des relations transversales est confirmée par l'analyse des fréquences de desserte ferroviaires entre les agglomérations de l'aire Rhin-Rhône (**Fig. 2-15**).

La médiocrité des relations entre Dijon et Mulhouse illustre la discontinuité du couloir Rhin-Saône : il n'existe aucune relation directe entre les deux extrémités de l'aire Rhin-Rhône, le trajet nécessitant au moins une correspondance en gare de Besançon-Viotte. De plus, les dessertes de ces deux villes sont le reflet de leur position en lisière de l'aire Rhin-Rhône, les échanges se faisant de proche en proche. Par exemple, la desserte de Dijon laisse apparaître un gradient est-ouest dans lequel l'intensité des relations diminue avec la distance. Les gares de Dole et de Besançon sont reliées à Dijon par 30 trajets quotidiens ; fréquence qui se réduit à 10 liaisons vers Belfort et Montbéliard. Cette situation est identique pour la gare de Mulhouse, les échanges se faisant prioritairement vers Bâle avec plus de 50 trajets, et Belfort (20 trajets). Les dessertes des deux gares principales de l'aire d'étude soulignent la discontinuité des relations ferroviaires, et révèlent la présence des duopôles de Dijon-Besançon et de Belfort-Montbéliard-Mulhouse.

Figure 2 - 15 Les relations ferroviaires entre agglomérations de l'aire Rhin-Rhône



Source : Données SNCF, 2009
Réalisation : Carrouet, 2012

La faiblesse des liaisons transversales au sein de l'aire Rhin-Rhône est manifeste au regard des dessertes des trois agglomérations franc-comtoises (Besançon, Belfort et Montbéliard) du couloir Rhin-Saône. Même si la gare de Besançon-Viotte bénéficie de relations directes vers l'ensemble des agglomérations du couloir, les liaisons sont d'intensité variable. Les échanges avec Dijon et Dole sont prépondérants en raison de temps de trajets plus favorables : au départ de Besançon, les gares de Dijon et de Dole sont accessibles en 50 et 25 minutes, alors que les temps de trajets en direction de Belfort et Mulhouse sont supérieurs à une heure. La gare de Belfort dispose, quant à elle, d'une offre de desserte plus étoffée et plus diversifiée que Montbéliard en raison de sa position sur les deux transversales de l'aire Rhin-Rhône.

Enfin, les dessertes des gares secondaires de Lons-le-Saunier, Dole et Vesoul, qui privilégient les relations de proximité, sont le reflet de leur situation périphérique par rapport au couloir Rhin-Saône. Ainsi, la gare de Vesoul a des relations préférentielles avec les gares de Besançon et Belfort ; et Dole bénéficie de relations fréquentes vers Dijon et Besançon.

L'analyse des réseaux confirme la situation intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône. Cette portion d'espace est inscrite dans les grands couloirs de circulation méridiens et fait figure d'espace de connexion entre les deux isthmes européens. À ce titre, elle peut être considérée comme espace-support des infrastructures qui relient les pôles encadrants. Toutefois, les relations ferroviaires internes révèlent la présence d'une discontinuité au sein du couloir Rhin-Saône, encore dépourvu d'une offre de desserte directe de bout en bout.

Ainsi, l'aire Rhin-Rhône est bel et bien structurée par les réseaux de transport, mais ces derniers, conçus pour répondre aux besoins de déplacement des pôles encadrants, n'ont pas permis d'étoffer les relations entre les villes qui la composent. Dans ce contexte, la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, de par sa dimension régionale, représente une réelle opportunité de développement territorial, même si, à l'image des grandes infrastructures de transport qui l'ont précédée, sa mise en place reste déterminée par le rapprochement des pôles extérieurs.

4-2 Une situation d'espace-intermédiaire renforcée par l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire ?

Jusqu'en 2012, l'aire Rhin-Rhône était dépourvue de liaisons ferroviaires transversales performantes. La mise en service de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, première LGV non inscrite dans le prolongement direct d'une radiale de l'étoile parisienne vient ainsi combler une lacune et contribue au rapprochement des agglomérations du couloir Rhin-Saône.

Cependant, la double dimension de cette nouvelle LGV souligne une ambiguïté. Conçue pour améliorer les relations entre grandes métropoles encadrantes, la branche Est de la LGV Rhin-Rhône peut renforcer la situation d'espace intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône et le fonctionnement allogène d'infrastructures ignorant les besoins de desserte des villes intermédiaires (Bavoux, Piquant, 2000)[316]. Elle a néanmoins une dimension régionale affirmée susceptible d'en faire une transversale adaptée à la desserte de l'aire d'étude. Désormais, une vingtaine de minutes seulement sont nécessaires au TGV pour couvrir la distance entre chacune des quatre gares qui ponctuent les 190 kilomètres de tracé, et ce rapprochement peut constituer un facteur de développement territorial.

Ainsi, après être revenus sur les principes de conception et d'exploitation du réseau de LGV (4-2-1), nous préciserons les spécificités de la LGV Rhin-Rhône, présentée comme la première LGV « province-province » du territoire français (4-2-2). Enfin, l'analyse de la desserte des villes de l'aire Rhin-Rhône avec les pôles encadrants, nous permettra de vérifier si la branche Est peut contribuer à renforcer sa situation intermédiaire (4-2-3).

4-2-1 La grande vitesse ferroviaire : un outil pour réduire les temps de parcours entre pôles encadrants

a – La grande vitesse ferroviaire : un enjeu européen

Le rapprochement des grandes métropoles européennes par liaisons ferroviaires à grande vitesse est aujourd'hui un enjeu majeur pour l'Union Européenne. Le livre blanc du 28 mars 2011 indique à ce propos : « les réseaux de transport transeuropéens (financés au moyen de RTE-T, des fonds structurels et des fonds de cohésion) ont renforcé la cohésion territoriale et

[316] BAVOUX, Jean-Jacques, PIQUANT, Maximilien. Les réseaux de transport entre Paris et Lyon : compétition ou coopération ? *Flux*, 2000, Vol. 16, n°39, p. 30-39

favorisé la constitution de lignes ferroviaires à grande vitesse »[317]. Cependant, on peut s'interroger sur la consistance du « système de transport européen » à grande vitesse, le réseau actuel étant davantage un assemblage de réseaux nationaux indépendants. Nous avons montré que l'extension progressive du chemin de fer répondait à une volonté de maîtrise du territoire, principalement dictée par des ambitions militaires. Cette conception défensive, grille de lecture des histoires nationales qui ont guidé la mise en place des réseaux de transport, constitue un frein à l'émergence d'un réel système de transport européen. Néanmoins, comme l'indique Jean Ollivro, dont nos propos sont largement inspirés, de par ses caractéristiques intrinsèques « la grande vitesse crée un appel d'espace et joue des coudes pour s'épanouir à l'échelle supranationale » (Ollivro, 2000, p. 124)[318], le raccourcissement des distance-temps et la sélectivité du nombre d'arrêts qui en découle, favorisant les liaisons entre grandes métropoles européennes ; d'autant que d'un point de vue politique, elle constitue un « outil pour faire l'Europe » (Mitterrand, 1981, cité dans Ollivro, 1981, p. 123)[319].

Si la réalisation d'un système de transport européen à grande vitesse est largement encouragée, les LGV réalisées ou en projet résultent davantage d'une « d'imbrication réticulaire entre les échelles européenne et nationale » (Ollivro, 2000, p.125). D'ailleurs, la logique nationale l'emporte encore largement : les LGV réalisées reproduisent les configurations des réseaux nationaux et les connexions transfrontalières des grands réseaux européens, encore largement à l'état de projets, privilégient le prolongement des lignes existantes (**Fig. 2-16**).

Sa position frontalière, à l'interface entre trois réseaux nationaux, fait de l'aire Rhin-Rhône un maillon clé du système de transport européen. Située en position intermédiaire entre les deux isthmes historiquement concurrents, l'aire Rhin-Rhône joue le rôle d'interface pour les échanges entre l'Europe du nord et l'Europe du sud. Elle permet également les échanges est-ouest en joignant l'espace rhénan aux métropoles parisienne et lyonnaise. À l'échelon européen, la LGV Rhin-Rhône constitue un enjeu majeur pour cet espace de connexion entre plusieurs réseaux nationaux. Elle reste néanmoins dans sa conception et son fonctionnement largement dépendante du « modèle français » à grande vitesse dans lequel elle s'insère.

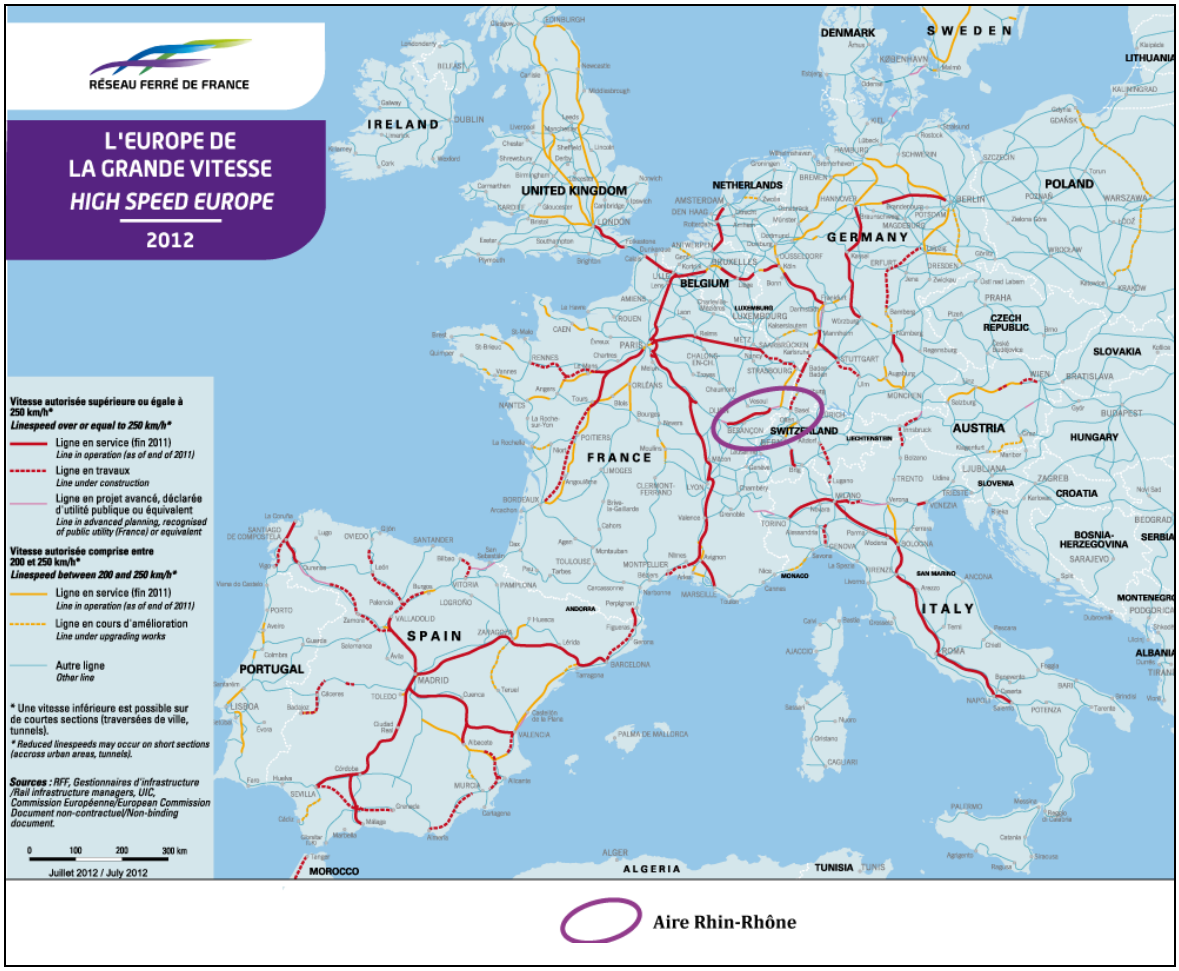
---

[317] Commission Européenne. *Livre blanc Feuille de route pour un espace européen unique des transports. Vers un système de transport compétitif et économe en ressources*. Bruxelles. Le 28.03.2011. 35p. (p.5)

[318] OLLIVRO, J., *op. cit.*

[319] OLLIVRO, J., *op. cit.*

Figure 2 - 16 Les réseaux ferroviaires à grande vitesse en Europe



Source : RFF. *L'Europe de la grande vitesse - 2012*. [en ligne]. http://www.rff.fr/IMG/RFF-Grands-Projets-Ferroviaires_25-01-2010.pdf (consulté le 5.07.2012)
Modification : Carrouet, 2012

b – Les spécificités du modèle français à grande vitesse

- Une structure radiale dominante

Même s'il a considérablement évolué depuis la mise en service de la LGV Paris Sud-Est au début des années 1980, le « modèle français » à grande vitesse repose sur trois innovations ferroviaires : un nouveau matériel roulant, de nouvelles infrastructures et de nouvelles méthodes d'exploitation (Auphan, 2002)[320].

Créée pour résorber les problèmes de capacité de la ligne classique entre Paris et Lyon, le choix d'une infrastructure dédiée dont les caractéristiques techniques permettaient aux rames TGV de circuler à plus de 270 km/h a restauré la compétitivité du rail face au transport aérien. La

[320] AUPHAN, Étienne. Le TGV Méditerranée : un pas décisif dans l'évolution du modèle français à grande vitesse. *Méditerranée*, 2002, n°1.2, p. 19-26

capacité, la fréquence et la vitesse commerciale du TGV, le placent comme un concurrent direct de l'avion sur les relations de moins de 500 kilomètres.

Le « système à grande vitesse français » repose sur deux principes d'exploitation. La spécialisation des LGV aux seules rames TGV, réservées aux voyageurs, permet par une circulation homogène le maintien de vitesses élevées. La compatibilité des LGV et des lignes classiques, qui offre au TGV la possibilité de circuler sur le réseau conventionnel, a favorisé une desserte ramifiée et une diffusion des gains de temps à l'ensemble du territoire (Facchinetti-Mannone, 1995) [321].

Le succès commercial de la LGV Paris Sud-Est qui relie Paris à Lyon en deux heures, va inciter l'État français à construire d'autres LGV, organisées selon une structure radiale depuis la capitale ; une spécificité partagée avec le réseau à grande vitesse espagnol. Cette structure en étoile, qui reproduit la configuration du réseau classique, s'explique par la répartition des villes sur le territoire français. Comme l'indique Valérie Facchinetti-Mannone, « la forte polarisation exercée par la capitale a empêché la formation de métropoles régionales dans un rayon de 250 à 300 kilomètres, les plus grandes métropoles [occupant] une position périphérique » (Facchinnetti-Mannone, 1995, p.12)[322]. C'est bien la répartition des grandes métropoles sur le territoire français, associée à des principes d'exploitation proches de ceux du transport aérien, qui expliquent la création de radiales ferroviaires convergeant vers la région parisienne.

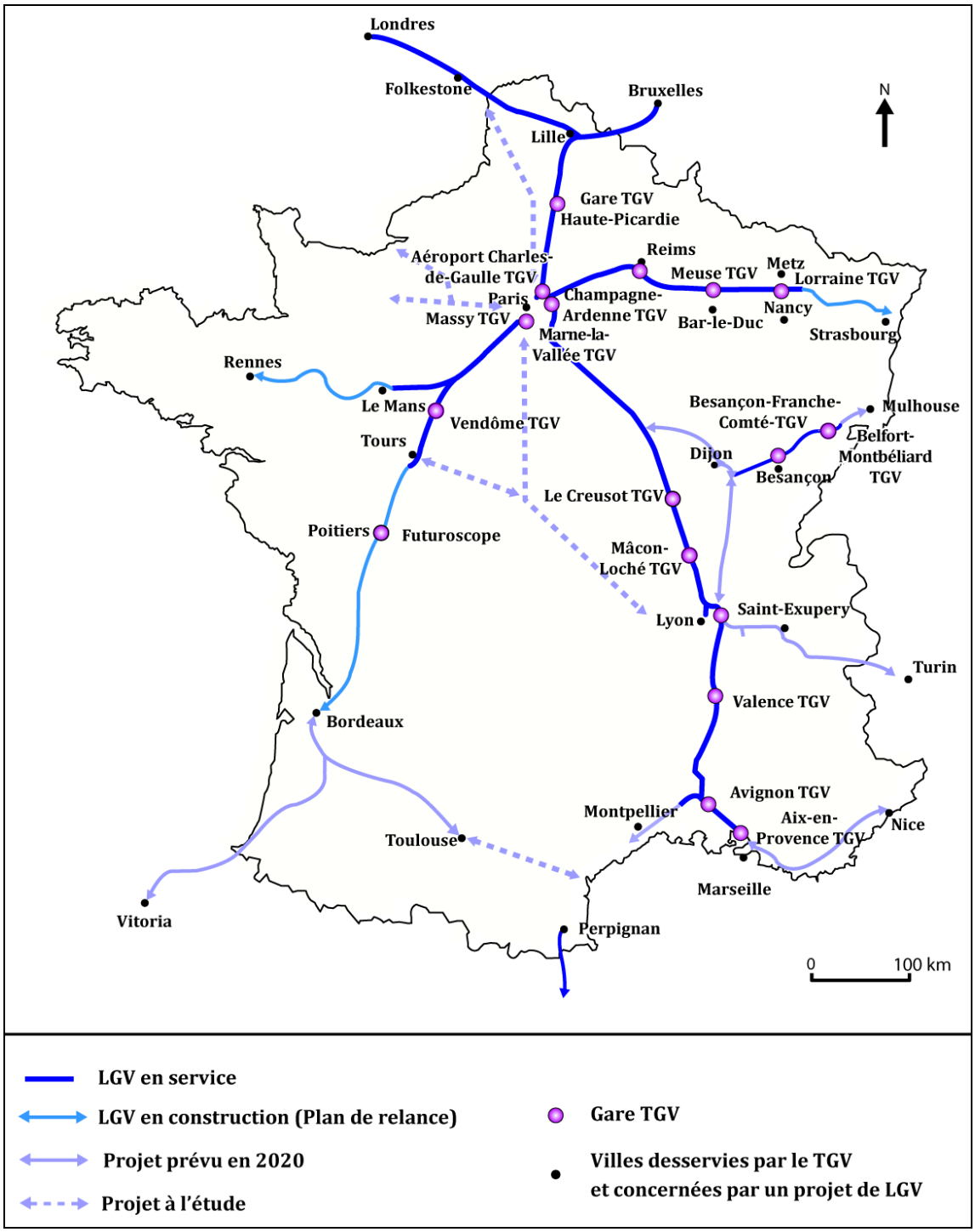
Ainsi, l'historique du réseau à grande vitesse français montre que les premières LGV sont toutes connectées à la région parisienne, à l'instar des LGV Sud-Est (1981), Atlantique (1989), Nord (1993) et Est (2007) (**Fig. 2-17**). Le succès des premiers tronçons a conduit à prolonger certaines LGV vers les grandes villes situées en périphérie du territoire - la LGV Sud-Est est complétée en 1994 (LGV Rhône-Alpes) et en 2001 (LGV Méditerranée), - et au-delà des frontières avec l'exemple de la LGV Nord prolongée vers Londres, Bruxelles et Amsterdam. Les LGV Sud Europe Atlantique et Est Européenne suivront, d'après les projets en cours de réalisation, la même logique d'extension. De ce fait, le modèle français à grande vitesse s'inscrit dans une logique d'efficacité métropolitaine, l'objectif étant de relier les principaux foyers français et européens en un minimum de temps.

---

[321] FACCHINETTI-MANNONE, Valérie. *L'impact régional du TGV Sud-Est*. 1995. 567p. et 285p. Thèse de doctorat, géographie et aménagement, Université de Provence - Aix-Marseille I, 1995

[322] FACCHINETTI-MANNONE, V., *op. cit.*

Figure 2 - 17 Le réseau de LGV en France



Source : RFF. *Grands projets à l'horizon 2020*. [en ligne]. http://www.rff.fr/IMG/Carte grands projets a lhorizon 2020 fevrier 2009.pdf (consulté le 5.07.2012)
Réalisation : Carrouet, 2012

Ce modèle radial contraint, de la même manière que le réseau conventionnel, les liaisons transversales à grande vitesse, les gares parisiennes étant un point de passage obligatoire pour les relations nord-Sud et est-ouest. La LGV d'interconnexion, mise en service en 1994 à l'est de Paris, a néanmoins permis de compléter les liaisons radiales par des relations interrégionales à

grande vitesse. Cette rupture avec le modèle initial n'en renforce pas moins la fonction de plaque tournante de la région parisienne où trois nouvelles gares viennent nourrir la fréquentation de ces liaisons « province-province ». Il convient d'indiquer l'existence de liaisons transversales, qui s'appuient sur la complémentarité entre LGV et réseau classique, même si la suppression de certaines d'entre elles témoigne de la fragilité de ces dessertes dont la rentabilité n'est pas assurée.

La forte centralisation exercée par la région parisienne est mise en évidence par les radiales ferroviaires à grande vitesse convergeant vers la capitale. Destiné à relier Paris aux grandes villes nationales et européennes, le « modèle français à grande vitesse » encourage, pour la desserte des espaces intermédiaires, la création de nouvelles gares sur LGV parfois très éloignées des villes qu'elles desservent.

- La localisation des gares TGV : un enjeu pour les espaces intermédiaires

Les principes d'exploitation du réseau ferroviaire à grande vitesse favorisent les relations rapides entre grandes métropoles, souvent au détriment de la desserte des espaces intermédiaires, qui en tant qu'espaces-support des circulations, subissent ce qui est communément appelé « l'effet-tunnel » (Ollivro, 2000)[323]. Cette situation est le reflet d'une forme de « déterritorialisation de l'infrastructure vis-à-vis des espaces traversés » (Auphan, 2002, p.20)[324], les usagers du TGV ne percevant, à l'image d'un tunnel, que les points d'entrée et de sortie du réseau. Ce phénomène d'évitement est néanmoins compensé par la création de points de desserte spécifiques construits sur les nouvelles LGV. Les conditions d'implantation et de fonctionnement de ces gares TGV, assimilées à une « greffe sur un axe » (Troin, 1997, p.36)[325], permettent de préciser les enjeux de l'accès à la grande vitesse ferroviaire pour ces espaces intermédiaires. L'exemple de la LGV Sud-Est, première LGV mise en service, constitue une bonne illustration. Si aux prémices du projet, aucun arrêt intermédiaire n'était prévu, les logiques d'aménagement du territoire ont conduit la DATAR et les élus bourguignons à faire pression auprès de la SNCF pour obtenir une desserte supplémentaire. C'est dans ce contexte qu'ont été réalisées les gares TGV du Creusot et de Mâcon-Loché.

---

323 OLLIVRO, J., *op. cit.*

324 AUPHAN, É., *op. cit*

325 TROIN, Jean-François. Les gares T.G.V et le territoire : débat et enjeux. *Annales de Géographie*, n°593-594, 1997, pp.34-50

Le positionnement des gares nouvelles, qu'il réponde à une logique commerciale ou à la pression des élus, est lié à des enjeux de nature technique, commerciale et financière. Les choix d'implantation des gares résultent d'un compromis entre « la maîtrise des coûts (de construction et d'exploitation) et [la] rentabilité commerciale » (Facchinetti-Mannone, Richer, 2011, p.204)[326]. Parce qu'elles pénalisent moins les temps de trajet de bout en bout (Chapelon, Leclerc, 2007)[327]et qu'elles sont moins coûteuses à aménager, les gares TGV construites en périphérie urbaine représentent, à l'inverse d'une localisation en centre-ville, un avantage certain pour l'opérateur et le gestionnaire du réseau de LGV. Comme nous venons de l'indiquer, les temps de parcours sont nettement moins impactés à la condition que la gare TGV bénéficie d'une bonne accessibilité routière régionale (Chapelon, Leclerc, 2007)[328], qui permet d'étendre leur bassin de chalandise à un plus vaste périmètre.

Si les projets de LGV les plus récents s'efforcent de desservir les villes des espaces intermédiaires par le biais de raccordement à leur gare centrale, situation plus favorable à une bonne intégration territoriale de la grande vitesse, la plupart de ces espaces sont desservis par de nouvelles gares sur LGV. Afin de préciser les spécificités de ce type de gares, auquel plusieurs travaux scientifiques ont été consacrés (Périn, 1999[329], Ollivro, 1999,[330] Facchinetti-Mannone, 1999[331], 2006[332], 2009[333], Troin, 2010[334]), nous nous inspirons de la typologie réalisée par Jean-François Troin (Troin, 1995)[335] et du travail plus récent de Valérie Facchinetti-Mannone et

---

326 FACCHINETTI-MANNONE, Valérie, RICHER, Cyprien. L'intégration territoriale des gares sur lignes à grande vitesse en France : une approche typologique. *Recherche Transports Sécurité*, Vol 27, n°3-2011, pp.200-214

327 Du point de vue technique, la desserte d'une ville en TGV par son centre provoque un accroissement des temps de parcours de 15 à 20 minutes en moyenne, contre seulement sept à huit minutes par la desserte des gares périphériques (Chapelon, Leclerc, 2007).

Source : CHAPELON, Laurent, LECLERC, Ronan. *Accessibilité ferroviaire des villes françaises en 2020*. Paris : CNRS – GDR Libergéo – La Documentation Française, 2007, 171p.

328 CHAPELON, L., LECLERC, R., *op. cit.*

329 PÉRIN, Patrick. La gare TGV Haute-Picardie : six cents voyageurs par jour au milieu des betteraves. *Annales des Ponts et Chaussées*, 1999, n°89, p. 32-38

330 OLLIVRO, Jean. Quand la vitesse recompose le territoire Localisation des gares TGV et organisation urbaine. *Annales des Ponts et Chaussées*, 1999, n°89, p. 26-31

331 FACCHINETTI-MANNONE, Valérie. Principes d'implantation et effets urbains des gares TGV en France : bilan de 17 ans d'aménagement ferroviaire. *Annales des Ponts et Chaussées*, 1999, n°89, p. 45-52

332 FACCHINETI-MANNONE, Valérie. Gares exurbanisées et développement urbain : le cas des gares TGV bourguignonnes. *Revue géographique de l'Est*, 2006, Tome XLVI, 1-1, p. 15-22

333 FACCHINETTI-MANNONE, Valérie (dir.). *L'implantation des gares de la grande vitesse. Analyse des implantations de gares belges, françaises et espagnoles*. Rapport de la première phase d'étude (Gares et Connexions). Décembre 2009, 160p.

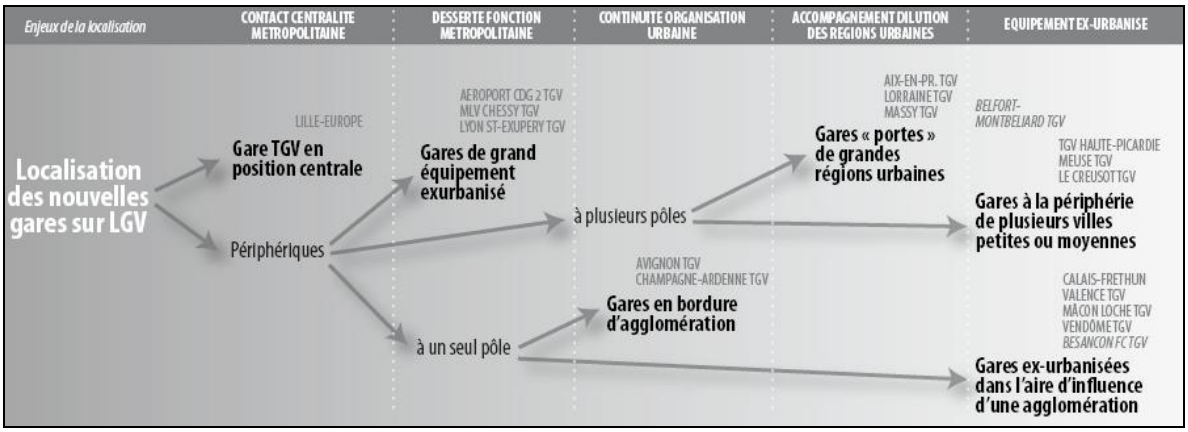
334 TROIN, Jean-François. Désirs de gares TGV : du projet des édiles locaux au « désaménagement » du territoire. *BELGEO*, 2010, 1-2, p. 23-34

335 TROIN, Jean-François. Rail et aménagement du territoire : des héritages aux nouveaux défis. Aix-en-Provence : EDISUD, 1995. 261 p.

Cyprien Richer (Facchinetti-Mannone, Richer, 2011)[336] qui distingue les gares en fonction de trois critères : leur situation par rapport aux aires urbaines, le partage fonctionnel entre gare TGV et gare historique et la connexion entre les deux gares.

Le premier critère, qui différencie les gares en fonction de leur situation par rapport aux aires urbaines qu'elles desservent, souligne qu'à l'exception de Lille Europe, les gares nouvelles sur LGV sont, conformément aux enjeux cités précédemment, toutes situées en plus ou moins proche périphérie urbaine (**Fig. 2-18**). Ces « gares-bis » ou « gares vertes » se répartissent en différentes catégories. Si certaines ont été aménagées spécifiquement pour répondre aux besoins de desserte de grands équipements ex-urbanisés (Charles-de-Gaulle 2 TGV, Lyon Saint-Exupéry ou Marne-la-Vallée-Chessy), d'autres sont en fonction des configurations locales, soit positionnées en limite du bâti (Champagne-Ardenne TGV), soit dans l'aire d'influence du pôle urbain (Valence TGV). Les gares de type « bi-urbaine », que Jean-François Troin qualifie de gares « politiquement consensuelles », peuvent être intégrées dans une logique métropolitaine (Lorraine TGV), ou bien se situer au centre de gravité de plusieurs aires urbaines petites et moyennes (Le Creusot TGV).

Figure 2 - 18 Typologie de la localisation des gares TGV



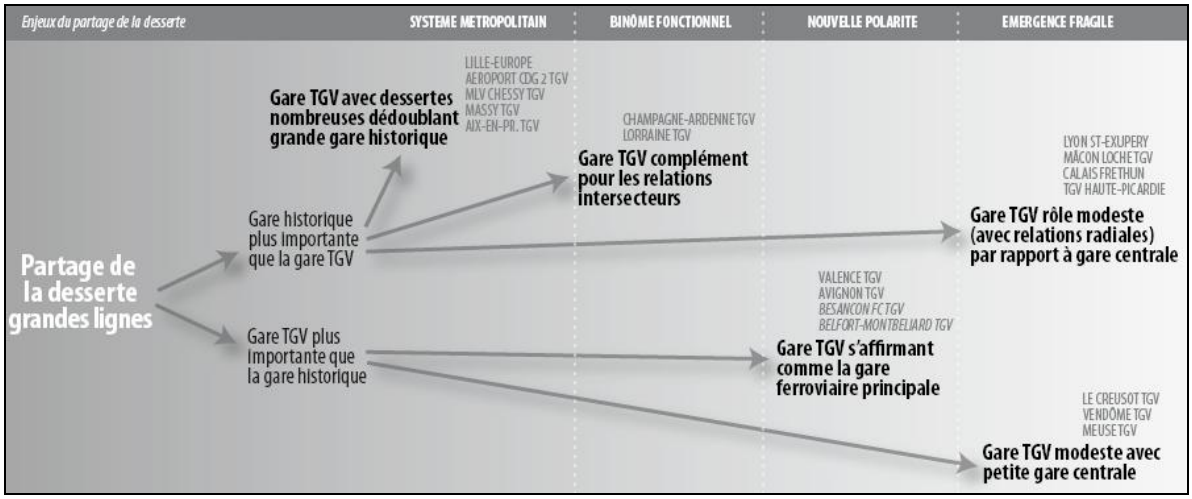
Source : FACCHINETTI-MANNONE, Valérie, RICHER, Cyprien. L'intégration territoriale des gares sur lignes à grande vitesse en France : une approche typologique. *Recherche Transports Sécurité*, Vol 27, n°3-2011, pp.200-214

La façon dont la desserte ferroviaire se partage entre nouvelle gare TGV et gare historique introduit une discrimination supplémentaire (**Fig. 2-19**). Les « gares insérées dans un système métropolitain » (Aéroport Charles-de-Gaulle TGV, Massy-TGV) se fondent sur une complémentarité étroite entre la gare TGV, desservie essentiellement par les liaisons interrégionales, et la gare historique qui conserve son statut de grande gare métropolitaine. Les « binômes fonctionnels », qui concernent des aires urbaines de taille moyenne, reposent sur un partage fonctionnel de même nature même si la gare historique perd sa fonction de desserte

[336] FACCHINETTI-MANNONE, V., RICHER, C., *op. cit.*

interrégionale au profit de la nouvelle gare TGV. Dans la plupart des cas, le transfert de la quasi-totalité des dessertes radiales et régionales vers la nouvelles gare s'est traduit par un déclassement de la gare historique dont les conséquences sur la fréquentation varient selon les fonctions que remplissaient la gare centrale avant la mise en service de la LGV.

Figure 2 - 19 Typologie du partage de la desserte entre gare TGV et gare historique



Source : FACCHINETTI-MANNONE, Valérie, RICHER, Cyprien. L'intégration territoriale des gares sur lignes à grande vitesse en France : une approche typologique. *Recherche Transports Sécurité*, Vol 27, n°3-2011, pp.200-214

Les conséquences de ces nouveaux partages fonctionnels varient également selon la performance de la connexion entre gare historique et gare TGV (**Fig. 2-20**). Si lors de l'établissement des premières LGV, seule l'accessibilité routière des nouvelles gares a été prise en compte, les projets récents intègrent plus systématiquement les transports collectifs ; la performance des liaisons intergares constituant un levier d'action pour palier la localisation périphériques des gares TGV et favoriser leur intégration territoriale (Menerault, Stransky, 1999[337], Facchinetti-Mannone, 2005[338], Chapelon, Jouvaud, Ramora, 2006[339]). La qualité des connexions entre gares varie selon leur localisation par rapport aux périmètres de compétence des acteurs locaux en matière de transport. Trois types de liens intergares peuvent être distingués. Les gares urbaines (Lille Europe) ou implantées en limite du tissu bâti, incluses dans le périmètre de l'AOTU[340], profitent d'une bonne connexion aux réseaux de transport collectifs. Si certaines des gares situées hors du périmètre des AOTU sont connectées au réseau classique et bénéficient

[337] MENERAULT, Philippe, STRANSKY, Vaclav. La face cachée de l'intermodalité essai de représentation appliquée au couple TGV/Air dans la desserte de Lille. *Les cahiers scientifiques du transport*, 1999, n°35, p. 29-53

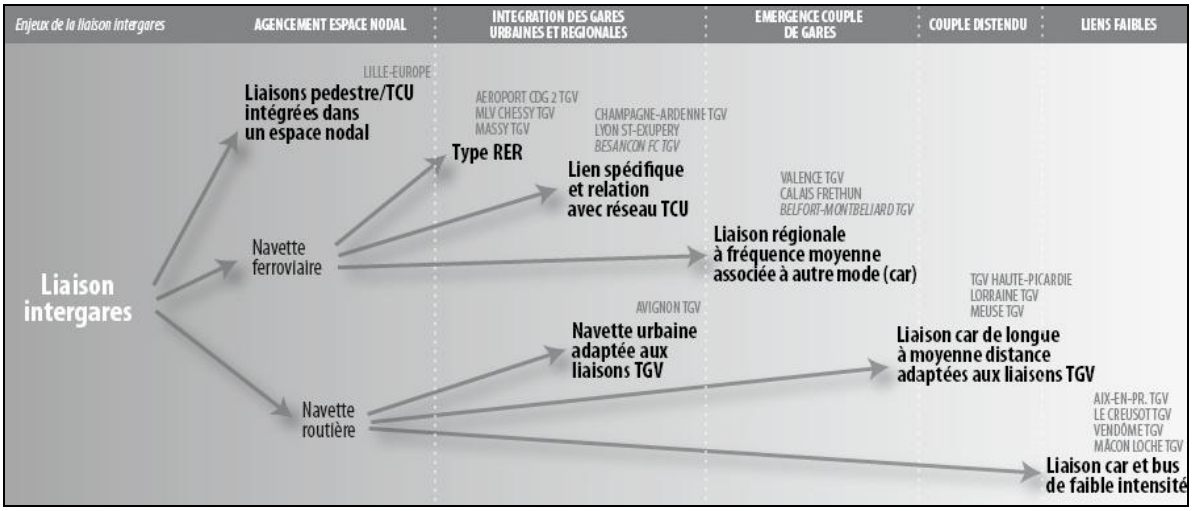
[338] FACCHINETTI-MANNONE, Valérie. La nodalité des gares TGV périphériques. L*es Cahiers Scientifiques du Transport*, 2005, n° 48, p. 45-58

[339] CHAPELON, Laurent, JOUVAUD, Benoît, RAMORA, Sébastien. Pour un système intégré de pré- et post-acheminement des trafics ferroviaires à grandes lignes. *Mappemonde*, 2006, n°81, p. 1-16

[340] Autorité Organisatrice de Transport Urbain

d'une bonne accessibilité locale et régionale par l'intermédiaire de navettes TER avec la gare historiques, la plupart d'entre elles sont desservies uniquement par le biais de services interurbains par autocars présentant des temps d'accès et des fréquences de desserte très variables avec la gare centrale.

Figure 2 - 20 Typologie des liaisons intergares en transport collectif



Source : FACCHINETTI-MANNONE, Valérie, RICHER, Cyprien. L'intégration territoriale des gares sur lignes à grande vitesse en France : une approche typologique. *Recherche Transports Sécurité*, Vol 27, n°3-2011, pp.200-214

La grande vitesse ferroviaire en France semble avant tout conçue pour répondre aux besoins de liaisons des pôles encadrants même si la complémentarité avec le réseau ferré classique permet une desserte ramifiée du territoire. La connexion au réseau à grande vitesse constitue donc un enjeu pour les espaces intermédiaires, qui sont souvent réduits à l'unique statut d'espace traversé. D'ailleurs, l'obtention d'une gare sur LGV, parfois qualifiée de greffe sur un réseau, représente un levier d'action pour les acteurs locaux afin de minimiser cet « effet-tunnel ». Les critères du positionnement des gares TGV et du partage de la desserte avec les gares centrales représentent un enjeu pour les espaces intermédiaires. Si la localisation en périphérie des agglomérations, plus ou moins compensée par la performance de leur intégration aux réseaux de transport collectifs, est dictée par l'exercice de la grande vitesse ferroviaire, ce type de localisation peut conduire au renforcement de leur fonction de transit.

L'étude de l'aire Rhin-Rhône dans sa dimension multiscalaire et du projet de LGV Rhin-Rhône souligne donc les enjeux de connexion des espaces intermédiaires au réseau à grande vitesse. À l'échelon européen, l'aire Rhin-Rhône constitue un espace de connexion entre plusieurs réseaux de transport, pour l'instant indépendants. Sur le territoire français, elle s'inscrit également comme un maillon manquant peu performant pour les relations du segment Lyon-Strasbourg. La dimension régionale du projet de LGV Rhin-Rhône constitue enfin un facteur de rapprochement

des villes de l'aire Rhin-Rhône. Il convient alors de présenter plus finement les caractéristiques de ce projet pour voir dans quelle mesure il peut être un facteur de développement territorial ou de renforcement de la situation intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône.

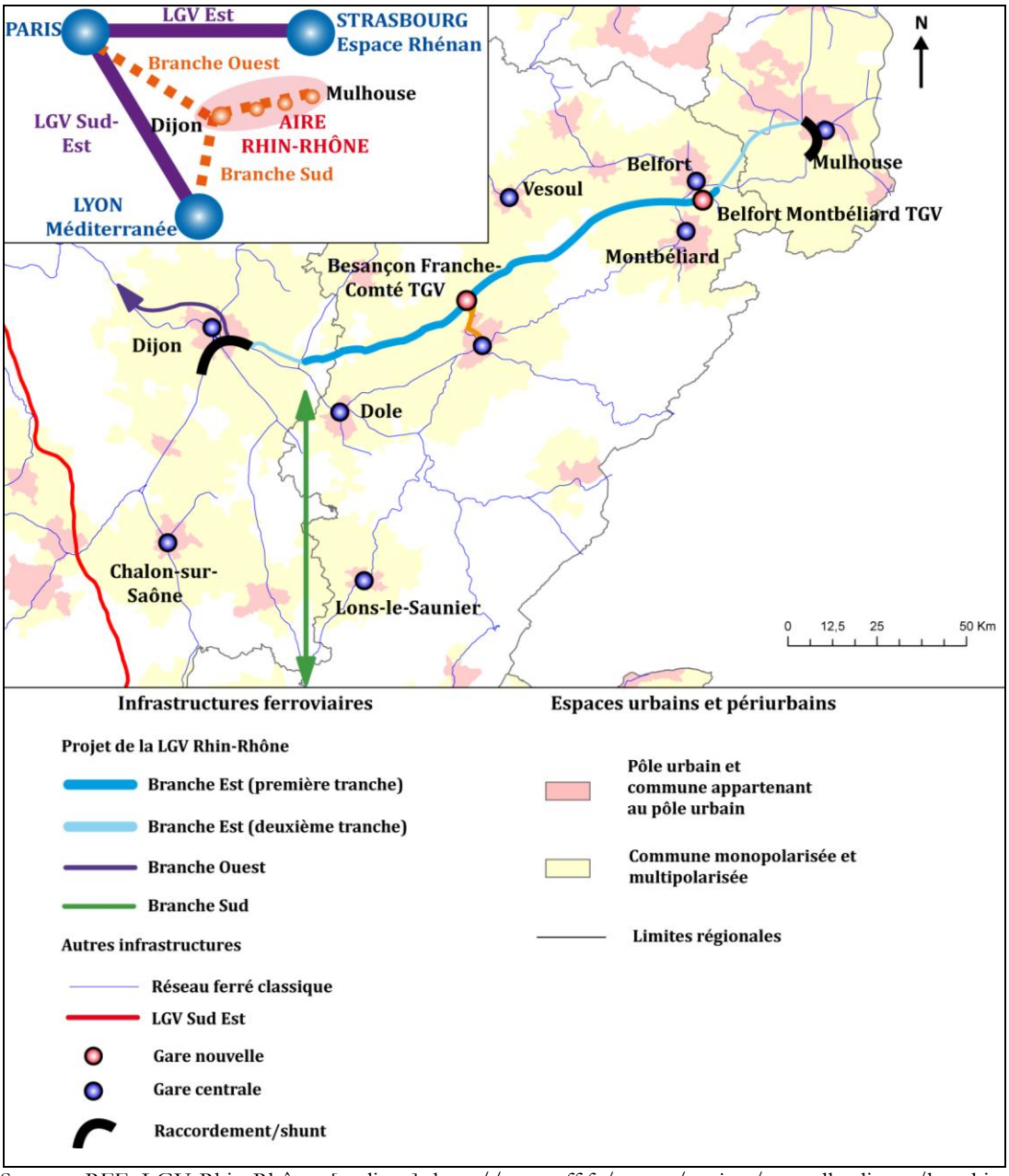
4-2-2 Le projet de LGV Rhin-Rhône : une infrastructure conçue pour les pôles encadrants ?

a - Un projet à trois branches à l'avenir incertain

Le projet de LGV Rhin-Rhône repose sur la réalisation d'une étoile ferroviaire à trois branches (**Fig. 2-21**). La branche Est, dont la première tranche est ouverte à la circulation commerciale depuis la fin de l'année 2011, repose sur la réalisation d'une ligne nouvelle de 190 kilomètres reliant les gares centrales de Dijon et Mulhouse et desservant les principales agglomérations intermédiaires de l'aire Rhin-Rhône avec deux nouvelles gares TGV ex-urbanisées : Besançon Franche-Comté TGV et Belfort-Montbéliard TGV. Ce premier tronçon est complété par la branche Ouest, destinée, par une connexion directe de Dijon à la LGV Sud-Est, sur la commune de Turcey au nord du département de la Côte-d'Or, à rapprocher l'aire Rhin-Rhône de la région parisienne. Cette seconde infrastructure nécessite notamment la création d'un tunnel de cinq kilomètres, conçu pour la traversée de l'agglomération dijonnaise, et la réalisation d'une gare TGV sur l'emplacement de la gare actuelle de Dijon-Porte-Neuve. Enfin, la branche Sud, dernière branche du « Y », reliera, à hauteur de Dole, la branche Est à l'agglomération lyonnaise ; desservant le sud de l'aire Rhin-Rhône par trois gares nouvelles en périphérie de Dole, Lons-le-Saunier et Bourg-en-Bresse.

De par ses configurations, le projet replace l'aire Rhin-Rhône comme un espace de connexion au niveau européen. En effet, ce maillon manquant à grande vitesse, permet de relier l'Europe du Nord à l'Europe du Sud. L'envergure européenne du projet lui a valu d'être inscrit au schéma directeur européen actualisé en 1995, et les branches Est et Sud d'être éligibles à un financement communautaire en 2003. À l'échelon national, la réalisation des trois branches crée, d'une part le segment à grande vitesse ferroviaire manquant entre Lyon et Strasbourg, et d'autre part une nouvelle radiale reliant la région parisienne à Bâle et Zurich en Suisse. La double vocation, transversale et radiale, du projet est soulignée par son inscription au schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse approuvé le 1er avril 1992. Enfin, la LGV Rhin-Rhône représente une transversale ferroviaire performante pour l'aire Rhin-Rhône ; les villes de Dijon et Mulhouse bénéficiant désormais d'une liaison directe à grande vitesse.

Figure 2 - 21 Le projet de LGV Rhin-Rhône



Source : RFF. LGV Rhin-Rhône. [en ligne]. http://www.rff.fr/reseau/projets/nouvelles-lignes/lgv-rhin-rhone (consulté le 5.07.2012)
Réalisation : Carrouet, 2012

Malgré l'intérêt que représente ce projet pour l'amélioration des relations ferroviaires aux échelons européen, national et interrégional, les délais de réalisation encore incertains des branches Ouest et Sud n'ont pas permis une mise en service simultanée des trois maillons de la LGV Rhin-Rhône. Pour comprendre le caractère inachevé du projet, il convient de revenir sur le contexte de réalisation du schéma directeur des liaisons à grande vitesse de 1992 qui comme l'indique Pierre Zembri, en plus d'être politique, s'inscrit dans « un contexte euphorisant poussant

à la surenchère » (Zembri, 1997, p.183)[341]. En effet, même si le schéma directeur n'est pas un document de programmation, les seize projets retenus affichent des prévisions de trafic et des taux de rentabilité très inégaux. Ainsi, pour certains projets (TGV Limousin, Pays de la Loire et Picardie) les prévisions d'accroissement de trafic restent inférieures à 1%, et les taux de rentabilité interne de la SNCF des TGV Normandie et Limousin sont seulement de 0,1 et 2,4. Pour la LGV Rhin-Rhône, qui affiche pourtant un accroissement de trafic de l'ordre de 61% et un taux de rentabilité interne de 5,9%, ces prévisions économiques jugées trop faibles vont conduire à une remise en cause partielle du projet.

Face au manque de rentabilité des LGV retenues, couplé à la situation financière préoccupante de la SNCF, le ministère des transports demande en 1996 un rapport sur « l'actualisation complète des données concernant les projets de lignes à grande vitesse »[342]. Ce document, dit rapport Rouvillois, confirme certes le projet, mais à condition « d'étaler la réalisation de certaines infrastructures grâce à un phasage ayant une bonne pertinence technique et commerciale »[343].

Dans ce contexte, la réalisation de la LGV Rhin-Rhône est réduite à la branche Est, la plus rentable, et la plus apte à remplir la fonction de support des circulations nord-sud et est-ouest, même en l'absence des branches ouest et sud. Néanmoins, sa réalisation doit s'effectuer en deux tranches distinctes. La première, d'une longueur de 140 kilomètres, entre les communes de Petit-Croix (Territoire de Belfort) et Villers-les-Pots (Côte-d'Or) a été mise en service le 11 décembre 2011. Par contre, la deuxième tranche, qui doit compléter la LGV à ses deux extrémités, a, malgré la signature le 18 janvier 2012 d'un protocole d'intention, été sérieusement remise en cause ; le contexte de rigueur budgétaire ayant conduit le gouvernement à différer la plupart des projets de LGV inscrits au SNIT[344].

Réduit à la première tranche de la branche Est, le projet de LGV Rhin-Rhône ne remplit qu'imparfaitement sa fonction de maillon européen et de transversale, d'autant que de fortes incertitudes pèsent sur la réalisation des branches Sud et Ouest. Fortement contesté par les élus locaux, le projet de la branche Sud, qui accueillera également des trafics de marchandises, stagne depuis 2008, année au cours de laquelle RFF s'est positionné en faveur du fuseau longeant

---

[341] ZEMBRI, Pierre. Les fondements de la remise en cause du Schéma Directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse : des faiblesses avant tout structurelles. *Annales de géographie*, 1997, n°593-594, p. 183-194

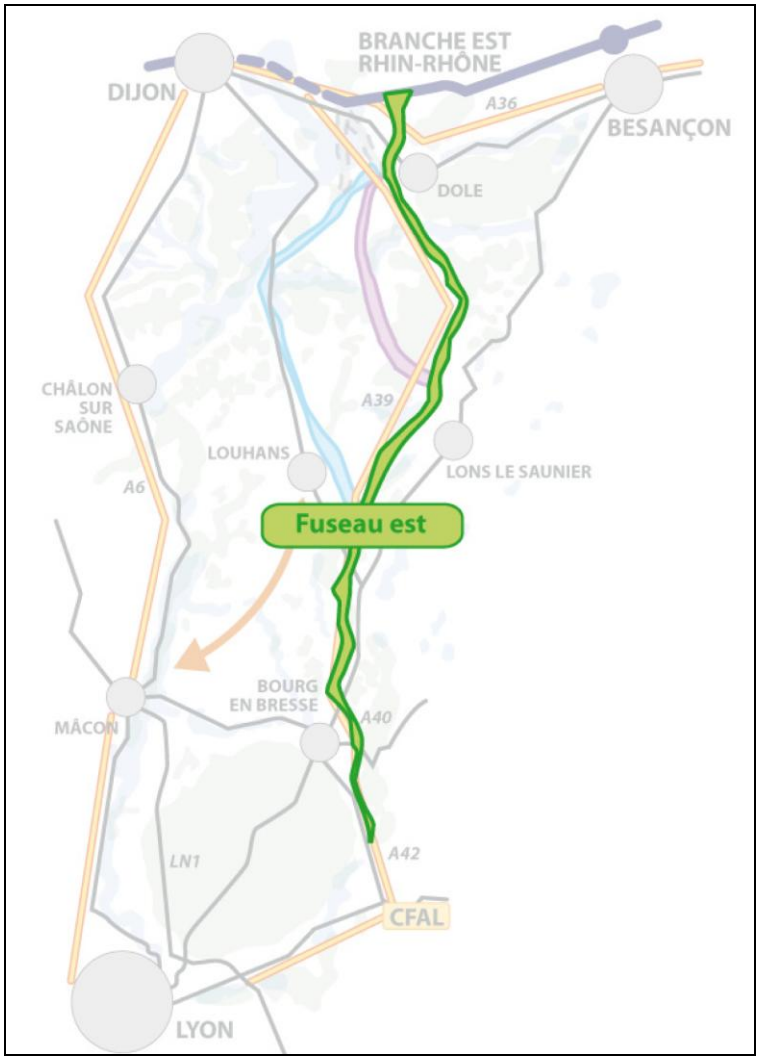
[342] Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme. Rapport sur les perspectives en matière de création de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse. Décembre 1996. (p.2)

[343] Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme. Rapport sur les perspectives en matière de création de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse. Décembre 1996. (p.2)

[344] Schéma National des Infrastructures de Transport

l'autoroute A 39 et de la création de deux gares TGV desservant Dole, Lons-le-Saunier (**Fig.2-22**).

Figure 2 - 22 Le fuseau retenu par RFF pour la branche Sud



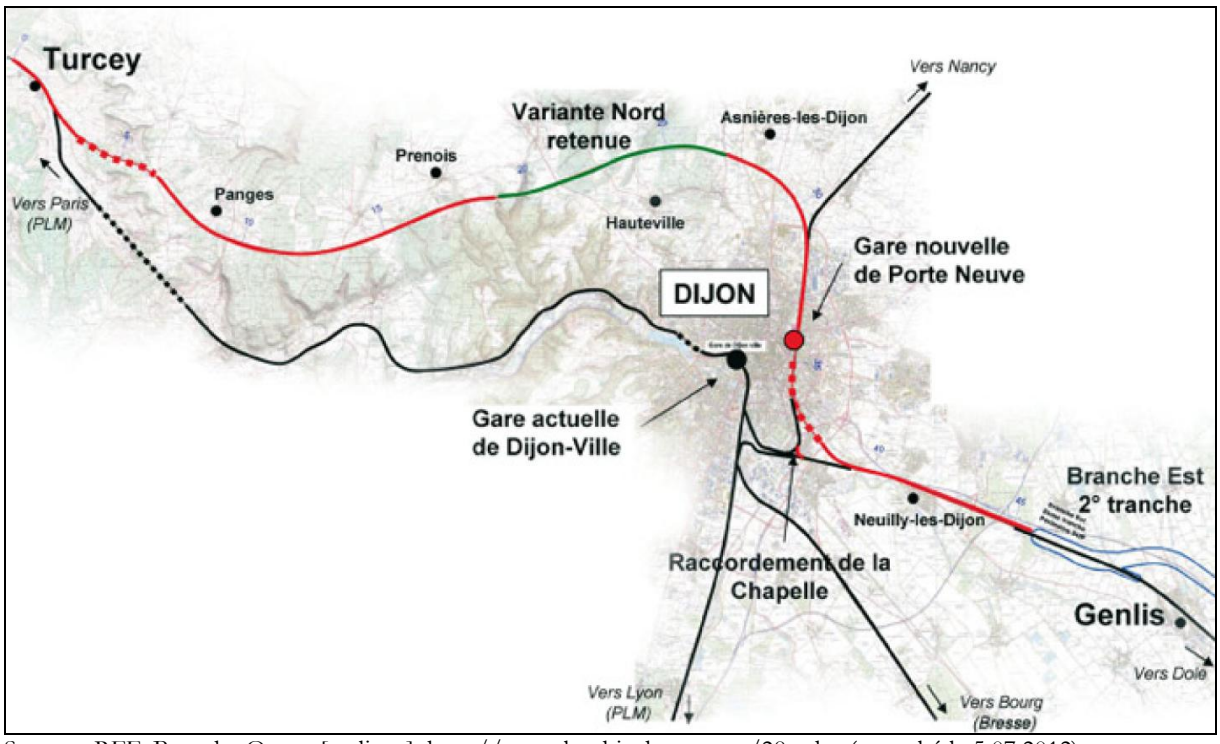
Source : RFF. Branche Sud. [en ligne]. http://sud.lgvrhinrhone.com/147-.php (consulté le 5.07.2012)

La branche Ouest apparaît comme le projet le moins avancé. En 2002, une décision ministérielle approuve le fuseau de la traversée de l'agglomération dijonnaise ; et bien que le projet ait été déclaré projet d'intérêt général (PIG)[345] en 2007, l'agglomération dijonnaise est toujours en attente d'« une saisine de la Commission Nationale du Débat Public »[346] (**Fig. 2-23**).

[345] Projet d'Intérêt Général

[346] DREAL. *L'avancement du projet*. [en ligne]. http://www.franche-comte.developpement-durable.gouv.fr/l-avancement-du-projet-a115.html (consulté le 16.08.2012)

Figure 2 - 23 Le tracé retenu par l'étude d'avant-projet sommaire de la traversée de l'agglomération dijonnaise

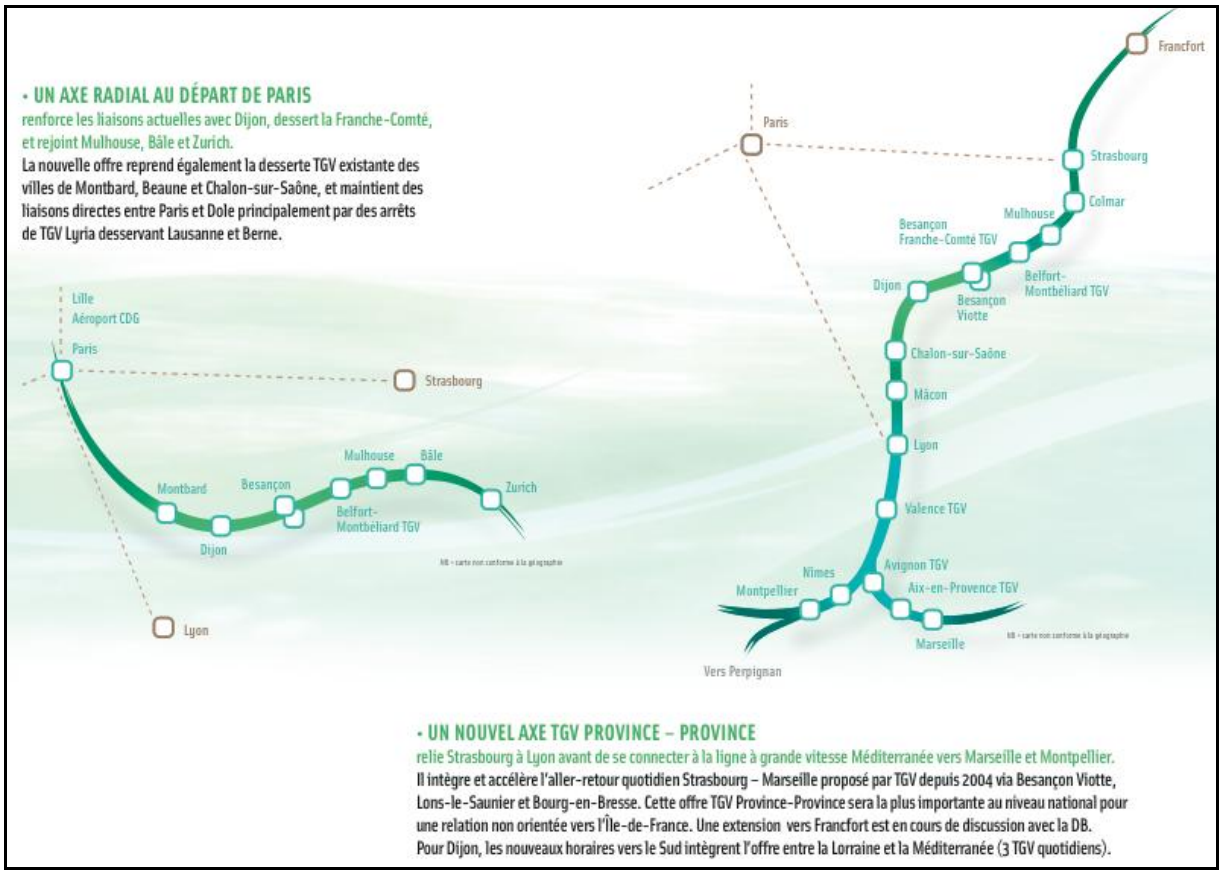


Source : RFF. Branche Ouest. [en ligne]. http://ouest.lgvrhinrhone.com/28-.php (consulté le 5.07.2012)

Même si la réalisation de la LGV Rhin-Rhône est aujourd'hui remise en cause, la première tranche de la branche Est remplit néanmoins la double fonction assignée au projet complet. Non connectée physiquement à la région parisienne, elle fait figure de LGV « province-province », support des liaisons transversales aux échelons national et européen. Cependant, à l'image des LGV qui l'ont précédée, la branche Est constitue également une nouvelle radiale offrant à la région parisienne une ouverture vers la Suisse et l'Allemagne (**Fig. 2-24**). De par cette double dimension, ce maillon unique, même s'il constitue une transversale à grande vitesse performante pour les relations internes à l'aire Rhin-Rhône, peut également conduire au renforcement de sa situation d'espace intermédiaire.

Première LGV non inscrite dans le prolongement direct d'une radiale de la région parisienne, la branche Est favorise à l'échelon national, les liaisons ferroviaires à grande vitesse entre Strasbourg et Lyon ; « fermant » en partie le triangle Paris-Strasbourg-Lyon. Même en l'absence de la branche Sud, compensée par la compatibilité avec le réseau classique, la branche Est a permis une nette réduction des temps de trajet entre Lyon et Strasbourg. Cette dimension transversale est confirmée au niveau européen par la mise en service de liaisons à grande vitesse directes entre Francfort et Marseille.

Figure 2 - 24 La présentation de la branche Est par la SNCF



Source : CLUB TGV RHIN-RHÔNE. Les dessertes du TGV Rhin-Rhône. [en ligne]. http://www.clubtgvrhinrhone.eu/ressources/les-dessertes-du-tgv-rhin-rhone (consulté le 02.05.2012)

Du point de vue de la desserte, la branche Est, malgré sa dimension interrégionale, ne déroge pas à la logique d'efficacité propre au système à grande vitesse français. Si les deux gares centrales de Dijon et Mulhouse sont désormais reliées directement par TGV, les deux villes ont été écartées d'une partie des liaisons transversales afin de ne pas pénaliser les temps de parcours entre pôles encadrants. L'aménagement aux deux extrémités de la ligne de deux contournements ferroviaires (le raccordement de Perrigny au sud de Dijon et le shunt de Mulhouse), destinés à éviter aux TGV Strasbourg-Lyon le rebroussement imposé par la desserte des gares centrales, souligne la prévalence d'une logique suprarégionale renforçant la situation d'espace intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône. Ces contournements, alliés à l'implantation des gares TGV en périphérie des villes, constituent autant de risque d'évitement, d'effet-tunnel pour l'aire Rhin-Rhône.

Si la branche Est constitue de fait une transversale, elle n'en est pas moins une nouvelle radiale (Richer, Bérion, 2010)[347]. RFF indique d'ailleurs à propos du projet de LGV Rhin-Rhône qu'il « préfigure un axe alternatif à la LGV Sud-Est (Paris-Lyon) afin de désaturer cette ligne, et

[347] RICHER, Cyprien, BÉRION, Pascal, Le rôle des grandes infrastructures dans la structuration des espaces régionaux : le cas de l'arrivée du TGV dans le réseau métropolitain Rhin-Rhône. *BELGEO*, 2010, 1-2, p. 160-169

d'assurer l'écoulement des circulations en cas d'incident »[348]. Cette fonction est également mentionnée par la SNCF, qui présente la branche Est comme une nouvelle radiale au départ de Paris, qui « renforce les liaisons actuelles avec Dijon, dessert la Franche-Comté, et rejoint Mulhouse, Bâle et Zurich »[349].

Finalement, la double dimension transversale et radiale de la branche Est constitue un risque pour l'aire Rhin-Rhône, celui du renforcement de sa situation d'espace-support de circulation. Ainsi, comme l'indiquent Cyprien Richer et Pascal Bérion « le TGV Rhin-Rhône n'est pas vraiment atypique car il demeure associé à une logique de grands réseaux de transport, questionnant l'intégration des territoires traversés et desservis » (Richer, Bérion, p. 163)[350]. Le projet de LGV Rhin-Rhône, en l'absence des branches Ouest et Sud, s'inscrit dans une logique similaire à celle des infrastructures qui traversent l'aire Rhin-Rhône. À l'image de l'autoroute A 36, la branche Est constitue en quelque sorte un nouveau barreau, qui malgré l'existence de points de desserte, semble conçu pour d'autres échelons spatiaux et pour favoriser les liaisons entre pôles encadrants.

Afin de préciser ce risque d'évitement pour l'aire Rhin-Rhône, il convient de présenter plus finement la desserte de l'aire Rhin-Rhône et notamment les facteurs qui ont été à l'origine de l'implantation des deux nouvelles gares TGV.

---

348 RFF. *LGV Rhin-Rhône branche Sud.* [en ligne]. http://sud.lgvrhinrhone.com/3-.php (consulté le 5.07.2012)

349 CLUB TGV RHIN-RHÔNE. *Les dessertes du TGV Rhin-Rhône.* [en ligne]. http://www.clubtgvrhinrhone.eu/ressources/les-dessertes-du-tgv-rhin-rhone (consulté le 02.05.2012)

350 RICHER, C., BÉRION, P., *op. cit.*

b – Choix d'implantation et intégration aux réseaux de transport des gares TGV

- Deux gares nouvelles situées en périphérie des agglomérations

L'accès à la grande vitesse constitue un enjeu majeur pour les espaces intermédiaires, qui on l'a vu précédemment sont le plus généralement desservis par de nouvelles gares implantées en périphérie des villes, gares qui nécessitent des efforts financiers supplémentaires pour favoriser leur intégration territoriale.

Les choix d'implantation des gares s'inscrivent en outre dans un nouveau contexte. La faible rentabilité des projets de LGV, le désengagement financier de l'État se sont traduit, depuis la réalisation de la LGV Est Européenne, par une participation importante des collectivités territoriales au financement des infrastructures à grande vitesse. Pour la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, les collectivités ont ainsi, selon la convention de financement[351], contribué à l'investissement global à hauteur de 28% (**Tab. 8**). Si on exclut l'État et RFF, les collectivités franc-comtoises sont les premières contributrices, avec 13% du financement total, suivies par les collectivités alsacienne (8%) et bourguignonne (5%). Cette participation financière accrue des acteurs locaux renforce leurs revendications dans les négociations des choix de tracé des LGV et d'implantation des gares afin que leur territoire dispose non seulement d'un point d'accès au réseau mais que ce dernier bénéficie d'une desserte étoffée et d'une bonne intégration aux différents réseaux de transports.

La desserte de l'aire Rhin-Rhône par la branche Est est assurée par deux types de gares. Les agglomérations de Dijon et Mulhouse accueillent cette nouvelle offre ferroviaire par l'intermédiaire de leur gare historique centrale. L'accès au réseau à grande vitesse est alors facilité par la présence d'une offre de rabattement de premier ordre. Les deux gares, très proches du centre-ville, sont accessibles à pied. Nœuds majeurs du réseau TER, elles sont desservies par les bus urbains, les cars interurbains et depuis peu le réseau de tramway[352]. Les agglomérations de Besançon, Belfort et Montbéliard sont en revanche desservies par l'intermédiaire de deux nouvelles gares TGV périphériques. Les critères de la typologie proposés par Valérie Facchinetti-

---

[351] DREAL FRANCHE-COMTÉ. *Convention de financement et de réalisation de la première phase de la branche Est.* [en ligne]. http://www.franche-comte.developpement-durable.gouv.fr/presentation-de-la-lgv-rhin-rhone-a105.html (consulté le 5.07.2012)

[352] La ligne 1 du tramway de Dijon dessert la gare depuis le mois de septembre 2012. La ligne 2 complète cette offre à partir du mois de décembre 2012.

Mannone et Cyprien Richer, et les entretiens réalisés auprès des acteurs[353] ayant participé à ces choix de localisation nous permettent d'appréhender plus finement l'intégration territoriale de ces deux nouvelles gares.

Tableau 8 La répartition des financements pour la première phase de la branche Est

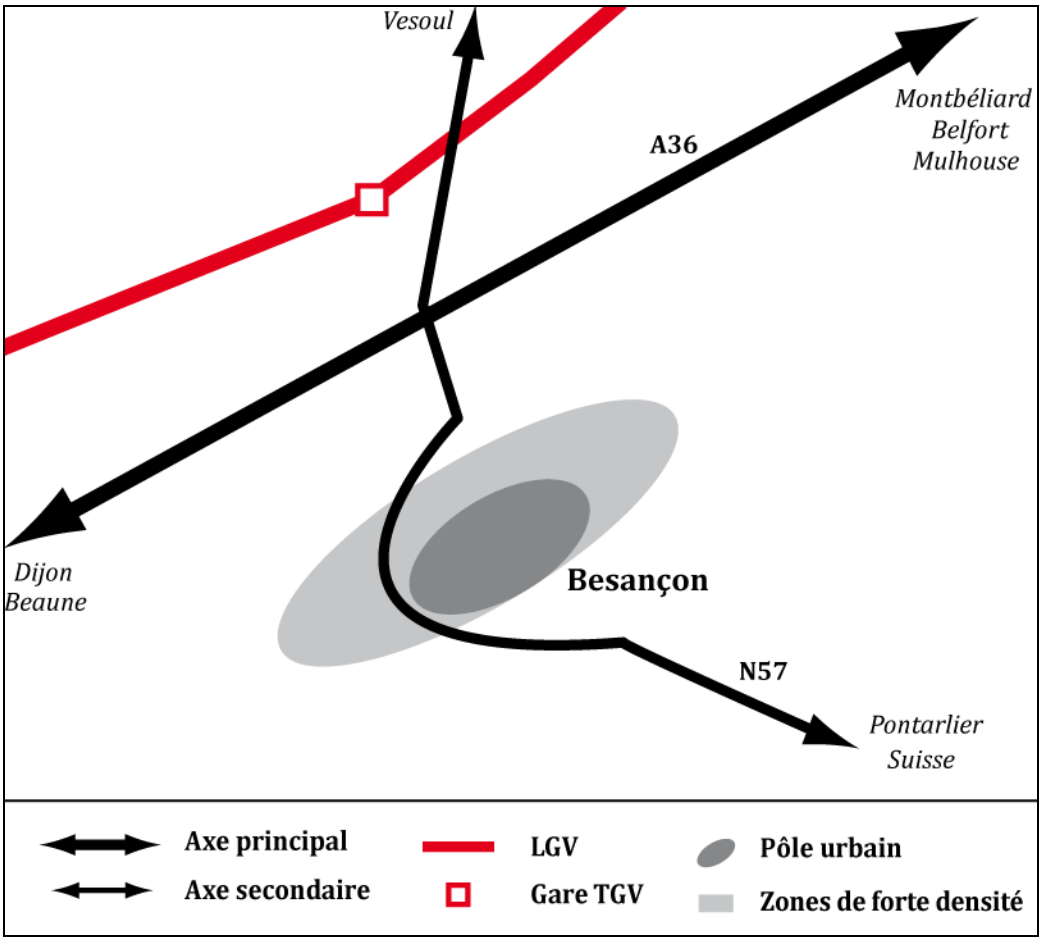
		Montant	Part en %
Etat		**785**	**31,3**
Union Européenne		**200**	**8,0**
Suisse		**66**	**2,6**
Alsace			
	Conseil régional	**103**	**4,1**
	Collectivités du Haut-Rhin	**77,25**	**3,1**
	Collectivités du Bas-Rhin	**25,75**	**1,0**
Franche-Comté			
	Conseil régional	**189,6**	**7,6**
	Conseils généraux	**94,8**	**3,8**
	Communautés d'agglomérations	**31,6**	**1,3**
Bourgogne			
	Conseil régional	**68,1**	**2,7**
	Conseil général de la Côte d'Or	**31,4**	**1,3**
	Communauté d'agglomération du Grand Dijon	**31,4**	**1,3**
Rhône-Alpes			
	Conseil régional	**20**	**0,8**
	Conseil général du Rhône	**13**	**0,5**
	Communauté urbaine de Lyon	**33**	**1,3**
SNCF		**94**	**3,8**
RFF		**642**	**25,6**
Total		**2505,9**	**100**

Source : DREAL FRANCHE-COMTÉ. Convention de financement et de réalisation de la première phase de la branche Est. [en ligne]. http://www.franche-comte.developpement-durable.gouv.fr/presentation-de-la-lgv-rhin-rhone-a105.html (consulté le 5.07.2012)

En termes de localisation, les deux gares présentent des situations différentes. La gare Besançon Franche-Comté TGV est implantée en périphérie proche de l'agglomération bisontine (**Fig. 2-25**). Cette gare ex-urbanisée, située à environ dix kilomètres du centre-ville, est cependant intégrée dans le périmètre de la Communauté d'agglomération du Grand Besançon.

[353] Si les représentants des collectivités territoriales et de RFF se sont exprimés sur le sujet, ceux de la SNCF n'ont pas souhaité revenir sur les facteurs à l'origine du positionnement des nouvelles gares TGV en périphérie.

Figure 2 - 25 La gare de Besançon Franche-Comté TGV : une gare ex-urbanisée



Réalisation : Carrouet, 2012

Le positionnement de la gare Besançon Franche-Comté TGV est, selon X. Gruz, directeur du projet de la branche Est à RFF, le résultat « d'un non-choix », dicté par les contraintes topographiques rencontrées par le tracé de la branche Est. En effet, la présence d'une barre rocheuse, correspondant aux Avants-Monts du Jura, a fait que le tracé de l'infrastructure ne pouvait pas passer à proximité de Besançon. Tributaire de ces contraintes topographiques, la gare TGV a été implantée sur la commune d'Auxon-Dessus, ce site étant pour X. Gruz : « le plus proche de Besançon, sans avoir à faire des travaux trop onéreux ».

Si les contraintes naturelles ont fortement pesé sur le positionnement de la gare TGV, ce choix a néanmoins fait l'objet de nombreux débats, les collectivités locales lui préférant une localisation centrale. La commune de Besançon est même allée jusqu'à organiser un referendum[354], le 10 novembre 2001 ; les habitants devant se prononcer en faveur, soit d'une « gare unique », sur le site de Besançon-Viotte, soit d'un système à deux gares, nécessitant la création d'une gare TGV en périphérie. Finalement, si sur les 22 000 suffrages recueillis, près de

[354] Les résultats du référendum sont ajoutés en annexe.

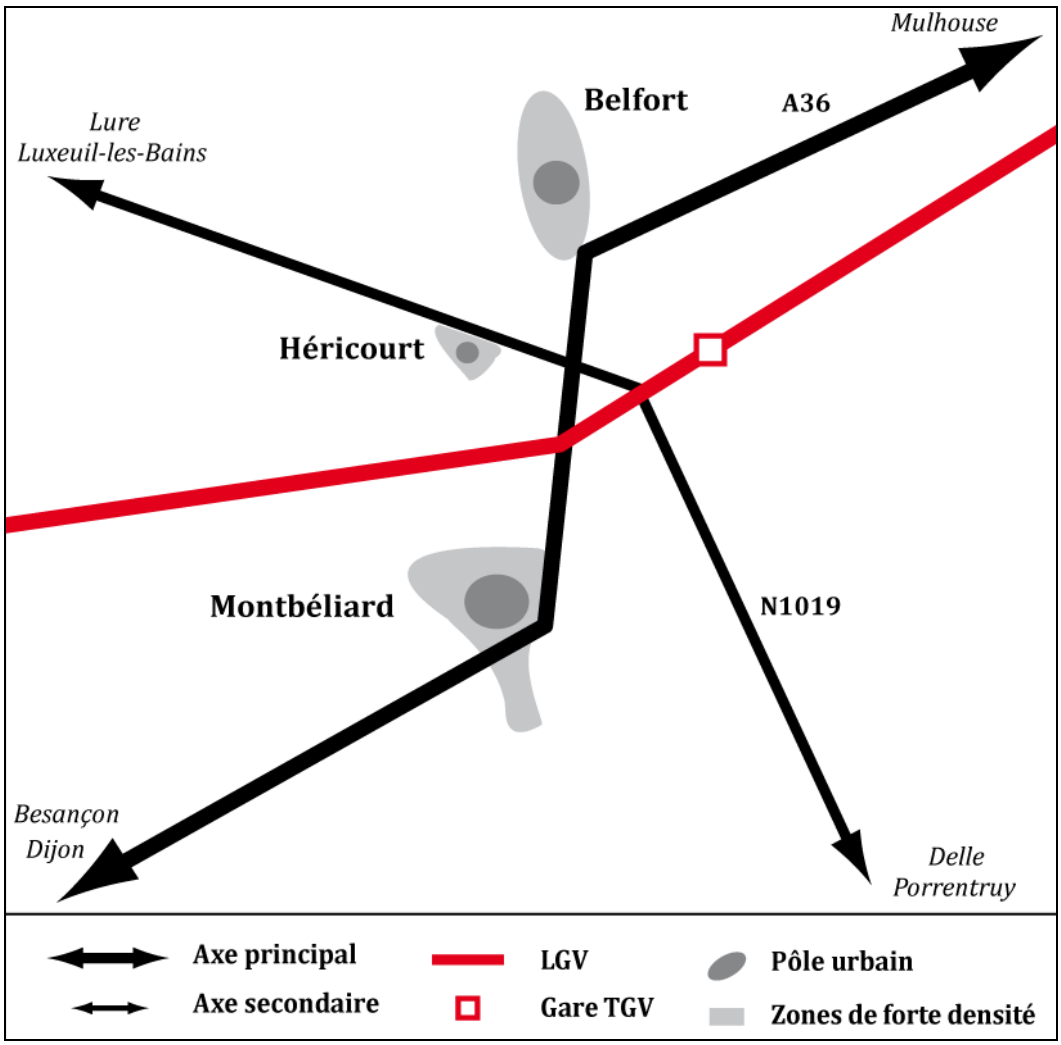
16 000 se sont exprimés en faveur de la « gare unique », ce choix n'a cependant pas influencé le positionnement de la gare TGV. Cette non reconnaissance des avis exprimés par les habitants de Besançon, est le reflet du risque d'évitement des espaces intermédiaires par de grandes infrastructures destinées à répondre aux besoins de déplacement des pôles encadrants. Comme le souligne, S. Baudin, chargé de mission TGV à la Communauté d'agglomération du Grand Besançon, « au regard de la taille de Besançon, de son positionnement géographique, il était difficile de desservir le centre-ville, avec en plus des contraintes topographiques. Donc la décision d'une nouvelle gare est logique. Besançon n'est pas un nœud ferroviaire comme Dijon ou Mulhouse ».

Le choix de positionnement de la gare Belfort-Montbéliard TGV semble avoir fait l'objet d'un relatif consensus (**Fig. 2-26**). Située à mi-chemin des agglomérations de Belfort et Montbéliard, elle se classe dans la catégorie des gares bi-urbaines et comme l'indique X. Gruz « se mettre entre les deux pôles était une idée limpide […], cette gare étant un élément de centralité ». Néanmoins, si cette gare est en position centrale, elle ne peut pas être considérée pleinement comme « un équipement pouvant accompagner la dilution des régions » (Facchinetti-Mannone, Richer, 2011, p.205)[355]. En effet, son positionnement dans l'aire l'influence de l'agglomération de Belfort en fait davantage un nœud ferroviaire ex-urbanisé.

Les deux gares nouvelles se différencient également en fonction du critère du partage fonctionnel, Belfort-Montbéliard TGV ayant capté la quasi-totalité de l'offre grande ligne. En effet, seule la gare centrale de Belfort-Ville conserve une desserte directe vers Paris via l'ancienne ligne Paris-Bâle par Vesoul. En revanche, la situation est quelque peu différente pour Besançon. À l'image de la situation des gares de Nancy et de Metz pour la LGV Est Européenne, le système à deux gares bisontin repose sur un partage de la desserte, la gare de Besançon-Viotte ayant conservé quatre liaisons quotidiennes en direction de la capitale.

[355] FACCHINETTI-MANNONE, V., RICHER, C., *op.cit.*

Figure 2 - 26 La gare Belfort-Montbéliard-TGV : une gare ex-urbanisée située entre deux pôles de taille moyenne



Réalisation : Carrouet, 2012

Les principes à l'origine de l'implantation de ces gares TGV en périphérie des agglomérations, même s'ils se sont traduits par des localisations différentes, restent principalement dictés par le tracé de l'infrastructure et la volonté de ne pas pénaliser les temps de parcours entre pôles encadrants. Néanmoins, par rapport aux LGV qui l'ont précédée, les possibilités de connexion de ces gares nouvelles au réseau classique ont été plus systématiquement prises en compte.

- L'intégration des gares aux réseaux de transport collectifs : deux anticipations différentes

La connexion des gares nouvelles de la LGV Rhin-Rhône aux réseaux de transports locaux et régionaux a fait l'objet d'un intérêt particulier de la part des collectivités territoriales et des opérateurs de transport. Cette initiative souligne d'ailleurs le regain d'intérêt porté à la connexion des gares TGV au réseau classique.

Néanmoins comme l'indique P. Messulam, directeur du projet de la branche Est à la SNCF, « le positionnement est important mais le point le plus essentiel, où que soit la gare, est qu'elle soit bien reliée au réseau de voirie des agglomérations. Entre les deux gares, il y en a une [Besançon Franche-Comté TGV] qui est mieux reliée que l'autre […] parce que les collectivités territoriales ont mieux anticipé les besoins d'investissement et ont su les conduire à temps ». Cette inégale anticipation se répercute aujourd'hui sur l'accessibilité ferroviaire locale des deux nouvelles gares TGV.

Dans le cas de Besançon-Franche-Comté-TGV, la Communauté d'agglomération du Grand Besançon (CAGB) a anticipé très tôt la réalisation d'une connexion ferroviaire entre la gare centrale et la gare périphérique. Concomitante à la mise en service de la LGV, la création d'une la navette intergare est due à une « opportunité technique résultant du besoin de connecter la LGV au réseau classique pour offrir des itinéraires de délestage » (Facchinetti-Mannone, Richer, 2011, p.211)[356]. Cette desserte s'appuie sur la réouverture de l'ancienne ligne Besançon-Devecey et répond à une double ambition. D'une part, elle permet d'organiser une connexion ferroviaire performante entre les deux gares, Besançon-Viotte ayant conservé quelques TGV en direction de Paris. D'autre part, la navette TER vise à desservir une partie de l'espace périurbain bisontin par la création de trois haltes ferroviaires intermédiaires (Portes de Vesoul, École Valentin et Miserey-Salines)[357] (**Fig. 2-27**). Le positionnement de la gare Besançon Franche-Comté TGV relève d'un choix « stratégique ». La nouvelle gare est en effet inscrite dans le périmètre du SCOT[358], qui prévoit l'extension de l'agglomération vers le nord. Ainsi, en reliant les deux gares en quinze minutes, par quinze allers et retours quotidiens, la navette TER fait de ce lien intergares un axe structurant majeur à l'échelon de l'aire urbaine.

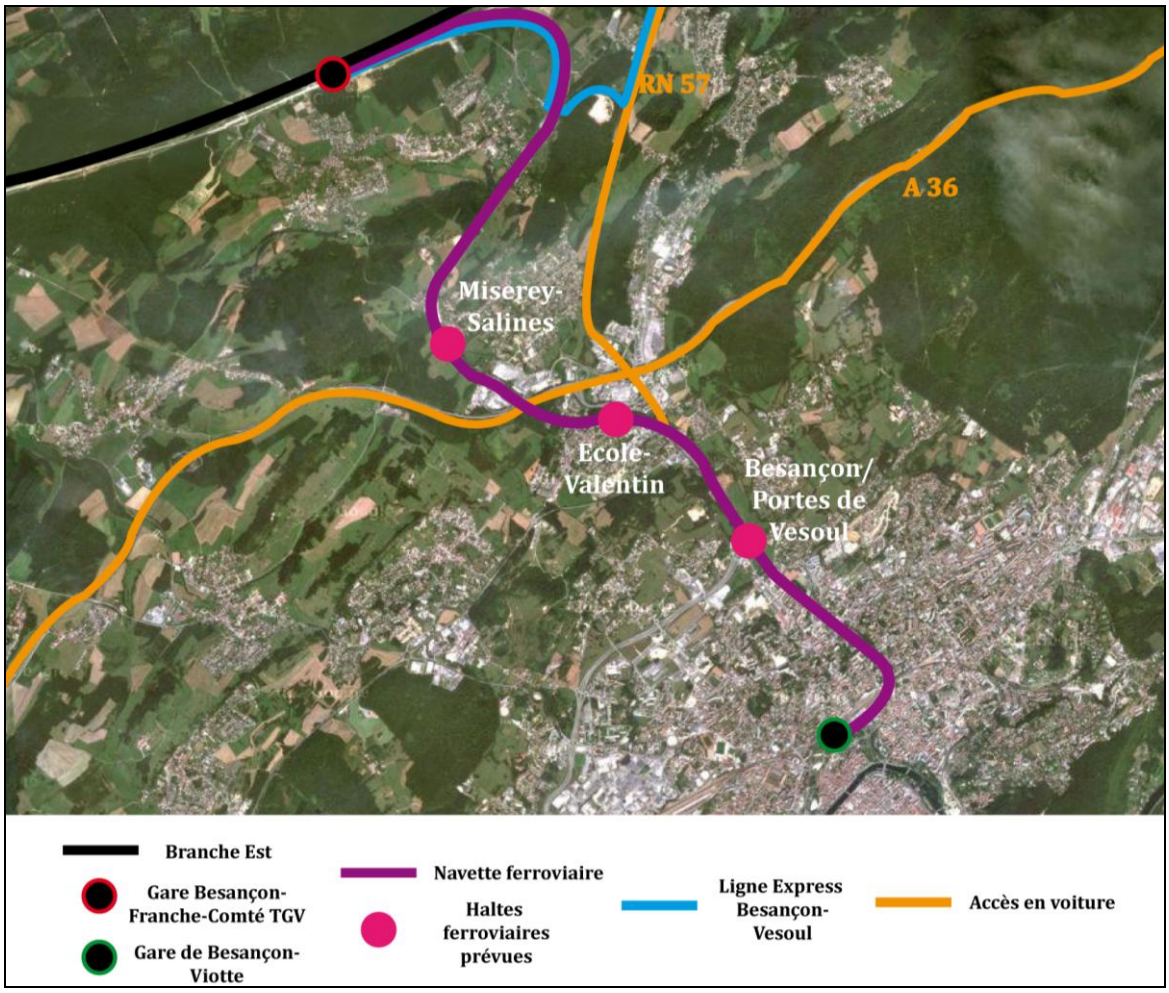
---

356 FACCHINETTI-MANNONE, V., RICHER, C., *op.cit.*

357 La première halte ferroviaire, École-Valentin, devrait être mise en service courant 2013. Les deux autres arrêts sont prévus pour l'année 2015.

358 Schéma de Cohérence Territoriale.

Figure 2 - 27 Les modes de rabattement de la gare Besançon Franche-Comté TGV

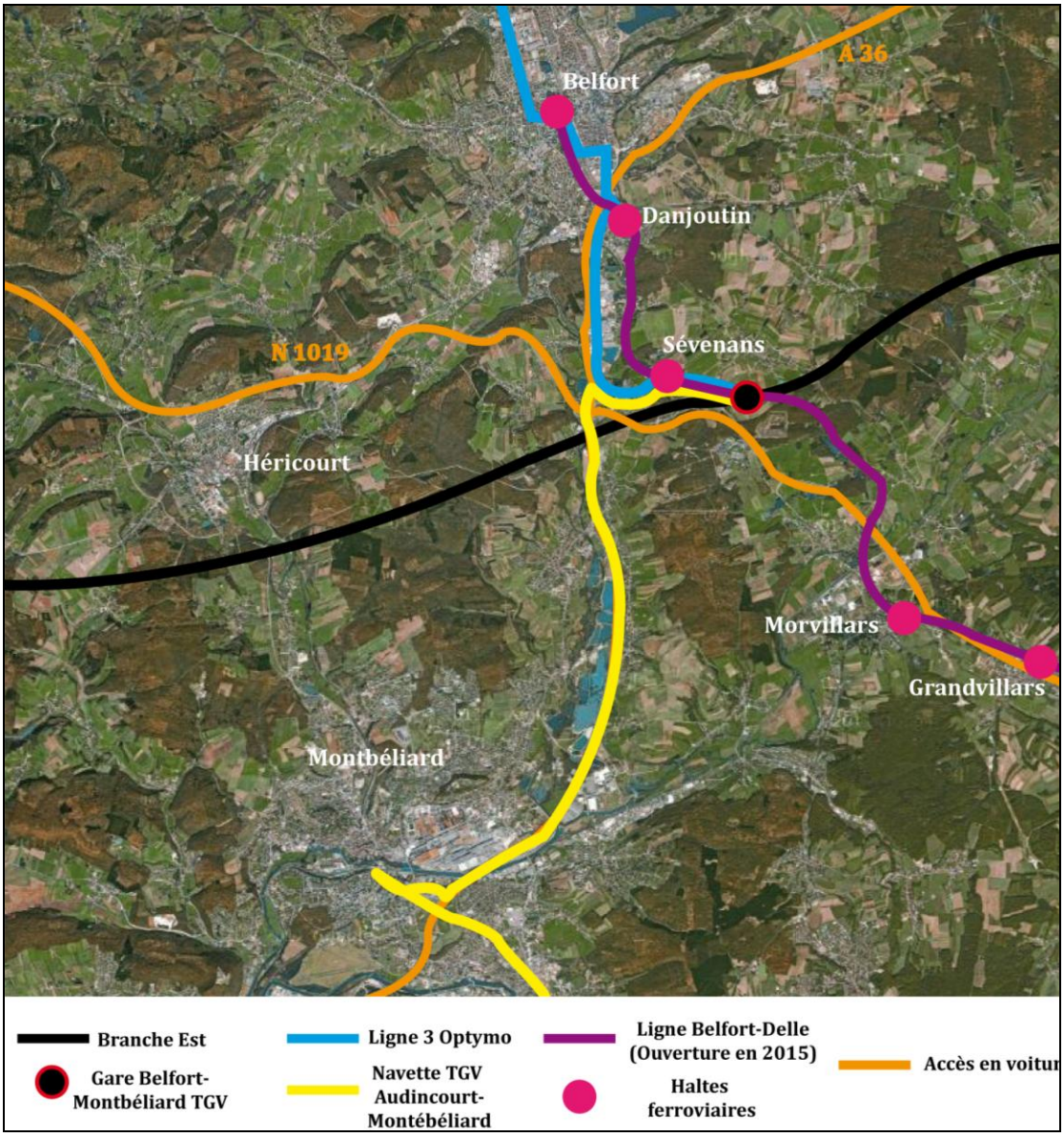


Source : Google Maps
Réalisation : Carrouet, 2012

L'initiative de l'agglomération bisontine participe à une meilleure intégration territoriale de la gare TGV. En revanche, dans le cas de Belfort-Montbéliard TGV, si la localisation de la gare a pris en compte l'opportunité d'une connexion du réseau conventionnel, cette dernière a été peu anticipée, et la navette ne sera pas mise en service avant 2015. Ce projet, dont les premières études remontent à 2007, repose sur la réouverture de la ligne Belfort-Delle au trafic de voyageurs (**Fig. 2-28 et Fig. 2-29**). Dédiée, depuis 1993, au trafic de marchandises entre Belfort et Morvillars, cette ligne comporte un triple intérêt. Pour la Suisse, qui a participé au financement de la branche Est à hauteur de 2,6%, elle constitue une opportunité de connexion au réseau TGV français, par le prolongement de la ligne Delle-Bienne. Elle permettra également de mettre en place un service de navettes entre la gare centrale de Belfort et la gare TGV, favorisant les rabattements en transports collectifs dans l'accès à la grande vitesse. Enfin, l'agglomération de Belfort voit dans la réouverture de cette ligne une opportunité pour renforcer la desserte en transports collectifs, à l'image de ce qui s'est fait pour Besançon. En effet, la navette TER devrait

desservir, en plus de la gare TGV, cinq communes de l'agglomération (Danjoutin, Sévenans, Morvillars, Grandvillars et Joncherey). Néanmoins, dans le cadre d'une gare de type bi-urbaine, cette connexion au réseau classique n'apparaît pas optimale dans la mesure où la gare centrale de Montbéliard ne bénéficiera pas de cette nouvelle liaison. Comme l'indiquent Valérie Facchinetti-Mannone et Cyprien Richer, « la prise en compte des enjeux de rabattement aurait dû concentrer l'attention sur le croisement entre la LGV et le réseau classique pour utiliser les relations TER existantes entre Montbéliard et Belfort pour la desserte de la gare TGV » (Facchinetti-Mannone, Richer, 2011, p.211)[359].

Figure 2 - 28 Les modes de rabattement de la gare Belfort-Montbéliard TGV



Source : Google Maps
Réalisation : Carrouet, 2012

[359] FACCHINETTI-MANNONE, V., RICHER, C., *op.cit.*

Figure 2 - 29 L'emplacement de la future ligne Belfort-Delle au-dessus des voies TGV (9/07/2012)

Source : Carrouet, 2012

À l'image des réalisations précédentes, les gares TGV de la branche Est bénéficient d'une accessibilité routière de bonne qualité. La gare de Besançon Franche-Comté TGV est proche de la Route Nationale 57 et de l'échangeur de l'autoroute A 36. L'État a pris en charge la réalisation d'un échangeur entre la départementale 1 et la RN 57, et la mise à deux fois deux voies de la RN 57 entre l'échangeur de l'A 36 et la commune de Devecey. De son côté, le Conseil Général du Doubs a financé l'aménagement de la route départementale 1. Cette accessibilité routière performante, complétée par une capacité de stationnement de 1 000 places, facilite les rabattements en voiture individuelle pour les habitants de Besançon et de Vesoul, respectivement à 20 et 40 minutes de la nouvelle gare. Concernant la desserte routière par transport collectif, la ligne « Livéo express » relie Vesoul à la gare TGV, avec une fréquence assez faible de quatre allers-retours par jour, pour un temps de trajet de 50 minutes. Elle est complétée par une offre de transport à la demande du réseau urbain Ginko qui dessert le nord de l'agglomération Besançon.

La gare de Belfort-Montbéliard-TGV, située à proximité de l'échangeur de Sévenans sur l'autoroute A 36, bénéficie également d'une bonne accessibilité routière, renforcée d'ailleurs par le réaménagement de la départementale 1019, entre Héricourt et Delle. Pour compléter le dispositif routier, une route d'accès à la gare a été spécialement créée à partir de la route nationale. À l'instar de la gare TGV de Besançon, cette gare bénéficie d'une capacité de stationnement conséquente avec un parking de 1 300 places.

Dans l'attente d'une connexion TER, le rabattement en transport en commun est assuré par des lignes régulières à destination de la gare TGV depuis le centre des agglomérations de Belfort et de Montbéliard. Depuis, l'agglomération de Belfort, la ligne 3 du réseau de bus Optymo relie la gare TGV à la gare centrale en 20 minutes, avec une fréquence de passage de 20 minutes. Cette desserte en transport urbain est cependant moins performante par rapport à la voiture particulière, qui permet d'effectuer le même trajet en quinze minutes. Depuis Montbéliard, un service de navettes spécifique a été mis en place : il relie la gare TGV au centre en 30 minutes, contre 20 minutes en voiture, avec une fréquence de desserte, de l'ordre de 30 minutes (**Fig. 2-30**).

Figure 2 - 30 La navette Audincourt-Montbéliard-Gare TGV (9/07/2012)

Source : Carrouet, 2012

Si la navette permettant de rejoindre Montbéliard est moins performante que la ligne 3 en direction de Belfort, il convient d'indiquer que seule la première dessert directement le nouveau bâtiment voyageur. En effet, pour rejoindre l'arrêt du réseau Optymo, les voyageurs doivent parcourir une distance de 150 mètres ; l'exploitant du réseau urbain ayant refusé de s'acquitter de la redevance que Gares et Connexions demande à l'ensemble des opérateurs de réseaux (**Fig. 2-31**).

Figure 2 - 31 L'accès à l'arrêt Optymo depuis le bâtiment voyageur (9/07/2012)

Source : Carrouet, 2012

L'exemple des deux nouvelles gares TGV de la branche Est souligne l'intérêt porté par les collectivités territoriales et les opérateurs de transport à la connexion de ces gares aux réseaux de transport locaux et régionaux. Si cette offre diversifiée de rabattement vise à pallier la localisation excentrée des gares TGV, il faut souligner que l'intégration territoriale des gares, malgré une participation financière croissante des collectivités, n'est pas optimale. Le cas de la gare Belfort-Montbéliard TGV montre ainsi que de nombreux progrès restent à faire dans ce

domaine. Mal anticipée, la réouverture de la ligne Belfort-Delle ne sera effective qu'en 2015[360], et l'absence de connexion TER à destination de Montbéliard peut porter préjudice à un report modal des usagers de la voiture vers les transports collectifs.

La branche Est de la LGV Rhin-Rhône, présentée comme la première LGV transversale, n'en possède pas moins les caractéristiques des LGV précédemment réalisées. Même si elle n'est pas rattachée physiquement à la région parisienne, elle présente néanmoins les caractéristiques d'une nouvelle radiale, ouvrant des perspectives de trafic en direction de la Suisse. Cette nouvelle infrastructure améliore cependant les liaisons transversales aux échelons européen et français et constitue une transversale ferroviaire performante pour l'aire Rhin-Rhône

Toutefois, l'implantation des gares TGV en périphérie des agglomérations franc-comtoises, couplée à l'aménagement de contournements ferroviaires aux deux extrémités de la ligne, peuvent conduire au renforcement de la situation d'espace intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône. En effet, de type de localisation favorable à la performance des temps de parcours entre pôles encadrants, semble porter préjudice au développement des relations entre les agglomérations de l'aire Rhin-Rhône.

L'analyse des modifications introduites par la branche Est dans la desserte des agglomérations de l'aire Rhin-Rhône avec les pôles encadrants permet de mettre en perspective ce renforcement de sa situation intermédiaire.

4-2-3 Un schéma de desserte combinant les liaisons radiale et transversale

a – La branche Est : une nouvelle radiale ?

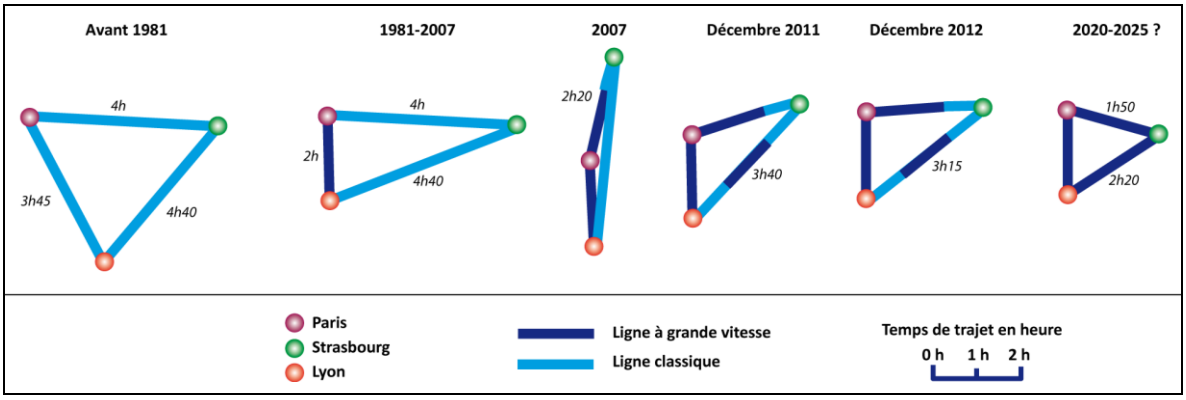
La mise en service de la branche Est, depuis décembre 2011 confirme la situation d'espace de connexion de l'aire Rhin-Rhône. En effet, la nouvelle offre ferroviaire favorise les relations radiales, entre la région parisienne et la Suisse, et les relations transversales, au sein de l'isthme européen. À l'échelon de l'aire Rhin-Rhône, la mise en service de la branche Est souligne le difficile compromis entre une desserte des territoires intermédiaires, de type cabotage, et la logique d'efficacité propre à la grande vitesse ferroviaire qui favorise les liaisons rapides entre grandes métropoles françaises et européennes. Selon Pierre Messulam, ce compromis a été trouvé avec la mise en circulation de trains à long parcours « qui ne s'arrêtent pas partout mais en

[360] Parmi les principales causes du retard de la réouverture de la ligne Belfort-Delle, figure la suppression de plusieurs passages à niveaux qui ont impacté le budget global du projet.

quinconce soit sur l'axe Paris-Dijon-Bâle, soit sur l'axe Strasbourg-Dijon-Lyon » (Carrouet, Molherat, 2011, p. 6)[361]. Par exemple, sur une relation donnée, qu'elle soit radiale ou transversale, les TGV ne desservent pas systématiquement l'ensemble des agglomérations de l'aire Rhin-Rhône.

La branche Est et sa desserte sous forme de « X » vient fermer le triangle Paris-Strasbourg-Lyon par une liaison partielle à grande vitesse (**Fig. 2-32**). L'amélioration des relations ferroviaires entre les trois sommets vise à rééquilibrer partiellement le triangle, les liaisons entre Strasbourg et Lyon étant plus longues en temps de trajet par rapport aux liaisons Paris-Lyon et Paris-Strasbourg.

Figure 2 - 32 Évolution des temps d'accès ferroviaires entre les trois sommets du triangle

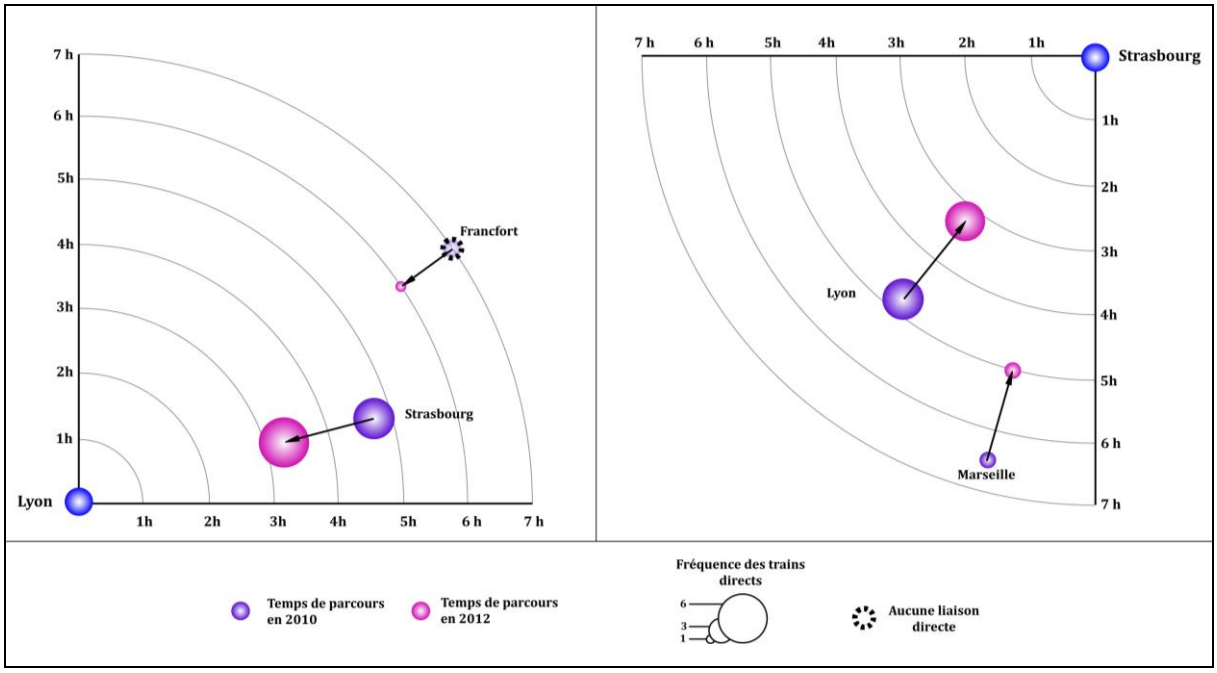


Source : Horaires SNCF, juin 2012
Réalisation : Carrouet, 2012

Sur la période 1981-2007, le triangle « à grande vitesse » est une première fois « déformé » avec la mise en service de la LGV Sud-Est qui se traduit par une contraction importante de l'espace-temps entre Paris et Lyon. La deuxième étape de déformation du triangle correspond à la mise en service de la LGV Est Européenne, plaçant Strasbourg à 2h20 de Paris. Enfin, depuis la fin de l'année 2011, le trajet entre Strasbourg et Lyon s'effectue en 3h40. L'aménagement du shunt de Mulhouse et du raccordement de Perrigny ainsi que la mise en circulation de trains directs, sans arrêt intermédiaire, réduit le temps de trajet à 3h15 en 2012 (**Fig. 2-33**). Cette nouvelle liaison, bien que partielle, contribue donc à rééquilibrer le triangle puisque le temps de parcours entre Strasbourg et Lyon est passé de 4h40 en 1981 à 3h15 en 2012, et s'effectuera en 2h20 une fois la LGV Rhin-Rhône réalisée dans sa totalité.

[361] CARROUET, Guillaume, MOLHERAT, Caroline. Le TGV et la construction de l'espace Rhin-Rhône. L'enjeu du TGV pour le développement des coopérations dans un réseau de villes intermédiaires. *Images de Franche-Comté*, Juin 2011, n°43, pp. 2-7

Figure 2 - 33 Évolution des temps d'accès sur la transversale Strasbourg-Lyon[362]



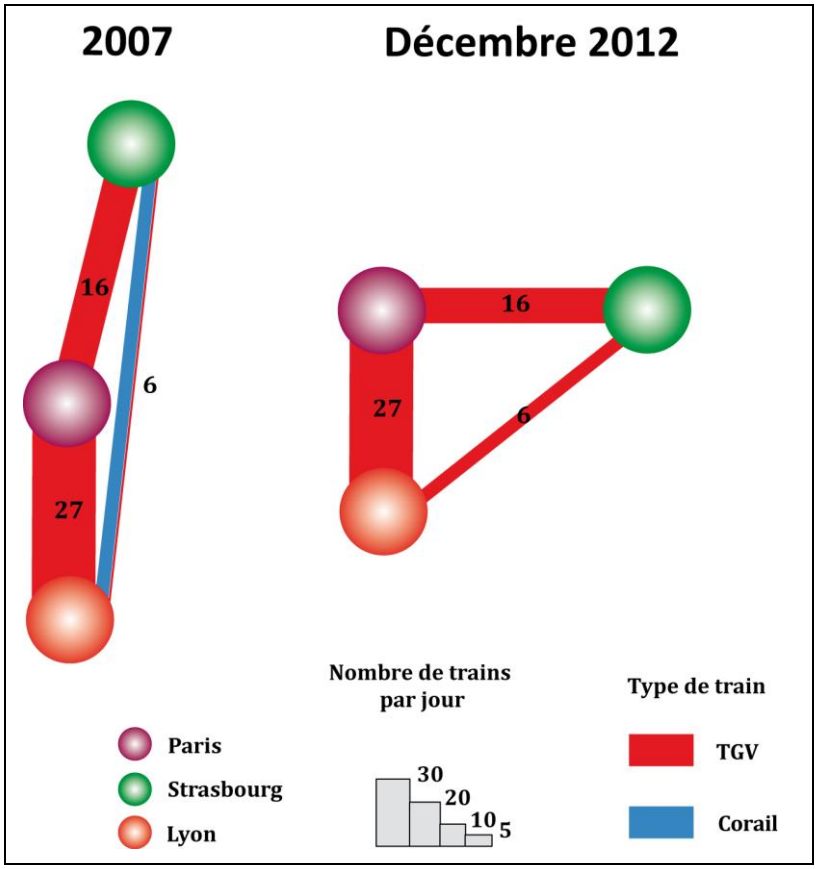
Source : Horaires SNCF, juin 2012
Réalisation : Carrouet, 2012

Au niveau européen, la branche Est améliore les relations au sein du couloir de circulation mer du Nord-mer Méditerranée. Entre 2009 et 2012, la LGV a permis de gagner 1h30 entre Marseille et Strasbourg, désormais reliées par trois trajets directs quotidiens. De même, la liaison Francfort-Lyon, sur laquelle les fréquences sont passées de 9 à 13 entre 2009 et 2012, s'effectue en une heure de moins. Dans le même ordre d'idée, la mise en place d'un train direct entre Francfort et Marseille, pour un temps de trajet de 7h45 constitue une première historique.

Malgré ce renforcement des liaisons transversales françaises et européennes, jusqu'alors déficientes, la branche Est correspond aussi à une nouvelle radiale reliant Paris à Bâle et Zurich (**Fig. 2-34**). D'ailleurs, si l'on considère les fréquences de desserte, la nouvelle liaison partielle à grande vitesse entre Strasbourg et Lyon fait pâle figure par rapport aux deux autres segments du triangle. Même si les cinq Corail et le TGV qui effectuaient la liaison en 2009 ont été remplacés par six TGV, ces fréquences restent inférieures à celles des liaisons Lyon-Paris (27 TGV) et Strasbourg-Paris (16 TGV).

[362] Précision méthodologique : sont considérés dans l'ensemble des figures, d'une part les trajets directs, et d'autre part les meilleurs temps de parcours.

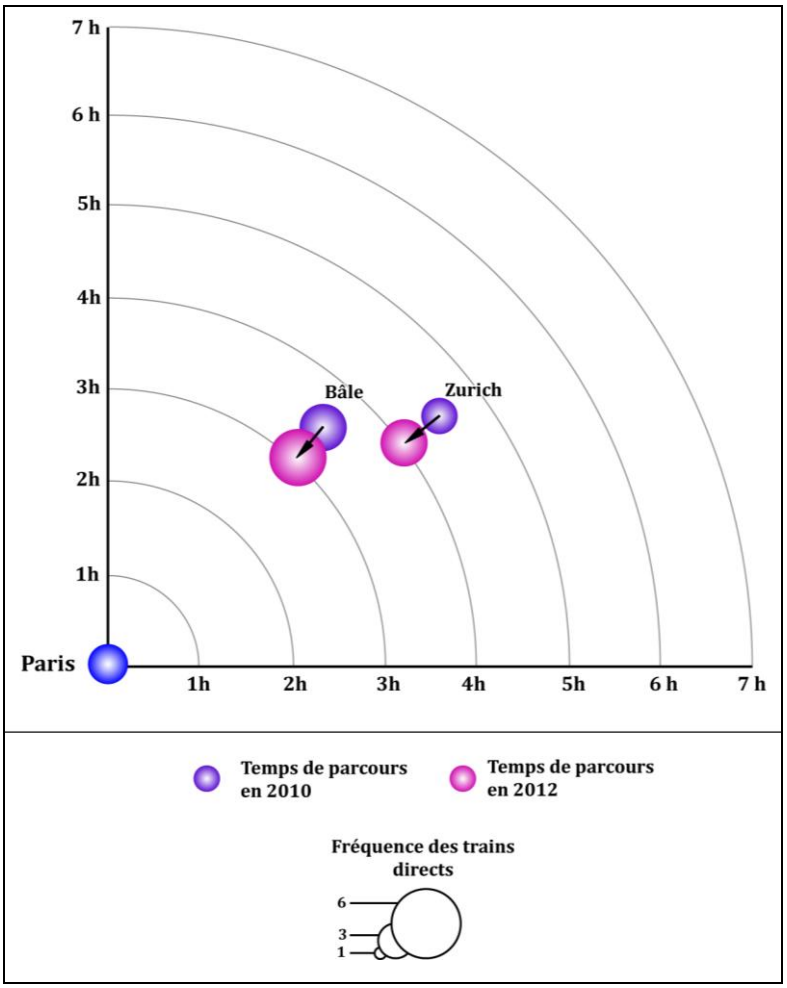
Figure 2 - 34 Le nombre de trains quotidiens entre les trois sommets du triangle en 2007 et 2012



Source : Horaires SNCF, juin 2012
Réalisation : Carrouet, 2012

L'importance donnée au maillon « jacobin » se vérifie également au regard de l'évolution du schéma de desserte. Alors que le dossier d'approbation ministériel de 2004 prévoyait dix liaisons radiales et huit liaisons méridiennes, la nouvelle offre de desserte de fin décembre 2011 donne légèrement plus de poids aux radiales avec onze trains au départ de Paris contre seulement six liaisons méridiennes. Cette nouvelle radiale participe donc à la réduction des distances-temps entre Paris, Bâle et Zurich (**Fig. 2-35**). En 2000, les villes de Bâle et de Zurich étaient reliées à Paris en 4h55 et 6h00 ; ces temps de trajet sont désormais de 4h05 et 3h05.

Figure 2 - 35 Évolution du temps d'accès sur la radiale Paris-Bâle-Zurich



Source : Horaires SNCF, juin 2012
Réalisation : Carrouet, 2012

b - Un renforcement de la dépendance vis-à-vis des pôles encadrants ?

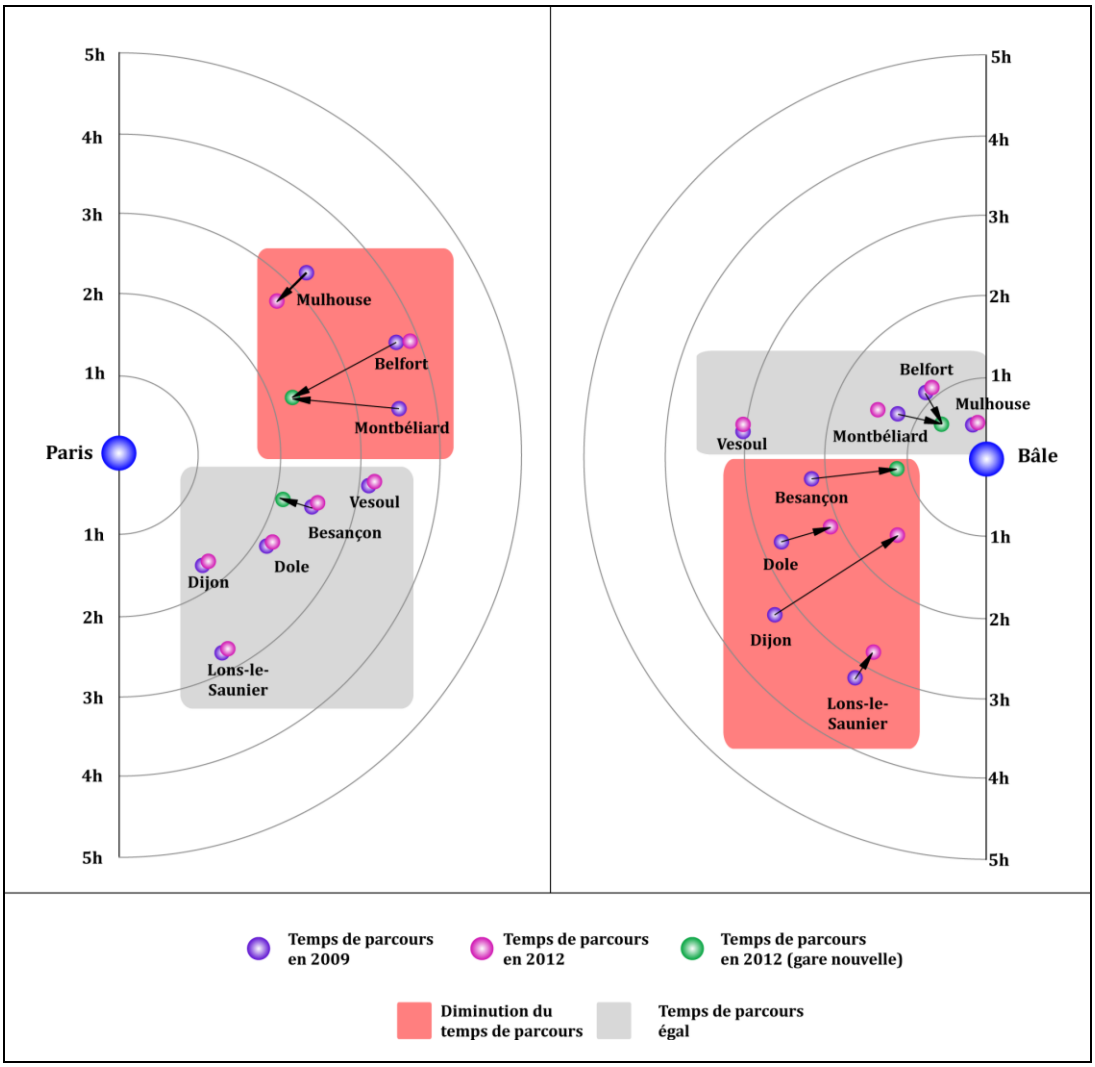
L'apport de la branche Est sur les relations entre pôles encadrants semble a priori indiscutable. La prise en compte de la desserte des villes de l'aire Rhin-Rhône en direction de ces mêmes pôles encadrants nous permet d'analyser si cette nouvelle infrastructure de transport est susceptible de renforcer la situation d'espace intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône, et l'effet-tunnel sous-jacent. D'ailleurs, la mise en place de trains directs entre Strasbourg et Lyon, sans arrêt intermédiaire, est un bon exemple de ce risque d'évitement.

Compte tenu de la situation d'espace de connexion de l'aire Rhin-Rhône, nous présentons successivement la desserte sur la radiale Paris-Bâle-Zurich et sur la transversale Strasbourg-Lyon.

- Les relations radiales : un gain d'accessibilité important pour le Nord-Franche-Comté

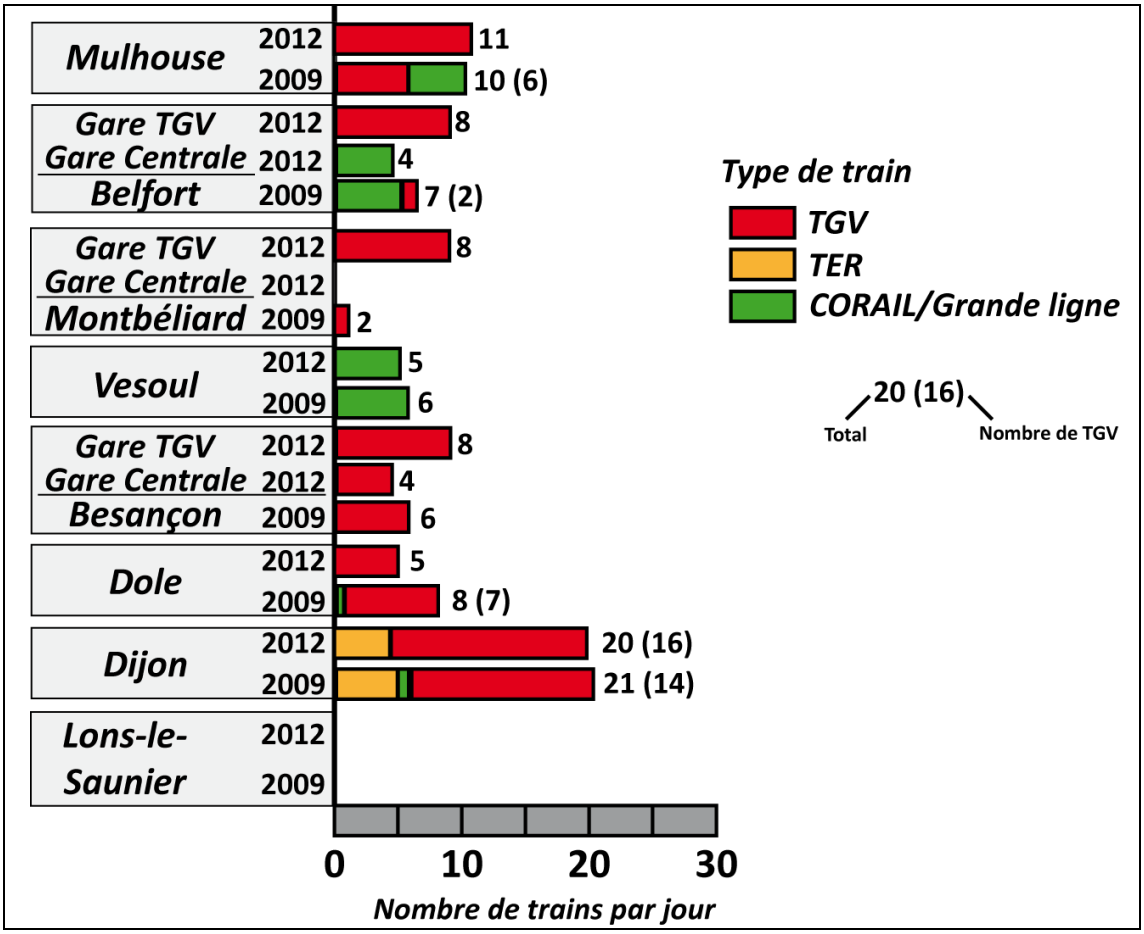
Parmi l'ensemble des villes desservies par la branche Est, les agglomérations du Nord Franche-Comté (Belfort et Montbéliard) bénéficient des gains d'accessibilité les plus importants vers Paris (**Fig. 4-36 et Fig. 4-37**). Sur la période 2009-2012, les gains de temps à destination de la capitale sont de l'ordre de 1h15 pour Montbéliard et de 1h30 pour Belfort ; gains de temps qu'il convient néanmoins de réduire de 15 à 25 minutes suivant le mode de rabattement utilisé pour rejoindre la gare nouvelle. Les gains d'accessibilité sont associés à une augmentation de la fréquence de desserte puisque le nombre de train direct au départ de Montbéliard est passé de deux à huit entre 2009 et 2012. Dans le cas de Belfort, si la fréquence des trains Corail au départ de la gare centrale reste inchangée, le nombre de TGV est passé de deux à huit sur la même période.

Figure 2 - 36 Évolution des temps d'accès sur la radiale Paris-Bâle



Source : Horaires SNCF, juin 2012
Réalisation : Carrouet, 2012

Figure 2 - 37 Le nombre de trains en direction de Paris en 2009 et 2012



Source : Horaires SNCF, juin 2012
Réalisation : Carrouet, 2012

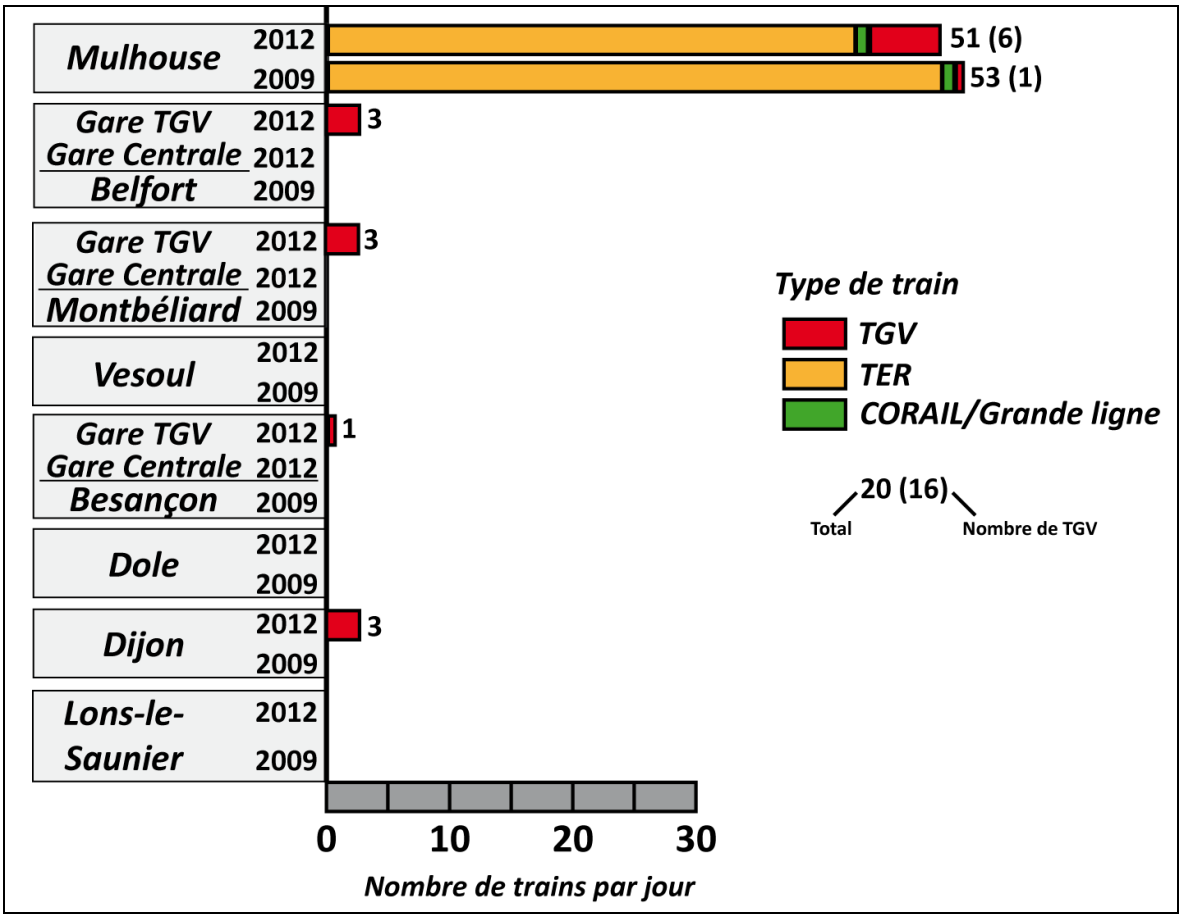
La gare de Mulhouse bénéficie également d'une amélioration de ses liaisons en direction de Paris. Cette ville a connu un premier gain d'accessibilité lors de la mise en service de la LGV Est en 2007, les distances-temps passant de 4h25 à 3h10. Avec la mise en service de la branche Est, la situation s'améliore encore puisqu'il faut désormais 2h40 pour faire ce même trajet. Néanmoins, il convient de signaler que la mise en service de la deuxième tranche de la LGV Est Européenne, prévue pour 2016, modifiera à nouveau la situation ferroviaire de Mulhouse.

Dijon et Besançon, situées à l'est de l'aire Rhin-Rhône, n'ont pas assisté à un bouleversement de leur desserte en direction de Paris. Dans le cas de Dijon, les gains de temps restent très faibles (cinq minutes), même si la ville a bénéficié de deux liaisons supplémentaires qui portent à seize le nombre de liaisons TGV avec la capitale. En revanche dans le cas de Besançon, les gains substantiels observés sont à nuancer. À première vue, la desserte s'améliore puisque l'on passe de six TGV en 2009 à douze en 2012, avec un gain de temps de l'ordre de 25 minutes au départ de Besançon Franche-Comté TGV. Néanmoins, si la gare de Besançon-Viotte

a conservé quatre liaisons quotidiennes en direction de la capitale, la gare TGV a capté l'essentiel de la desserte radiale. Ainsi, aux 2h15 de temps de trajet nécessaires pour relier la gare de Besançon-Franche-Comté TGV à Paris, il faut ajouter le temps d'accès à la nouvelle gare. Ce temps de rabattement oscille entre 20 à 25 minutes en voiture, et 25 minutes en TER, temps d'attente et de correspondance compris. En définitive, les temps d'accès de centre à centre restent sensiblement les mêmes (2h30) qu'avant la mise en service de la branche Est.

Si l'accessibilité à Paris est renforcée pour la portion est de l'aire Rhin-Rhône, la situation s'inverse pour les liaisons vers Bâle (**Fig. 2-36 et Fig. 2-38**). Entre 2009 et 2012, les villes de Dijon et de Besançon voient diminuer leur temps de parcours respectifs de 1h50 et 1h05 vers la Suisse. Ce gain s'accompagne d'une amélioration très nette du confort. Ainsi, la relation Dijon-Bâle qui imposait, avant la mise en service de la branche Est, au minimum deux correspondances, en gare de Besançon et Mulhouse, et un rebroussement en gare de Belfort, bénéficie désormais de trois liaisons quotidiennes directes.

Figure 2 - 38 Le nombre de trains en direction de Bâle en 2009 et 2011



Source : Horaires SNCF, juin 2012
Réalisation : Carrouet, 2012

Les gains d'accessibilité sont par contre plus faibles pour les gares de Belfort et Montbéliard, malgré une amélioration des temps de parcours, et les trois trajets directs qui les relient à Bâle. En effet, les trains directs pour Bâle ne desservent pas les gares centrales mais la gare périphérique. Il faut donc ajouter un temps de rabattement supplémentaire de l'ordre de 15 à 25 minutes suivant le mode choisi pour accéder à la gare. Sur ces relations, il est vraisemblable qu'il se produise un partage entre les liaisons TER et TGV puisque malgré une correspondance en gare de Mulhouse, un trajet entre Belfort et Bâle en TER présente un temps de parcours de l'ordre d'une heure, sensiblement identique à celui d'un parcours en TGV, temps d'accès à la nouvelle gare compris. Enfin, dans le cas de Mulhouse, aucun gain de temps n'est constaté, cette ville profitant de liaisons TER performantes en direction de Bâle, à hauteur de 50 trajets quotidiens.

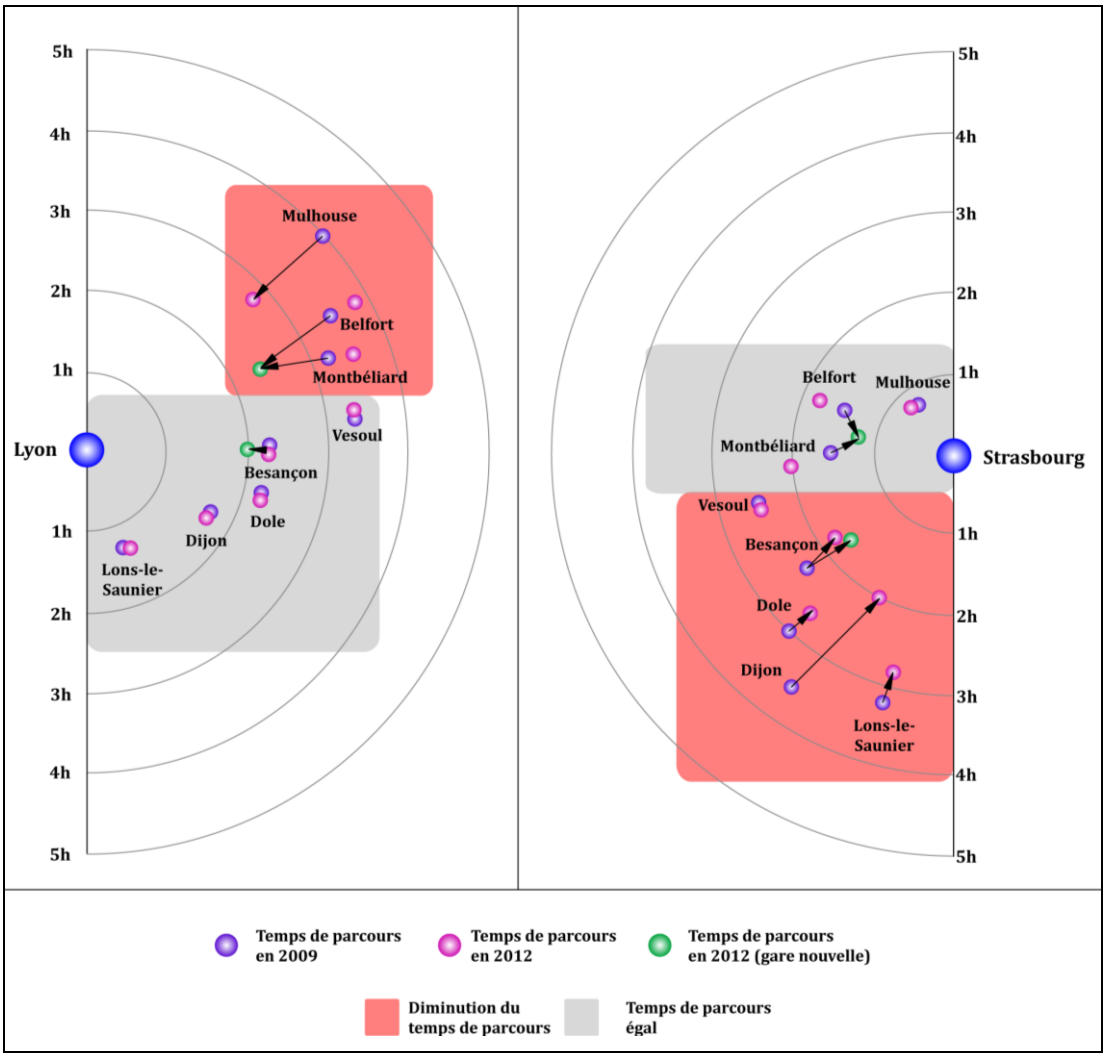
La branche Est, considérée comme la première LGV « province-province », s'inscrit, à l'image des LGV précédentes, comme une nouvelle radiale convergeant en direction de la région parisienne. Dans ce cas, l'aire Rhin-Rhône pourrait voir sa situation d'espace-support renforcée. La mise en service récente de la branche Est ne nous permet pas encore de mesurer l'impact de cette nouvelle offre de transport sur la situation de l'aire Rhin-Rhône. Néanmoins, au vu du schéma de desserte sur la radiale Paris-Bâle-Zurich, nous pouvons émettre l'hypothèse d'un renforcement de la dépendance des villes de l'aire Rhin-Rhône vis-à-vis de Paris. Ce sera le cas pour les villes situées à l'est de l'aire Rhin-Rhône, la branche Est rendant désormais possible l'aller-retour dans la journée. Pour les villes situées à l'ouest de l'aire Rhin-Rhône, en dépit de gains de temps moins spectaculaires, le renforcement des fréquences accentue la dépendance sous-jacente vis-à-vis de la capitale d'autant que les gains d'accessibilité en direction de Bâle demeurent plus modestes.

- Des gains d'accessibilité moindres sur la liaison transversale

La priorité donnée aux relations radiales induit des modifications d'accessibilité de moindre importance sur les liaisons transversales, marquées par des évolutions contrastées selon la situation des villes au sein de l'aire Rhin-Rhône.

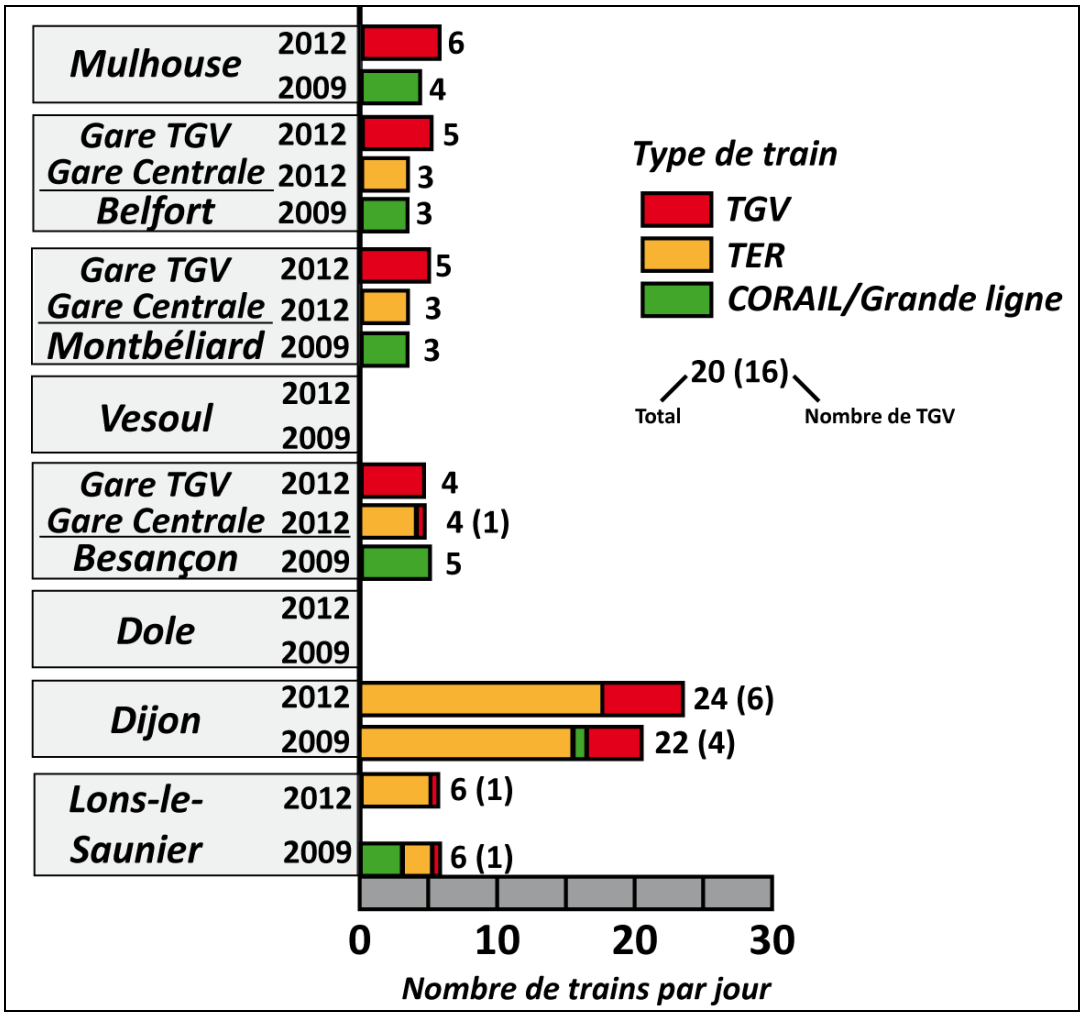
Les gains d'accessibilité vers Lyon sont importants pour les villes du Nord Franche-Comté et du sud de l'Alsace (**Fig. 2-39 et Fig. 2-40**). Pour Mulhouse, l'amélioration du temps de trajet, de l'ordre de 1h10, s'accompagne d'une augmentation de la fréquence des dessertes, qui passe de quatre trains Corail en 2009 à 6 TGV en 2012. L'évolution pour les villes de Belfort et Montbéliard, bien que positive, est à nuancer. À partir de la gare nouvelle, qui permet cinq liaisons quotidiennes directes, les temps de trajet diminuent respectivement de 50 et 35 minutes. Néanmoins, il convient d'ajouter 20 et 25 minutes de rabattement entre le centre-ville et la gare TGV, au temps total du trajet. De plus, si le niveau de fréquence à partir des gares centrales reste inchangé, en raison du remplacement des trains Corail, supprimés par la SNCF, par des TER, à l'initiative des régions Franche-Comté et Rhône-Alpes, les temps de trajets en direction de Lyon ont augmenté de l'ordre de 20 minutes pour Belfort et Montbéliard.

Figure 2 - 39 Évolution des temps d'accès sur la transversale Strasbourg-Lyon



Source : Horaires SNCF, juin 2012
Réalisation : Carrouet, 2012

Figure 2 - 40 Le nombre de trains en direction de Lyon en 2009 et 2011

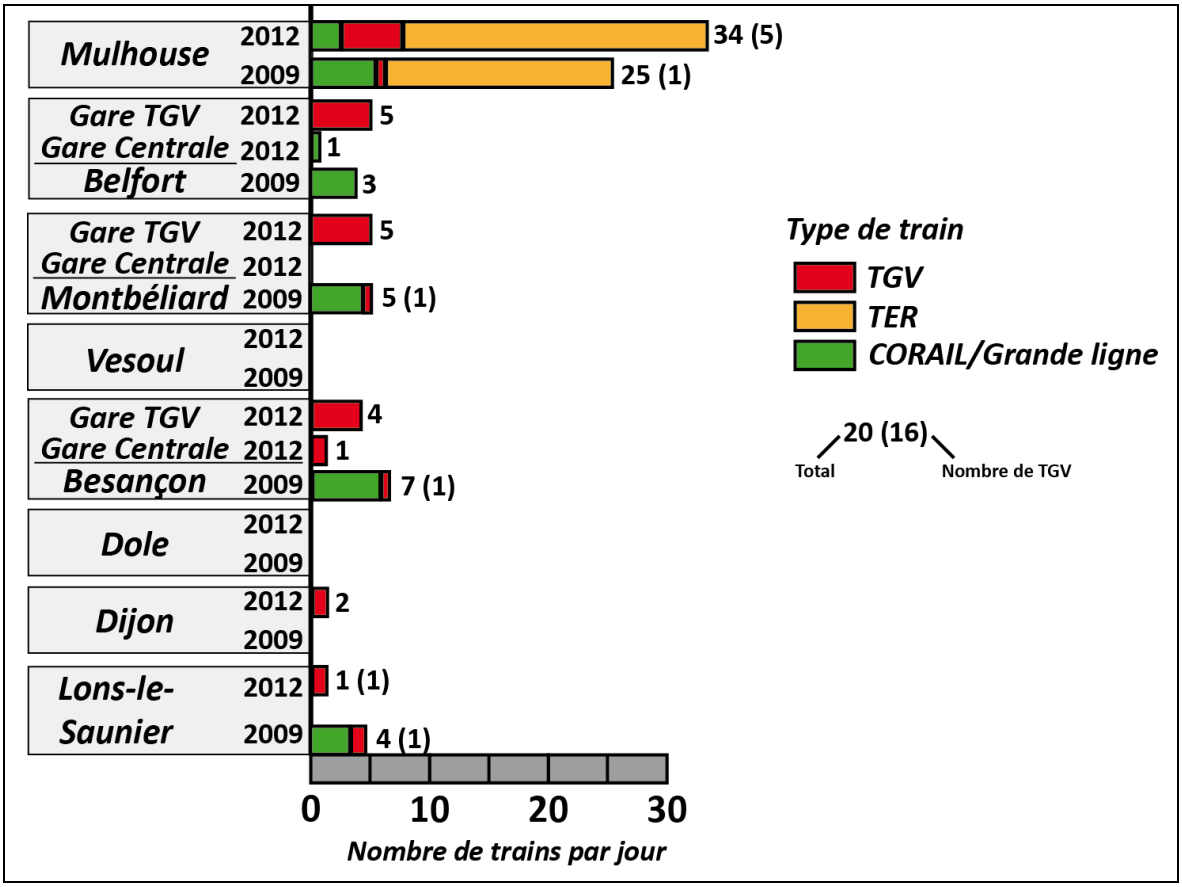


Source : Horaires SNCF, juin 2012
Réalisation : Carrouet, 2012

L'évolution des temps de trajet à partir de Besançon est également impactée par le rabattement nécessaire en direction de la gare Besançon Franche-Comté TGV. Si la gare de Besançon-Viotte conserve un TGV direct à destination de Lyon, l'essentiel de l'offre, c'est-à-dire quatre TGV, transite désormais par la nouvelle gare TGV. Donc, le gain de temps en direction de Lyon s'avère nul puisqu'il faut en moyenne 20 minutes pour effectuer le trajet à partir du centre-ville de Besançon. Le gain potentiel réside dans la modification du type de train, les Corail étant remplacés par des TGV. Enfin, Dijon bénéficie d'une bonne qualité de desserte en direction de Lyon, renforcée par deux TGV supplémentaires, sans modification des temps de parcours, depuis la mise en service de la branche Est.

Les liaisons en direction de Strasbourg soulignent également la faiblesse des transversales, même si cette fois-ci, ce sont les gares de Dijon et de Besançon qui bénéficient des gains d'accessibilité les plus importants (**Fig. 2-41**). Cette ouverture à l'est, est d'ailleurs significative pour Besançon avec cinq trajets quotidiens directs, dont un à Besançon-Viotte, pour un gain de temps qui oscille entre 30 minutes pour la gare centrale et 20 minutes pour la gare TGV, temps de rabattement inclus. Pour Dijon, si les gains vers Strasbourg sont considérables (1h30), la fréquence de desserte reste faible, avec seulement deux trains directs par jour.

Figure 2 - 41 Le nombre de trains en direction de Strasbourg en 2009 et 2011



Source : Horaires SNCF, juin 2012
Réalisation : Carrouet, 2012

Pour la partie est de l'aire Rhin-Rhône, les relations vers Strasbourg changent peu. Mulhouse gagne quatre TGV et huit TER, sans modification des temps de trajet. En revanche, la desserte de Belfort et Montbéliard s'est quelque peu dégradée, et ce pour deux raisons. D'une part, les gares centrales n'ont plus de liaisons directes avec Strasbourg, la SNCF ayant supprimé les trains Corail à la mise en service de la branche Est. D'autre part, la desserte est maintenant assurée par la gare TGV, qui impose un temps de trajet de centre à centre supérieur de dix minutes par rapport à la situation antérieure. Pour ces deux gares, les relations en direction de

Strasbourg peuvent se traduire par un partage entre l'utilisation du TER, avec un départ en gare centrale et une correspondance à Mulhouse, et le TGV, plus performant en termes de temps de parcours mais dont l'accès se fait en périphérie des agglomérations.

L'apport de la branche Est sur les relations transversales s'apprécie davantage par les gains de temps de parcours que par la qualité de l'offre. La faiblesse des relations transversales souligne l'importance des liaisons radiales à grande vitesse, notamment en direction de la région parisienne. L'analyse du schéma de desserte montre également la symétrie des gains d'accessibilité entre les portions est et ouest de l'aire Rhin-Rhône. On peut d'ailleurs évoquer une réelle ouverture à l'est pour les villes de Dijon et Besançon, qui doit être cependant nuancée par la fréquence modeste des trains. À l'inverse, les gains d'accessibilité semblent être plus élevés pour la portion est de l'aire Rhin-Rhône. En direction de Lyon, la ville de Mulhouse gagne en fréquence et en temps de trajet alors que les villes de Belfort et Montbéliard conservent une desserte en gare centrale et bénéficient de nouvelles relations à partir de la gare TGV, même si la localisation périphérique de cette dernière implique un temps de rabattement supplémentaire.

Pour envisager de manière générale l'impact de la mise en service de la branche Est sur le renforcement de la situation intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône, il convient d'étudier l'évolution de l'accessibilité des trois petites villes situées en marge du tracé : Dole, Vesoul et Lons-le-Saunier.

- Une dégradation de l'accessibilité pour les villes en marge du tracé

Les gares de Dole, de Vesoul et de Lons-le-Saunier, situées en marge du tracé de la branche Est, connaissent des modifications qualitatives et quantitatives de leur desserte en direction de pôles encadrants. Ces gares, dont la fréquentation est nettement inférieure aux gares précédentes, ont, compte tenu de leur position dans le réseau ferré, des relations spécifiques avec certains pôles encadrants.

Dans le cas de Dole, c'est sans doute la relation avec la capitale qui a été la plus impactée par la mise en service de la branche Est. Positionnée sur les relations entre Paris et la Suisse, elle était desservie par huit TGV Lyria[363] en direction de Lausanne et Berne. Depuis la mise en service de la branche Est, et le report de la plupart des TGV desservant Besançon sur la LGV, Dole n'est plus desservie que par cinq TGV.

[363] Une entreprise ferroviaire gérée en partenariat avec la SNCF et CFF (Chemins de fer fédéraux suisses).

La gare de Vesoul, située sur l'ancienne relation Paris-Bâle, ne connaît pas de changement majeur depuis la mise en service de la branche Est. Sa desserte vers Paris est passée de six Corail en 2009 à cinq en 2011. Face à la lenteur des trajets, liée à un déclassement progressif de la ligne 4, la performance de l'accessibilité routière vers la gare Besançon-Franche-Comté TGV constitue une alternative non négligeable pour un accès à Paris. En dépit de fréquences de rabattement en transport en commun peu étoffées[364], la liaison Paris-Vesoul peut s'effectuer en un peu plus de trois heures, contre 3h15 par la ligne classique.

La desserte de la gare de Lons-le-Saunier, située sur les relations transversales Strasbourg-Lyon, a, quant à elle, été davantage pénalisée par la mise en service de la branche Est. En direction de Lyon, ni les temps de trajet, ni les fréquences de desserte n'ont été modifiés, la suppression des Corail ayant été compensée par un nombre équivalent de TER. Toutefois, cette offre régionale ne concerne que la portion entre Belfort et Lyon. Par conséquent Lons-le-Saunier ne bénéficie plus que d'un seul TGV direct à destination de Strasbourg.

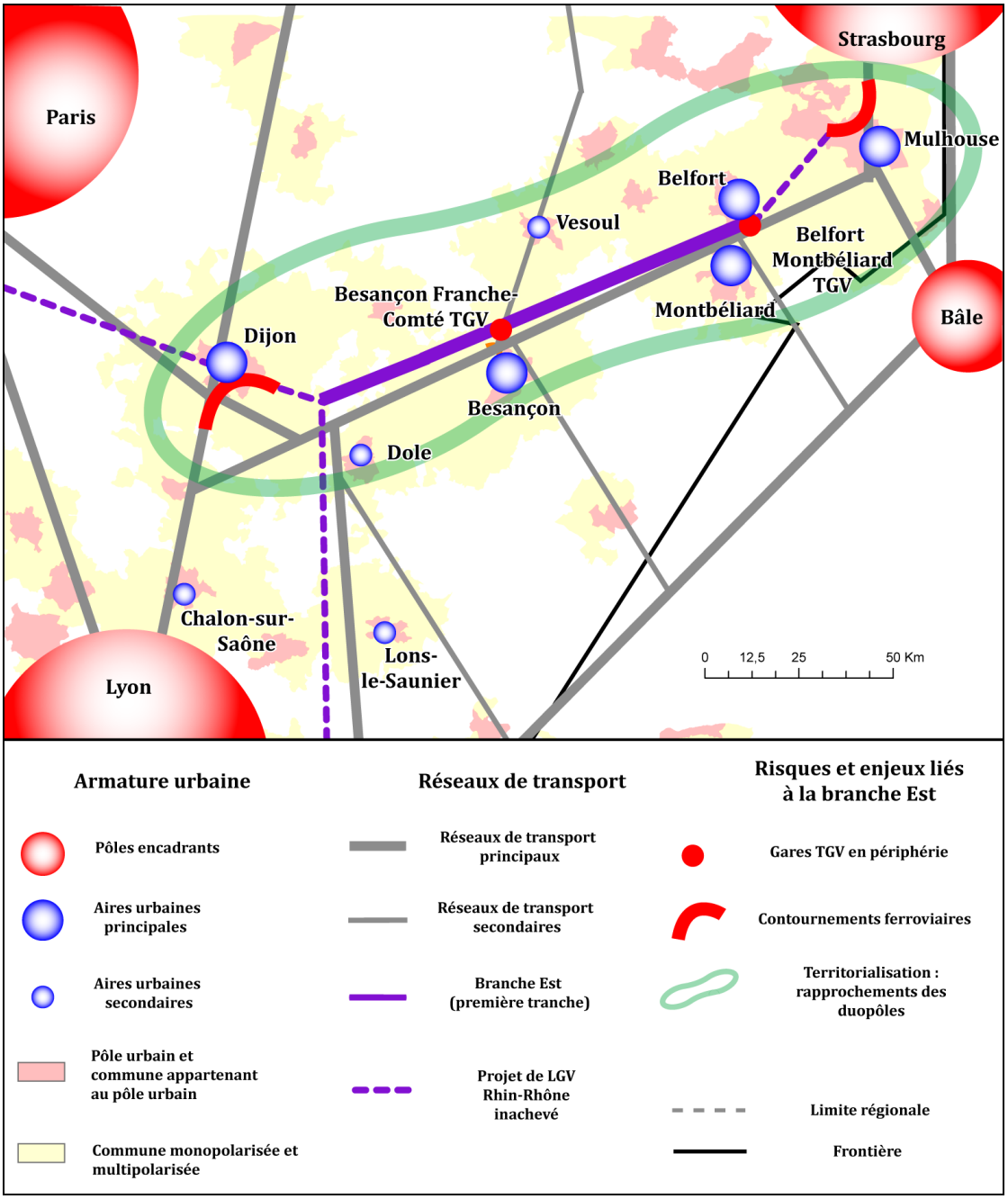
La branche Est de la LGV Rhin-Rhône n'est donc pas une infrastructure « atypique » au regard du schéma de desserte. Si la desserte de l'aire Rhin-Rhône résulte d'un compromis entre relations radiale et transversale, la priorité est donnée à l'amélioration des relations ferroviaires rapides entre pôles encadrants. À ce titre, cette nouvelle offre ferroviaire pourrait renforcer la situation d'espace intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône. D'une part, le positionnement des deux gares TGV en périphérie des agglomérations franc-comtoises impacte moins les temps de parcours par rapport à une desserte des gares centrales. D'ailleurs, la construction du raccordement de Perrigny et du shunt de Mulhouse, favorise l'évitement de l'aire Rhin-Rhône par la circulation de « TGV bolides » entre Strasbourg et Lyon. D'autre part, cette nouvelle radiale renforce la dépendance des villes de l'aire Rhin-Rhône vis-à-vis de Paris. En effet, les gains d'accessibilité sont très importants pour la portion est de l'aire Rhin-Rhône (Belfort, Montbéliard et Mulhouse), la desserte en direction de la capitale étant, quant à elle, renforcée pour la portion ouest (Dijon et Besançon).

[364] La navette « Livéo Express » assure seulement quatre allers-retours par jour pour un temps de trajet de 50 minutes.

CONCLUSION DU QUATRIÈME CHAPITRE

Le statut d'espace intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône est confirmé par l'analyse des réseaux de transport (**Fig. 2-42**). Les infrastructures de transport qui la traversent sont conçues pour répondre aux besoins de liaisons des pôles encadrants et permettent une diminution des distances-temps qui profitent principalement aux extrémités.

Figure 2 - 42 Les enjeux de la branche Est pour la territorialisation de l'aire Rhin-Rhône



Réalisation : Carrouet, 2012

Néanmoins **le déficit de liaisons transversales, excepté l'autoroute A 36, remet en cause la situation de maillon** du couloir mer du Nord – mer Méditerranée, d'autant plus que l'aire Rhin-Rhône est concurrencée par d'autres voies de passage. D'ailleurs, les villes de Dijon et Mulhouse, situées aux deux extrémités du couloir Rhin-Saône, s'inscrivent davantage dans les relations méridiennes qui ont contribué à structurer les circulations sur le continent européen.

Cependant, **la branche Est de la LGV Rhin-Rhône présente les caractéristiques d'une transversale performante,** susceptible d'améliorer les relations ferroviaires aux échelons européens, français et régionaux. Considérée comme la première LGV « province-province », car non connectée physiquement à la région parisienne, **elle s'inscrit pourtant comme une nouvelle radiale du réseau français à grande vitesse, au service des relations entre pôles encadrants. Elle contribue ainsi à renforcer la situation intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône.** En témoignent la construction des contournements ferroviaires de Dijon et Mulhouse et l'implantation des deux gares TGV en périphérie des agglomérations franc-comtoises.

La branche Est tend à renforcer la dépendance vis-à-vis des pôles encadrants, accentuant l'éclatement de l'aire Rhin-Rhône. Afin de préciser dans quelle mesure cette infrastructure de transport, aux dimensions spécifiques, présentée comme l'élément fondateur de la Métropole Rhin-Rhône, est susceptible d'améliorer les relations ferroviaires intra-métropolitaines, nous analysons les pratiques de mobilité des populations de l'aire Rhin-Rhône avant la mise en service de la branche Est à la lumière des modifications introduites par la nouvelle offre de transport.

CHAPITRE 5 – L'IMPACT DE LA BRANCHE EST SUR LES RELATIONS INTRA-METROPOLITAINES

> *« Le TGV est au réseau ferré ce que l'autoroute est à la route. […] De même que le déplacement routier rapide s'opère actuellement en allant rechercher l'échangeur le plus proche pour emprunter une autoroute qui évite toutes les villes intermédiaires, de même le déplacement rapide par voie ferrée exigera de plus en plus de se rendre à la gare TGV la plus proche pour effectuer un « vol terrestre » jusqu'à une autre gare TGV donnant accès à un trajet terminal par route ou voie ferrée, le réseau classique jouant alors le rôle des routes locales utilisées pour les déplacements de proximité. Ainsi, les deux réseaux ne sont pas systématiquement connectés l'un et l'autre et risquent même de l'être de moins en moins, multipliant les ruptures de charge (TGV/TER ou TGV/autobus ou voiture et même la correspondance entre TGV) » (Auphan, 2012, p. 212)*[365].

L'aire Rhin-Rhône, considérée comme un espace-support de circulation, peut voir sa situation d'espace intermédiaire renforcée par la mise en service de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône. L'analyse des mobilités spatiales nous permet de questionner le rôle de cette nouvelle offre de transport dans le développement territorial de l'aire Rhin-Rhône. Définie comme « un changement de localisation qui s'exprime dans le temps, motivé par des changements d'état des agents socio-économiques (personnes, ménages, entreprises) » (Bavoux *et al*, 2005, p.218)[366], la mobilité est une condition d'émergence du phénomène métropolitain puisqu'elle répond à l'intensification des échanges, à la mise en réseau d'espaces distants, à la concentration des flux, des richesses et des activités.

L'approche par les mobilités spatiales repose sur deux entrées complémentaires dans l'analyse de la dimension territoriale de l'aire Rhin-Rhône. Nous aborderons dans un premier

---

365 AUPHAN, Étienne. Le TGV ou le démantèlement du réseau ferré français. *Annales de géographie*, 2012, 2012/2, n°684, p. 194-213

366 BAVOUX, Jean-Jacques, BEAUCIRE, Francis, CHAPELON, Laurent, ZEMBRI, Pierre. *Géographie des transports*. Paris : Armand Colin, 2005. 232 p. (Collection U).

temps, les pratiques de mobilités avant mise en service de la branche Est afin de voir si elles reflètent l'absence de dimension territoriale déjà constatée dans la première partie. Autrement dit, les mobilités spatiales actuelles reflètent-elles la polarisation exercée par les pôles encadrants et la faiblesse des relations intra-métropolitaines au sein de l'aire Rhin-Rhône ? (5-1)

Ensuite, à partir du schéma de desserte de la branche Est, nous étudierons l'apport de la nouvelle infrastructure sur les relations intra-métropolitaines. À l'image de l'offre TER GV mise en œuvre dans la région Nord-Pas-de-Calais, nous souhaitons voir si les principes de la grande vitesse ferroviaire, conçus pour répondre aux besoins de liaisons entre pôles encadrants, peuvent s'adapter à une desserte régionale, qui serait le gage du rapprochement et de l'intensification des relations entre les villes de l'aire Rhin-Rhône (5-2).

5-1 Les mobilités « réalisées » : un indicateur de l'absence de solidarité territoriale ?

L'analyse des pratiques de mobilité des populations de l'aire d'étude nous permet de questionner la nature et l'importance des interactions entre les villes de l'aire Rhin-Rhône. Les fortes divergences historiques et socio-économiques, mises en évidence par la première partie, devraient, en toute logique, être confirmées par l'analyse des pratiques de mobilité.

L'étude des mobilités réalisées se décline en deux approches complémentaires. La première, à partir des données fournies par l'INSEE, s'intéresse aux déplacements quotidiens des individus. L'analyse des mouvements pendulaires nous permet de dresser un portrait général de la mobilité des populations de l'aire Rhin-Rhône et d'évaluer, à travers le degré d'intensité des relations interurbaines, la réalité de son fonctionnement territorial (5-1-1).

La seconde approche décrit plus précisément les mobilités ferroviaires, à partir d'une enquête mise en place dans le cadre de l'Observatoire des effets territoriaux des gares de la LGV Rhin-Rhône. Cette enquête, faisant état des pratiques de mobilité des usagers du transport ferroviaire avant la mise en service de la branche Est, vise à analyser plus finement la polarisation exercée par les pôles encadrants et l'absence de solidarité territoriale au sein de l'aire Rhin-Rhône (5-1-2).

5-1-1 Un panorama général des pratiques de mobilité

a - Une pratique quotidienne de l'espace : les mobilités domicile-travail

L'étude des pratiques de mobilité quotidiennes des populations de l'aire Rhin-Rhône s'appuie sur un travail réalisé par Hélène Avocat et Pascal Bérion portant sur les mobilités domicile-travail en Franche-Comté et plus largement entre les villes membres de la Métropole Rhin-Rhône (Avocat, Bérion, 2010)[367].

Les migrations alternantes, entendues comme des déplacements journaliers entre le lieu de résidence et le lieu de travail, et représentatives d'une pratique quotidienne de l'espace, nous permettent de questionner l'existence d'une dimension territoriale de l'aire Rhin-Rhône. L'étude des migrations alternantes vise à vérifier deux hypothèses divergentes : soit l'intensité égale des échanges entre villes de l'aire Rhin-Rhône met en évidence son fonctionnement territorial, soit les

[367] AVOCAT, Hélène, BÉRION, Pascal. *Analyse des mobilités domicile-travail dans le territoire de la métropole Rhin-Rhône et en Franche-Comté.* Rapport intermédiaire. Étude réalisée pour le compte de la Poste. 3 novembre 2010.

déséquilibres des flux interurbains confirment l'existence des divergences socio-économiques et historiques déjà constatées dans la première partie.

Pour appréhender la mobilité domicile-travail, les auteurs utilisent la base de données MOBPRO sur les flux origine-destination à l'échelon communal, qui distingue les actifs[368] travaillant dans leur commune de résidence (population stable) des actifs travaillant hors de leur commune de résidence (population mobile). La représentation des flux s'appuie sur le découpage des unités urbaines, permettant de regrouper les communes de l'ensemble des agglomérations de l'aire Rhin-Rhône. De plus, pour appréhender la dimension transfrontalière de l'aire Rhin-Rhône, les flux de travailleurs et d'étudiants vers la Suisse et l'Allemagne sont également pris en compte.

Cette base de données comporte néanmoins une limite d'utilisation portant sur la taille des flux à retenir. L'INSEE préconise d'utiliser uniquement les flux supérieurs à 200 individus, les flux inférieurs à ce seuil devant être considérés comme « des ordres de grandeur » [369], les effectifs de flux sortants et de flux entrants n'étant pas nécessairement recensés la même année pour les communes de moins de 10 000 habitants[370].

L'analyse des flux domicile-travail fournit donc un panorama des mobilités quotidiennes des populations de l'aire Rhin-Rhône qui s'avère nécessaire pour appréhender son fonctionnement territorial.

---

[368] La population active ayant un emploi comprend les individus qui :
- exercent une profession (salariée ou non), même à temps partiel ;
- aident une personne dans son travail (même sans rémunération) ;
- sont stagiaires rémunéré ou apprenti ;
- sont chômeurs avec une activité réduite ;
- sont étudiants ou retraités avec un emploi.

Source : INSEE. *Définition Population active occupée.* [en ligne]. http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/population-active-occupee.htm (consulté le 26.05.2012)

[369] INSEE. *Bases sur les flux de mobilité.* [en ligne]. http://www.recensement.insee.fr/basesFluxMobilite.action (consulté le 26.05.2012)

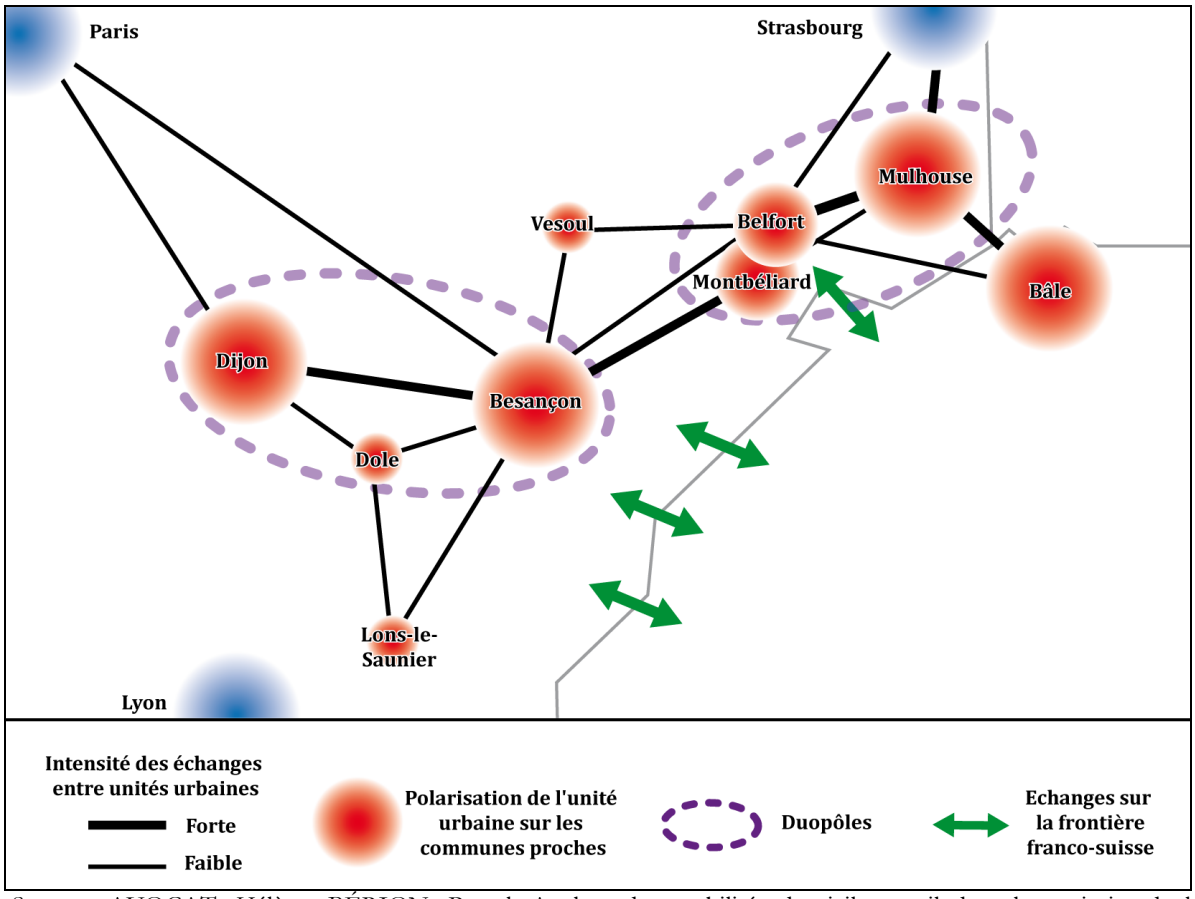
[370] Pour illustrer cette limite d'utilisation, l'INSEE utilise l'exemple suivant :
« Pour une commune ou un arrondissement de moins de 10 000 habitants recensée en 2009, les flux sortants sont relatifs à l'année d'enquête, soit 2009, alors que les flux entrants datent de l'année d'enquête des communes ou Arrondissement d'origine des « navetteurs » ».

Source : INSEE. *Bases sur les flux de mobilité.* [en ligne]. http://www.recensement.insee.fr/basesFluxMobilite.action (consulté le 26.05.2012)

b – Une solidarité territoriale absente

À partir du travail réalisé par Hélène Avocat et Pascal Bérion, nous avons élaboré une carte de synthèse des flux entrants et sortants entre les huit unités urbaines principales de l'aire Rhin-Rhône, auxquelles s'ajoutent les échanges vers la Suisse. Les flux en direction de l'Allemagne, très faibles, ne sont pas représentés (**Fig. 2-43**)[371]

Figure 2 - 43 Les mobilités quotidiennes des populations de l'aire Rhin-Rhône



Source : AVOCAT, Hélène, BÉRION, Pascal. Analyse des mobilités domicile-travail dans le territoire de la métropole Rhin-Rhône et en Franche-Comté. Rapport intermédiaire. Étude réalisée pour le compte de la Poste. 3 novembre 2010.
Réalisation : Carrouet, 2012

La répartition des flux entrants et sortants confirme tout d'abord la situation intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône. Les échanges, d'intensités variables avec les pôles encadrants, reflètent l'inscription des extrémités de l'aire Rhin-Rhône dans les relations méridiennes. Pour Dijon et Besançon, situées à l'ouest, les échanges se font majoritairement en direction de la

[371] Par souci de lisibilité, les informations sur les migrations alternantes sont schématisées. Les cartes des flux entrants et sortants pour chaque unité urbaine sont ajoutées en annexe.
Remarque : les échanges des villes suisses vers les villes françaises ne sont pas indiqués dans les fichiers MOBPRO de l'INSEE.

région parisienne et sont très faibles vers Lyon. En revanche, les unités urbaines de Mulhouse et Belfort ont des relations préférentielles vers Strasbourg et Bâle.

À l'échelon de l'aire Rhin-Rhône, la répartition des flux est le reflet de la proximité des unités urbaines au sein du couloir Rhin-Saône. La mobilité quotidienne, de proche en proche, dessine une continuité des relations entre les unités urbaines. La discontinuité entre les deux duopôles, reflet des disparités socio-économiques de l'aire Rhin-Rhône, est atténuée par des échanges de forte intensité entre Besançon et Montbéliard. De plus, conformément à la carte du zonage en aire urbaine de L'INSEE, cette continuité s'appuie sur le pôle relais de Vesoul, qui entretient des relations d'intensité égale vers Besançon et Belfort.

Le caractère continu représenté par les mobilités quotidiennes s'explique par la polarisation qu'exercent les unités urbaines de Dijon, Besançon et Mulhouse sur leur environnement régional. En effet, dans le cas de Dijon, les flux sont davantage concentrés au sein du département de la Côte-d'Or et dans une moindre mesure sur les autres départements bourguignons. Le cas de Mulhouse est identique puisque les échanges domicile-travail se font majoritairement au sein du département du Haut-Rhin. Enfin, la répartition des flux entrants et sortants met en évidence la situation centrale de Besançon qui polarisent globalement l'espace franc-comtois avec des échanges d'intensité équivalente avec Lons-le-Saunier, Dole, Vesoul et Belfort, et des relations préférentielles vers Montbéliard.

La distribution des flux pendulaires, reflet de la structuration de l'aire Rhin-Rhône par les mobilités quotidiennes, ne doit cependant pas masquer l'existence des duopôles de Dijon-Besançon et de Belfort-Montbéliard-Mulhouse. Si l'on excepte la polarisation de Besançon sur l'espace franc-comtois, les flux sont très faibles entre les duopôles. Par exemple, il n'existe aucun échange entre les unités urbaines de Montbéliard, Belfort et Mulhouse et l'agglomération dijonnaise.

Ainsi, les mobilités domicile-travail atténuent la discontinuité socioéconomique qui marque l'organisation spatiale de l'aire Rhin-Rhône, même si l'existence des deux duopôles est soulignée par les relations entretenues entre chaque unité urbaine. En effet, Dijon et Besançon entretiennent des échanges de forte intensité, relayés par le pôle intermédiaire dolois. La situation est semblable à l'est puisque les flux sont conséquents entre les unités urbaines de Belfort et Mulhouse même s'ils sont plus faibles entre Montbéliard et Mulhouse.

Enfin, l'aire Rhin-Rhône est également un espace transfrontalier animé par des interactions multiples entre la France et la Suisse. Ces échanges s'organisent en quatre cellules situées le long de la frontière franco-suisse. La première, au nord, se caractérise par de faibles relations entre Belfort, Delle et les villes suisses de Bâle et de Delémont. Les trois autres, plus au

sud, mettent en évidence un espace de coopération (Moine, 2007)[372], caractérisé par des échanges de forte intensité entre Maîche et La Chaux-de-Fonds, entre Morteau et Le Locle-Neuchâtel, et entre Pontarlier et Yverdon-les-Bains.

L'analyse des mobilités domicile-travail montre que l'aire Rhin-Rhône, composée d'agglomérations distantes d'une centaine de kilomètres, est structurée par les mobilités. Mais les flux d'intensité variable, et inexistants entre les extrémités, soulignent l'absence de solidarité territoriale à l'échelon de l'aire Rhin-Rhône.

Ce panorama général des pratiques de mobilité quotidiennes doit être complété par des données couvrant des motifs de déplacement plus larges que les seules mobilités domicile-travail. Pour ce faire, nous présentons les résultats d'une enquête administrée auprès des voyageurs des principales gares de l'aire Rhin-Rhône dont l'objectif est de caractériser les pratiques de mobilités avant mise en service de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône.

5-1-2 Les mobilités ferroviaires avant la mise en service de la branche Est

Réalisée dans le cadre de l'Observatoire des effets territoriaux des gares de la LGV Rhin-Rhône, cette enquête s'est imposée en raison de la réticence de la SNCF et des Conseils régionaux à fournir des données relatives à la fréquentation des gares. Les informations recueillies caractérisent les pratiques de mobilités ferroviaires avant mise en service de la branche Est. Elles seront confrontées aux résultats d'une seconde d'enquête, administrée au cours de l'année 2013, afin d'évaluer les changements introduits par la nouvelle offre ferroviaire. À ce titre, l'enquête-gare constitue un matériau de référence dans notre thèse. D'une part, les mobilités ferroviaires permettent d'appréhender le fonctionnement de l'aire Rhin-Rhône et l'existence d'une solidarité territoriale, en considérant des motifs de déplacement plus variés que les seules migrations alternantes. D'autre part, en l'absence de données de fréquentation liée à la mise en service récente de la branche Est, cette situation de référence, confrontée au schéma de desserte, permet de dégager des éléments de prospective sur l'apport de la nouvelle infrastructure sur le fonctionnement territorial de l'aire Rhin-Rhône. L'analyse des mobilités nous permet de valider l'hypothèse d'un renforcement de la situation intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône, au regard du schéma de desserte présenté dans le chapitre 4. De plus, l'enquête-gare permet de vérifier, compte tenu de la dimension régionale de la branche Est, si le modèle de la grande vitesse

[372] MOINE, Alexandre. Espaces frontaliers sous tension : les nouveaux accords bilatéraux accentuent les mobilités dans l'arc jurassien. *Images de Franche-Comté*, 2007, n°35. pp. 6-9

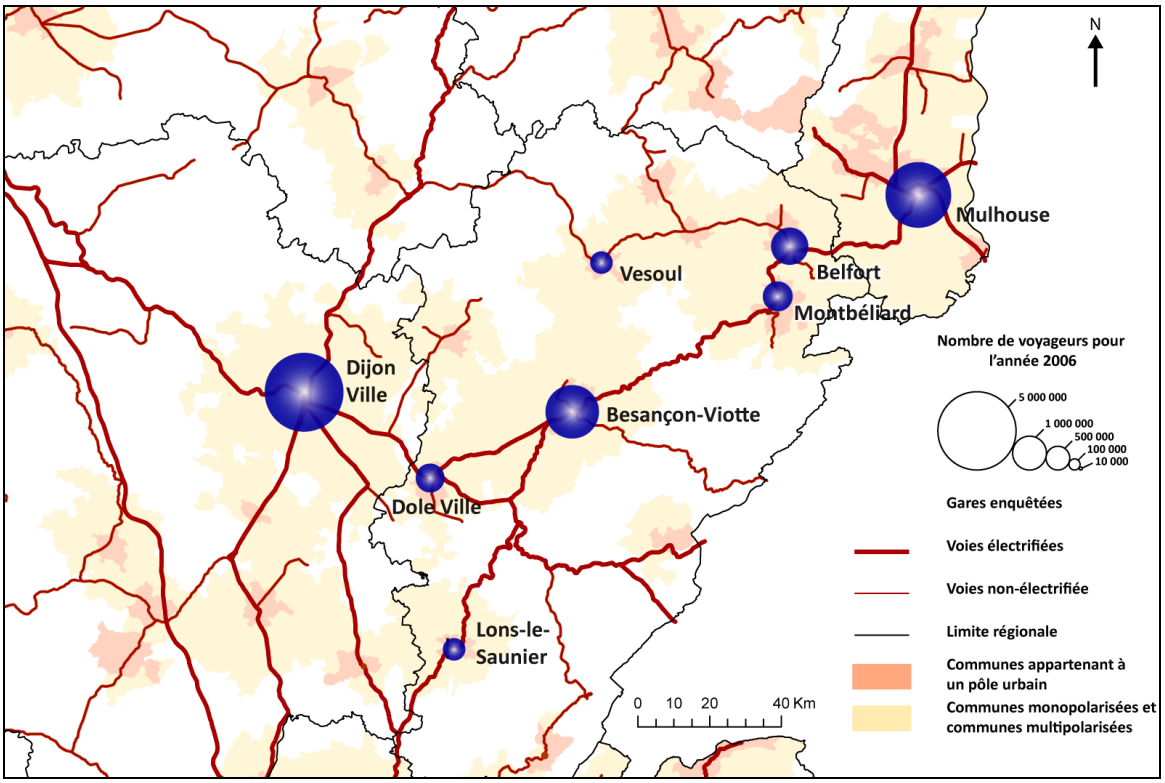
ferroviaire peut s'adapter à une desserte régionale, considérée comme le facteur déclencheur d'un processus de territorialisation de l'aire Rhin-Rhône.

a – Une photographie des pratiques de mobilité ferroviaire sur une journée

- Une enquête réalisée dans les gares les plus fréquentées de l'aire Rhin-Rhône

La sélection des huit gares enquêtées s'est faite en fonction de deux critères complémentaires : la situation des villes par rapport au tracé de la branche Est et la fréquentation en 2006 (**Fig. 2-44**). Les villes de Dijon, Besançon, Montbéliard, Belfort et Mulhouse, dont les gares enregistrent la fréquentation la plus élevée, sont desservies par la branche Est depuis décembre 2011, alors que les gares de Dole, Lons-le-Saunier et Vesoul, caractérisées par des niveaux de fréquentation nettement plus faibles, sont situées en marge de la nouvelle infrastructure.

Figure 2 - 44 La fréquentation des huit gares enquêtées



Source : Données trafics SNCF 2006
Réalisation : Carrouet, 2012

Les questionnaires ont été administrés sur une journée du mois de mars 2009[373], à l'exception de la gare de Mulhouse, dont les voyageurs ont été enquêtés le 30 mars 2010 ; les effectifs d'enquêteurs, trop faibles la première année, ne nous ayant pas permis de réaliser ce travail en parallèle dans les huit gares. Notre travail s'est focalisé sur les mobilités ferroviaires des journées du mardi et jeudi, non « perturbées » par des départs ou retours de week-end. Ce choix, dicté par des contraintes financières, constitue une limite de taille, dans la mesure où il ne fournit qu'un aperçu partiel de la diversité des flux ferroviaires de l'aire Rhin-Rhône. Il nous permet néanmoins d'obtenir « une photographie » cohérente et homogène du fonctionnement des huit gares retenues, dont tous les trains dans la journée (5h-21h) ont été enquêtés. Par souci d'homogénéité et pour éviter de comptabiliser deux fois les voyageurs se déplaçant à l'échelon de l'aire Rhin-Rhône, le questionnaire a été administré uniquement auprès des voyageurs au départ de chacune des gares ; d'autant que cette catégorie s'est avérée plus disponible pour répondre à nos questions[374].

Le questionnaire[375], organisé en trois sections, vise à préciser, la situation intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône, par les déplacements effectués en direction des pôles encadrants, mais aussi le fonctionnement interne de l'aire Rhin-Rhône, à travers l'intensité des relations entre les huit gares enquêtées.

La première section porte sur les caractéristiques des flux (gare d'origine, de destination et éventuelles correspondances) et des déplacements (motif, fréquence, durée du séjour). Elle permet d'identifier la portée spatiale des échanges, de hiérarchiser les gares d'origine et de destination dans le réseau ferré mais aussi de préciser les motifs qui sont à l'origine des mobilités ferroviaires.

La deuxième section porte sur les pratiques de rabattement des voyageurs. Les informations relatives à la commune d'origine, au mode de transport utilisé et au temps d'accès à la gare permettent d'identifier l'aire de chalandise de chaque gare et d'évaluer les pratiques de rabattement des voyageurs avant la mise en service de la branche Est. La reconduite de l'enquête courant 2013, nous permettra de préciser si la nouvelle offre de transport a modifié le bassin de chalandise de chaque gare et d'analyser plus spécifiquement les modifications des pratiques de rabattement consécutives à l'implantation de nouvelles gares TGV en périphérie des agglomérations franc-comtoises.

---

[373] L'enquête s'est déroulée le 24 mars 2009 pour les gares de Dijon, Dole, Besançon, Vesoul, Lons-le-Saunier, et le 26 mars 2009 pour les gares de Montbéliard et Belfort.

[374] Les refus des voyageurs arrivant en gare ont été constatés notamment lors d'une enquête menée dans la gare Champagne-Ardenne TGV.

[375] Le questionnaire est intégré en annexe.

Enfin, la dernière section regroupe les questions relatives aux caractéristiques sociodémographiques des voyageurs (sexe, classe d'âge et catégorie socioprofessionnelle) afin de préciser les profils associés à chaque type de déplacement.

Les voyageurs ont également été interrogés sur leur connaissance du projet de LGV Rhin-Rhône et sur la façon dont ils pensaient l'utiliser une fois la branche Est mise en service. Les réponses fournies, qui doivent être interprétées avec prudence dans la mesure où le schéma de desserte n'était pas encore défini au moment de l'administration de l'enquête, nous intéressent particulièrement dans le cadre de la territorialisation de l'aire Rhin-Rhône. Elles nous permettent d'appréhender les représentations que les usagers ont de la nouvelle offre ferroviaire. Est-elle considérée comme une nouvelle opportunité pour les échanges au sein de l'aire Rhin-Rhône, comme pour les déplacements en direction des pôles encadrants ?

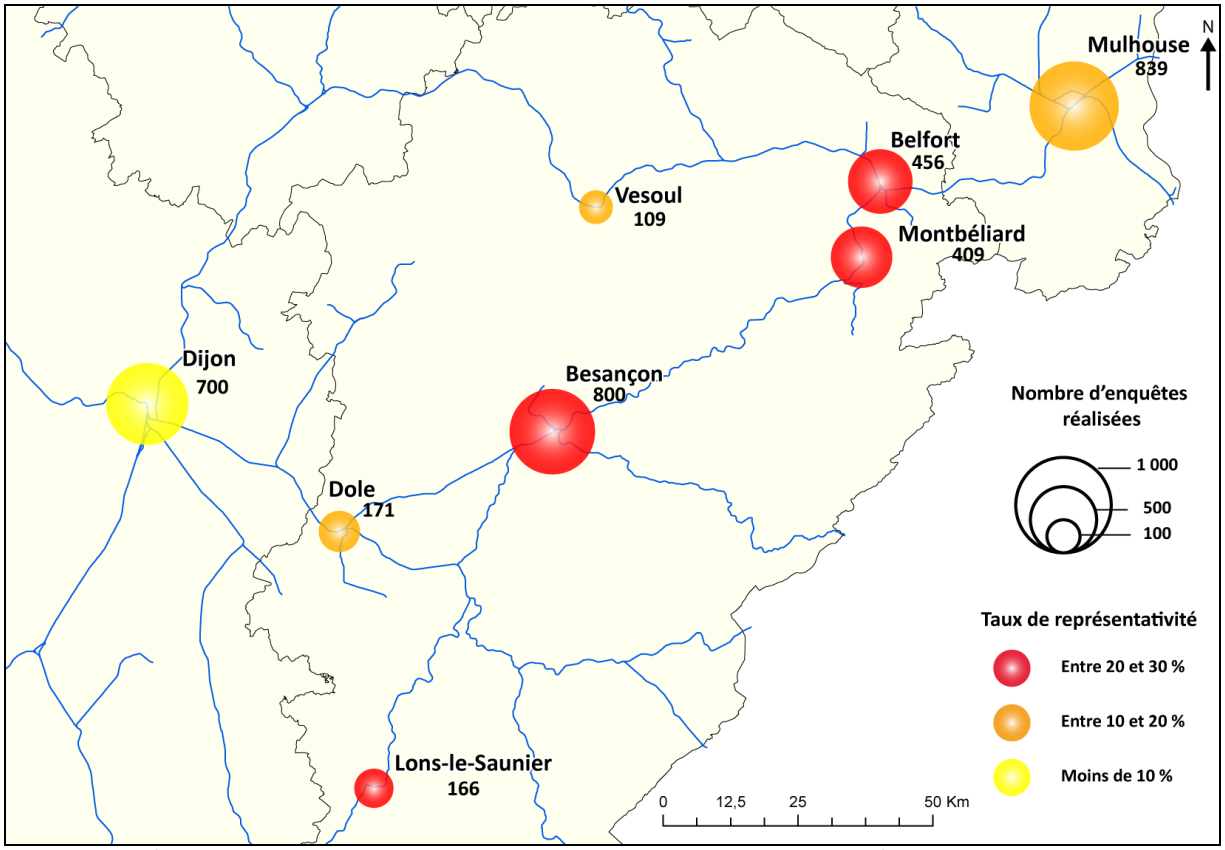
- Une représentativité inégale des échantillons

L'enquête nous a permis de recueillir près de 3 650 questionnaires, dont la répartition correspond à la fréquentation des gares en 2006 ; le nombre d'enquêteurs[376] ayant été défini en fonction de la fréquentation de chaque gare au cours de la journée (**Fig. 2-45**). Ainsi, plus de 700 questionnaires ont été administrés dans les gares de Mulhouse, Besançon et Dijon, près de 400 dans les gares de Belfort et Montbéliard et moins de 200 dans celles de Dole, Lons-le-Saunier et Vesoul.

Faute de données précises sur la fréquentation des gares, la représentativité de notre échantillon a été évaluée en fonction du trafic moyen quotidien de chaque gare sur la totalité des jours de l'année et sur la base des seuls jours ouvrables. Les chiffres ainsi obtenus révèlent un taux de représentativité très inégal selon les gares (**Fig. 2-45**). Les gares de Dijon et de Mulhouse, les plus fréquentées, présentent des taux de représentativité relativement faibles, inférieurs à 20%. À l'inverse, les gares de Besançon, Belfort, Montbéliard et Lons-le-Saunier affichent une représentativité supérieure à 20%.

[376] Dans les gares les plus fréquentées en 2006, c'est-à-dire Dijon, Besançon et Mulhouse, le nombre d'enquêteurs s'élevait à 20 (10 le matin et 10 l'après-midi). En revanche, les effectifs pour les gares les moins fréquentées comme Vesoul, Dole et Lons-le-Saunier étaient de 8 (4 le matin et 4 l'après midi).

Figure 2 - 45 Représentativité des échantillons



Source : Enquête-gare, Observatoire des gares de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône
Réalisation : Carrouet, 2012

Outre la méthode utilisée pour déterminer la fréquentation quotidienne des gares, ces écarts sont liés à plusieurs facteurs. Pour les gares les plus fréquentées (Dijon et Mulhouse), le nombre d'enquêteurs s'est tout d'abord révélé insuffisant lors des périodes de forte affluence. De plus, il a été difficile d'interroger les usagers quotidiens. Ces derniers arrivent en gare à la dernière minute et n'ont pu répondre, faute de temps, à notre enquête ; d'autant que nous n'avons pas eu accès aux quais pour des raisons de sécurité. Enfin, la fréquentation moyenne quotidienne semble peu représentative de la fréquentation réelle des gares ; les comptages réalisés par les enquêteurs présents dans les plus petites gares ayant révélé une représentativité bien supérieure à celle calculée à partir des données de trafic fournies par la SNCF. Malgré les écarts observés, et la sous-représentation des usagers très fréquents, nous disposons d'un nombre suffisant de questionnaires pour mettre en évidence les caractéristiques des mobilités ferroviaires externes et internes de l'aire Rhin-Rhône.

b – Une destination privilégiée : la région parisienne

L'intensité des flux varie tout d'abord selon la portée des déplacements. Les trajets effectués au sein de l'aire Rhin-Rhône, Bâle compris, sont majoritaires avec plus de 60% des voyageurs enquêtés (**Tab. 9**). Viennent ensuite les déplacements effectués à l'échelon national, qui représentent un peu moins de 40% de notre échantillon. Enfin, malgré la situation transfrontalière de l'aire Rhin-Rhône, les déplacements ferroviaires internationaux restent minoritaires : leur part est inférieure à 1%, et atteint 3,5% si l'on considère les déplacements en direction de Bâle.

Tableau 9 Nombre d'enquêtés en fonction des trois échelons spatiaux

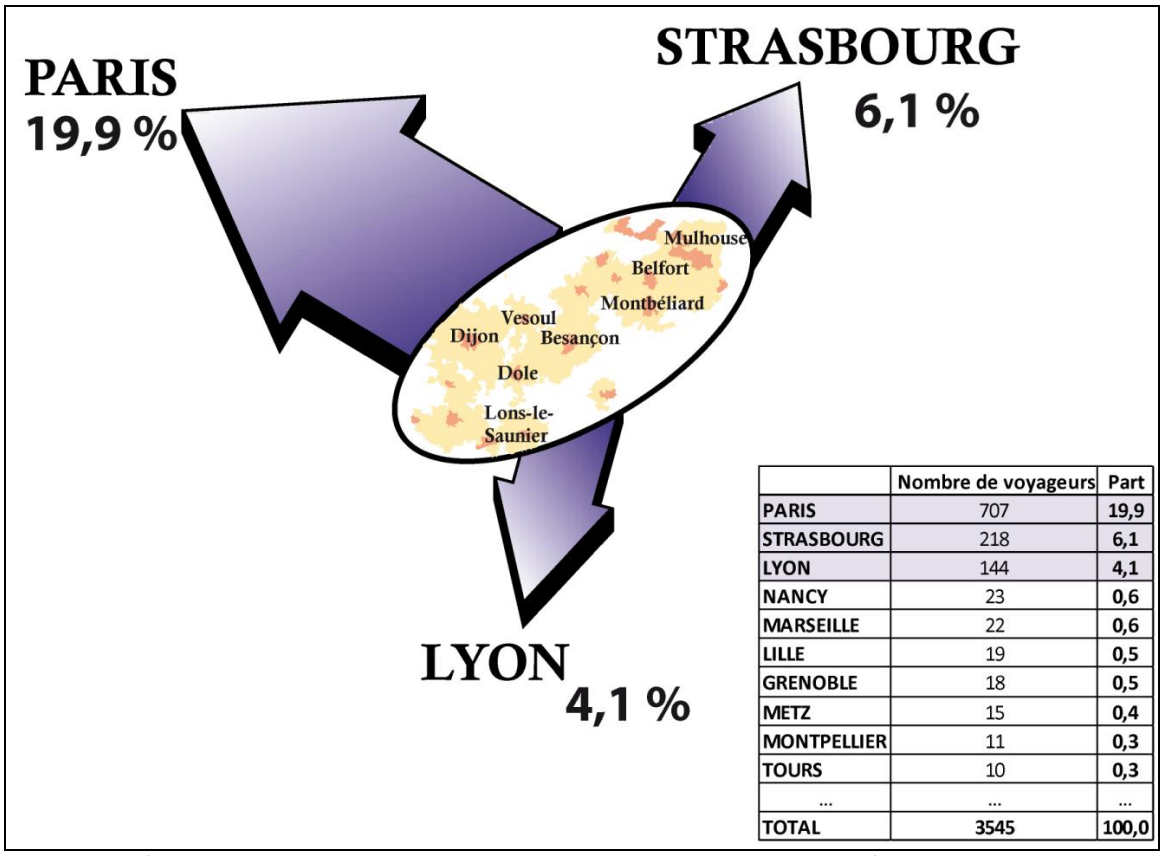
	Nombre d'enquêtes	**Part**
International	23	0,6
National	1356	38,3
Rhin-Rhône dont Bâle	2166	61,1
Total	3545	100

Source : Enquête-gare, Observatoire des gares de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône

L'analyse de la hiérarchie des destinations nationales confirme la polarisation des trois sommets du triangle ; les gares de Paris, Lyon et Strasbourg représentant 30% de l'ensemble des destinations, et 80% des trajets effectués à l'échelon national (**Fig. 2-46**).

Parmi ces trois pôles, Paris est la destination privilégiée puisqu'elle représente un trajet sur cinq pour l'ensemble des déplacements, et un trajet sur deux pour les déplacements effectués à l'échelon national. Strasbourg et Lyon, avec respectivement 6,1% et 4,1% de l'ensemble des déplacements, apparaissent plus en retrait. Enfin, nous constatons une forte dispersion des autres destinations nationales puisque les gares de Nancy, de Marseille et de Lille représentent moins de 1% du total des déplacements.

Figure 2 - 46 Les principales destinations en France



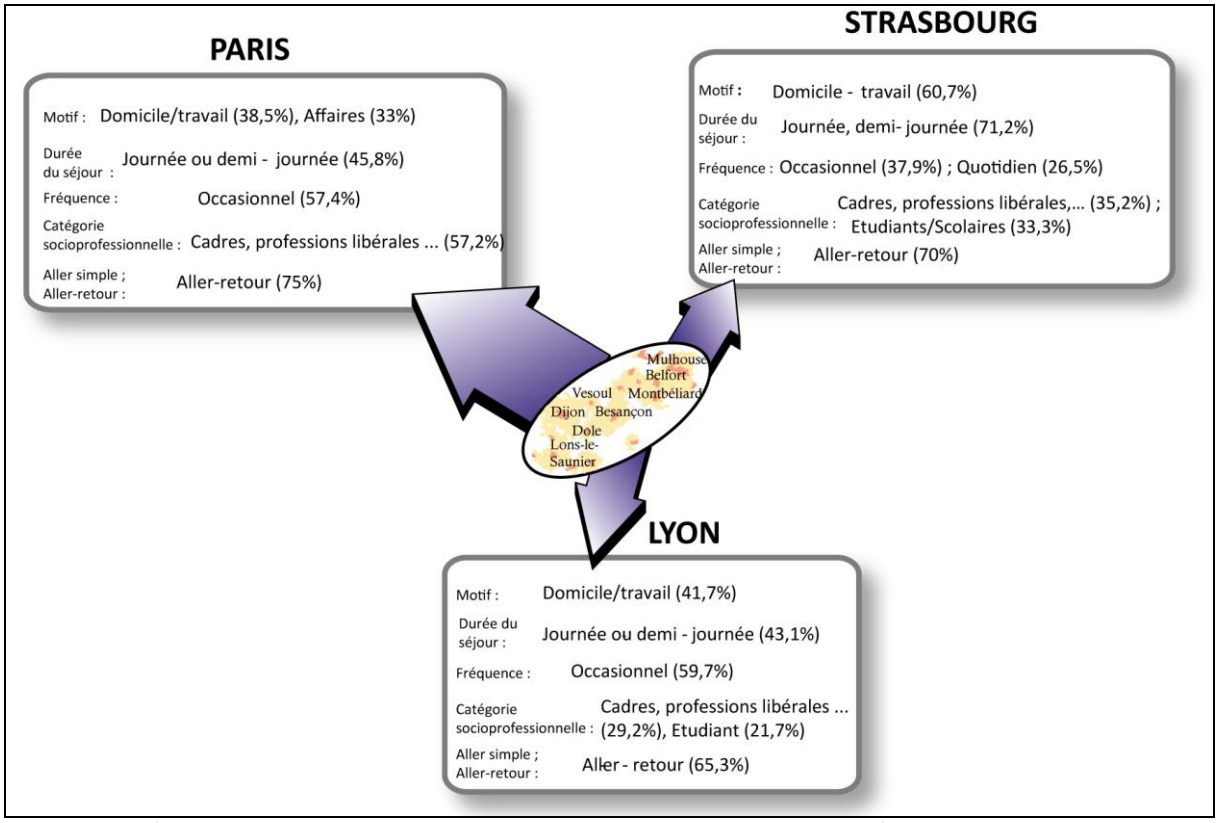
	Nombre de voyageurs	Part
PARIS	707	19,9
STRASBOURG	218	6,1
LYON	144	4,1
NANCY	23	0,6
MARSEILLE	22	0,6
LILLE	19	0,5
GRENOBLE	18	0,5
METZ	15	0,4
MONTPELLIER	11	0,3
TOURS	10	0,3
...	...	...
TOTAL	3545	100,0

Source : Enquête-gare, Observatoire des gares de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône
Réalisation : Carrouet, 2012

La présence des trois sommets du triangle en tête du classement des destinations des voyageurs enquêtés confirme la situation d'espace intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône et reflète la structure des dessertes des villes de l'aire Rhin-Rhône[377]. Toutefois, les profils de voyageurs à destinations des trois pôles encadrants diffèrent (**Fig. 2-47**). La région parisienne attire essentiellement des cadres et professions intellectuelles, pour des déplacements domicile/travail et d'affaires. Le profil-type des voyageurs à destination de Lyon est proche de celui de Paris, même si la part des étudiants, qui représentent 20% de l'ensemble des voyageurs, est plus importante. Enfin, le profil des voyageurs à destination de Strasbourg se distingue par une fréquentation plus régulière ; près d'un voyageur sur quatre faisant ce trajet au quotidien. De plus, 70% des enquêtés fréquentent cette ville pour la journée ou demi-journée. Le profil atypique de cette dernière destination semble lié à sa proximité de Mulhouse et dans une moindre mesure de celles du Nord Franche-Comté.

[377] Voir Chapitre 4

Figure 2 - 47 Le profil des voyageurs à destination des trois sommets du triangle



Source : Enquête-gare, Observatoire des gares de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône
Réalisation : Carrouet, 2012

Les pratiques de mobilité observées en 2009 en direction des trois sommets du triangle, confrontées au schéma de desserte de la branche Est, nous permettent de formuler quelques hypothèses sur l'évolution de la polarisation de l'aire Rhin-Rhône. Il est fort probable que la polarisation parisienne s'accentue à la suite de la mise en service de la nouvelle offre de transport. Si les agglomérations de l'ouest de l'aire Rhin-Rhône (Dijon et Besançon) ont vu leur accessibilité renforcée vers la capitale, celles de l'est, et plus particulièrement le Nord Franche-Comté, bénéficient des gains d'accessibilité les plus importants, la branche Est permettant d'effectuer désormais un aller-retour dans la journée. En revanche, les évolutions de fréquentation sur la transversale Strasbourg-Lyon laissent planer quelques incertitudes. Le scénario le plus probable, à l'heure actuelle, fait de la branche Est une infrastructure de transport qui accentue la polarisation de ces deux pôles encadrants mais de manière inégale en fonction de la situation des villes de l'aire Rhin-Rhône. Au regard du schéma de desserte, la polarisation de Strasbourg pourrait se maintenir sur les villes de l'est de l'aire Rhin-Rhône, ces dernières bénéficiant, en plus du TGV, de liaisons en TER performantes. De manière symétrique, la polarisation lyonnaise sera confortée sur les villes de Dijon et de Besançon. Toutefois, il est impossible à l'heure actuelle de déterminer l'impact de la branche Est sur les échanges de Dijon et de Besançon vers Strasbourg, et de l'est

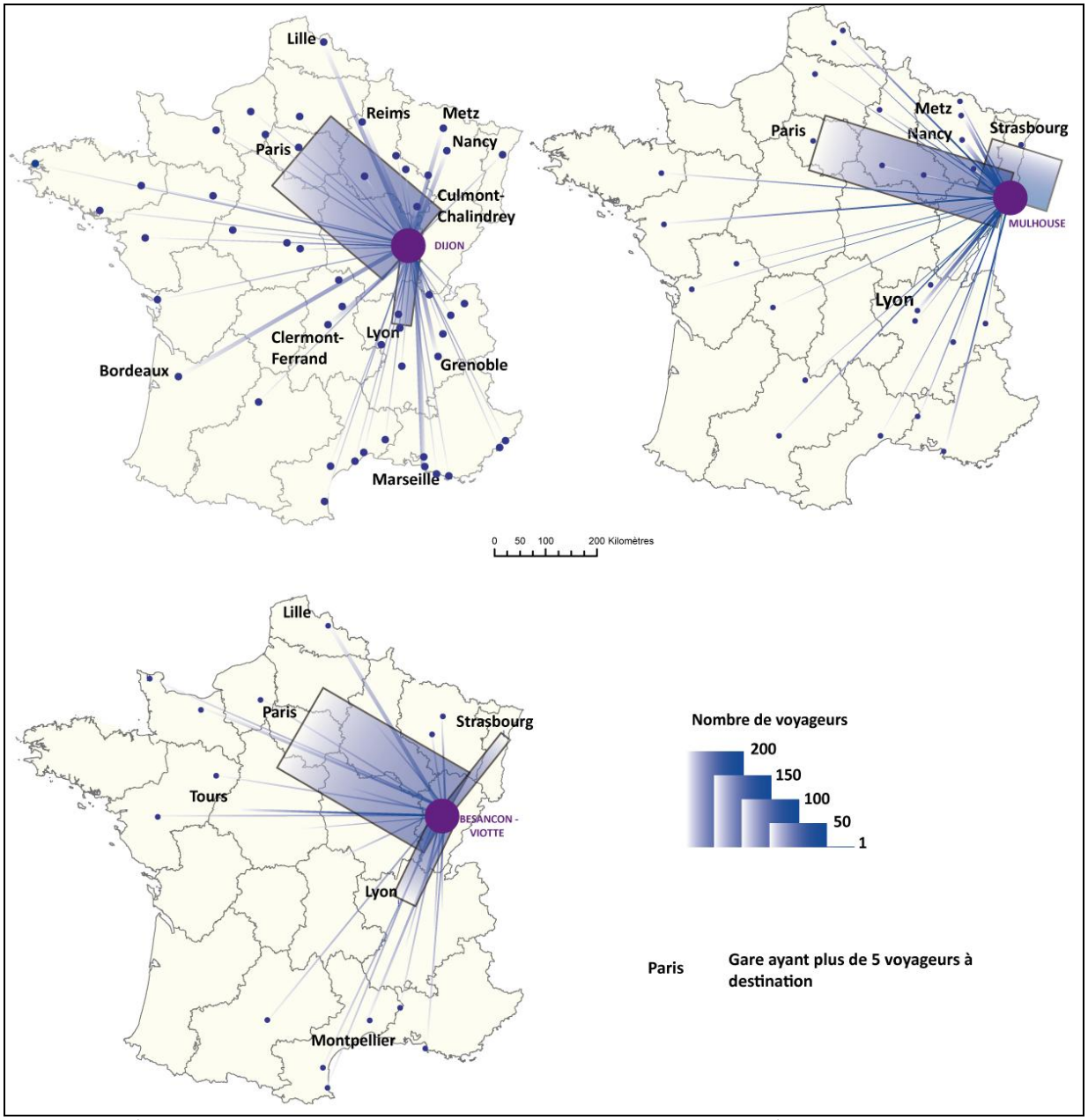
de l'aire Rhin-Rhône vers Lyon, même si l'importance donnée à la radiale Paris-Bâle au détriment de la transversale Strasbourg-Lyon, ne semble pas en mesure de modifier la structure des flux de 2009.

L'analyse des relations externes à l'aire Rhin-Rhône montre que la situation géographique des gares au sein du réseau ferré, influence la variation de l'intensité des relations vers les trois sommets. Pour faciliter l'analyse, trois groupes de gares sont définis en fonction du nombre de questionnaires administrés et de la structure des flux.

Située sur l'axe Paris-Lyon, à l'extrémité ouest de l'aire Rhin-Rhône, la gare de Dijon a une structure de flux diversifiée (**Fig. 2-48**). Elle a pour première destination la région parisienne, avec plus de 27% de l'ensemble des déplacements, les flux vers les gares de Lyon (5%) et de Strasbourg (inférieurs à 1%) étant mineurs. Cette structure des flux n'est cependant pas complètement représentative du niveau de desserte de la gare vers ces trois pôles. En effet, si elle ne dispose d'aucune relation directe vers Strasbourg, les relations se répartissent à part égale vers Paris et Lyon. Néanmoins, la faible part des voyageurs à destination de Lyon peut s'expliquer par la concurrence modale entre la voiture et le train puisque le temps de trajet est de deux heures en moyenne pour le premier mode et de 1h40 pour le second. Si les échanges vers Lyon sont faibles, la nouvelle offre ferroviaire peut contribuer à renforcer la structure des flux de 2009, l'offre en direction de Paris et de Lyon étant confortée par deux liaisons quotidiennes en TGV. En revanche, la structure des flux en direction de Strasbourg et de Bâle pourrait rester marginale. Malgré des gains de temps supérieurs à 1h30, l'offre de TGV directs en 2012 est très faible, avec respectivement deux et trois liaisons quotidiennes.

Les déplacements à partir de la gare de Mulhouse sont conformes à la structure des dessertes vers les trois pôles encadrants puisque Strasbourg, avec 18% du total des déplacements, est aussi, avec 36 liaisons quotidiennes, la première destination en termes de fréquence. La destination parisienne arrive en deuxième position, avec 14% de voyageurs. Les flux vers Lyon sont sous-représentés ; le temps de trajet, de l'ordre de quatre heures en 2009, étant semblable à celui de la voiture. La nouvelle offre ferroviaire ne devrait pas modifier profondément la structure des flux en direction de Strasbourg, l'offre de train s'étant renforcée entre 2009 et 2012, avec cinq TGV et dix TER supplémentaires. En revanche, il est probable que la part des flux vers la région parisienne augmente, en raison de l'accroissement de l'offre de TGV (cinq TGV supplémentaires) et d'un gain de temps d'une demi-heure. Dans une moindre mesure, les échanges en direction de Lyon sont susceptibles de croître, avec un temps de trajet réduit d'une heure, même si le nombre de trains évolue peu avec seulement deux relations quotidiennes en plus.

Figure 2 - 48 Les destinations hors aire Rhin-Rhône des voyageurs en gare de Dijon, Mulhouse et Besançon



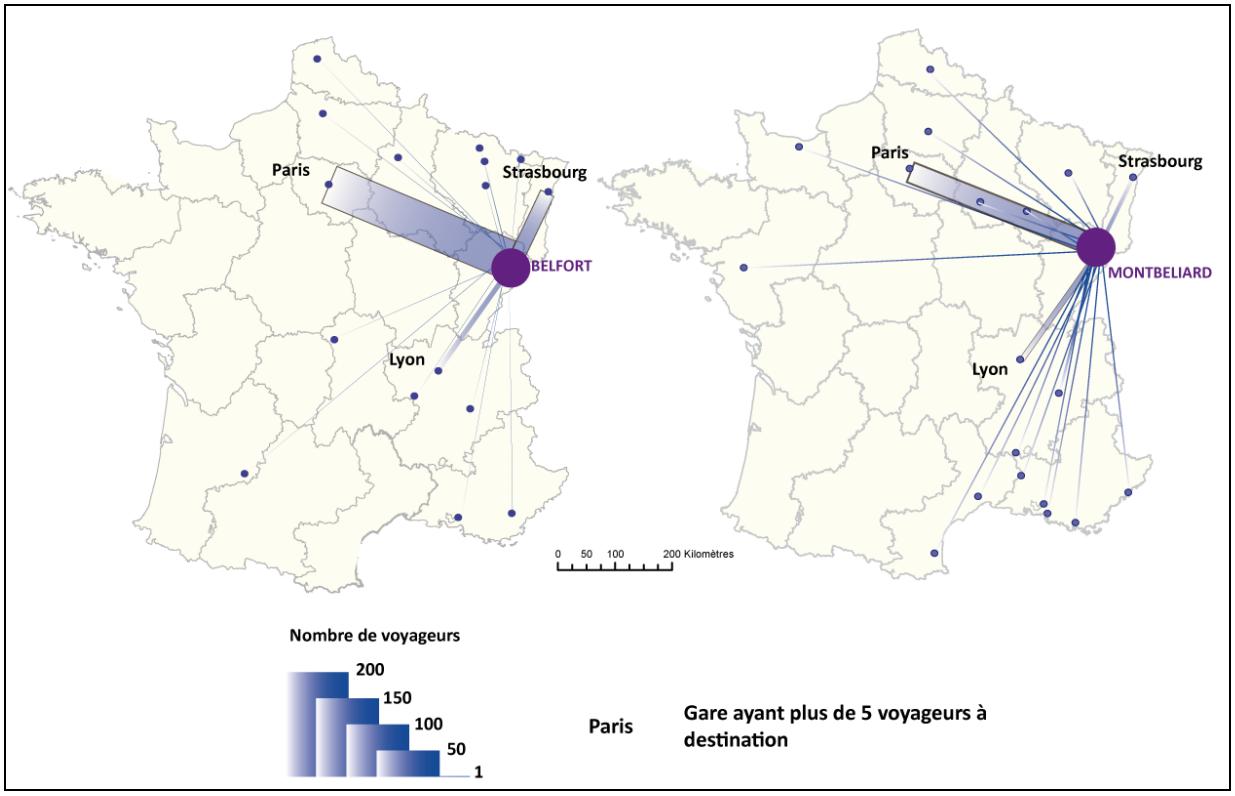
Source : Enquête-gare, Observatoire des gares de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône
Réalisation : Carrouet, 2012

La gare de Besançon, située au centre de l'aire Rhin-Rhône, a pour principale destination Paris, avec près de 25% des voyageurs enquêtés. À la différence des gares de Dijon et Mulhouse, elle a des échanges plus importants avec les gares de Lyon et Strasbourg avec respectivement 6% et 3% de voyageurs enquêtés, qui reflètent la structure équilibrée des dessertes de la gare de Besançon, six trajets quotidiens directs étant proposés vers Paris, Lyon et Strasbourg. La faible part des voyageurs à destination de Lyon peut être expliquée par les temps de trajets comparables entre le train et la voiture, qui sont respectivement de 2h20 et 2h40. La mise en service de la

branche Est ne devrait pas « bouleverser » la structure des flux de la gare de Besançon. En effet, si les temps de trajet en direction de Paris et Lyon restent inchangés en raison du report de l'essentiel de l'offre TGV en gare périphérique, l'agglomération bisontine voit son offre de trains augmenter, passant entre 2009 et 2011, de six trains à douze pour Paris et de cinq à huit pour Lyon. La part des flux en direction de Strasbourg ne devrait également pas évoluer, l'offre de trains étant stable avec un gain de temps de seulement 30 minutes.

Les gares de Belfort, Montbéliard, Dole et Vesoul, caractérisées par une fréquentation plus faible, ont une destination principale : la région parisienne (**Fig. 2-49 et Fig. 2-50**). Les gares de Belfort et de Montbéliard ont pour point commun d'avoir pour première destination la région parisienne, situation qui reflète en partie leur desserte en 2009, la gare de Belfort disposant de sept relations quotidiennes, dont cinq Corail vers la capitale. En revanche, la part conséquente des flux vers Paris au départ de la gare de Montbéliard ne correspond pas à son niveau de desserte de 2009, cette dernière ayant seulement deux TGV directs. Pour les échanges vers les deux autres pôles encadrants, la structure des flux diffère. Si leur proportion est semblable en direction de Lyon, les échanges en direction de Strasbourg pour la gare de Belfort sont nettement supérieurs à ceux de Montbéliard. La nouvelle offre ferroviaire de 2011, devrait ainsi avoir un impact différent sur les relations avec les pôles encadrants. Il est fort probable que la part des flux en direction de la région parisienne augmente, cette relation bénéficiant d'un gain de temps pour les deux gares de 1h30, et d'une amélioration de l'offre de desserte. En effet, les agglomérations de Belfort et de Montbéliard bénéficient de huit liaisons quotidiennes, à partir de 2011, en direction de la capitale. En revanche, la proportion des flux pour Strasbourg devrait rester stable, fréquences et temps d'accès restant inchangés. Enfin, la branche Est peut contribuer à augmenter la part des flux en direction de Lyon, pourtant faible en 2009, puisque les deux agglomérations, en plus des trois TER quotidiens, bénéficient désormais de cinq liaisons TGV, avec un gain de temps de l'ordre de 40 minutes.

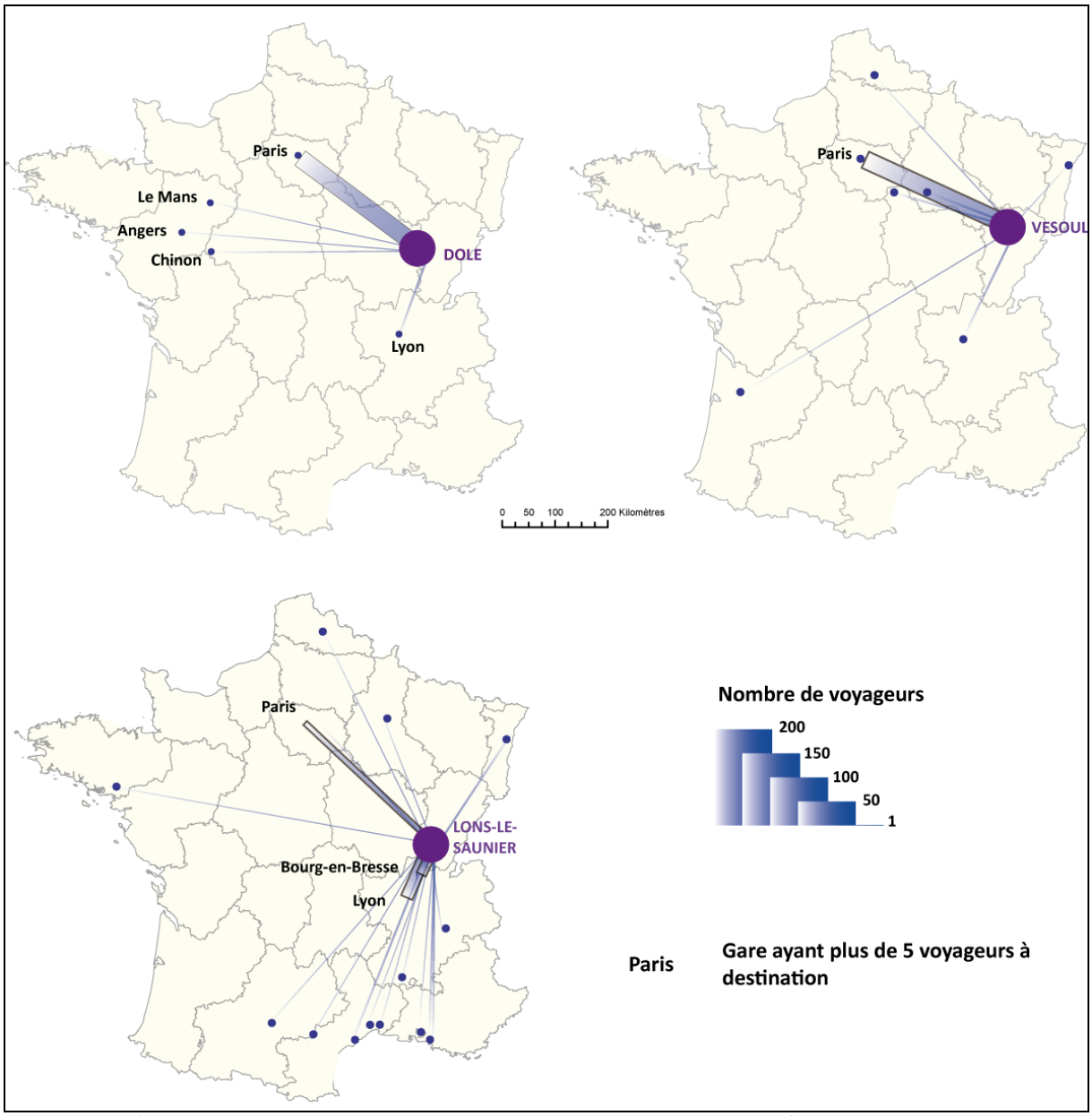
Figure 2 - 49 Les destinations hors aire Rhin-Rhône des voyageurs en gare de Belfort, Montbéliard



Source : Enquête-gare, Observatoire des gares de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône
Réalisation : Carrouet, 2012

Dans le cas des gares de Vesoul et de Dole, l'importance de la destination parisienne s'explique par leur desserte unique en 2009, ces gares ayant six trajets quotidiens directs vers la capitale. D'ailleurs, leur situation en marge du tracé de la branche Est, conduit à une dégradation de leur offre vers la capitale, qui passe respectivement, entre 2009 et 2011, de six trains à cinq et de huit à cinq. Cette dégradation, sans pour autant changer la proportion des flux en direction de la région parisienne, induit une modification des pratiques de rabattement. Ainsi, les habitants de Vesoul peuvent désormais prendre le TGV à la gare Besançon Franche-Comté TGV. De même, il est probable que les habitants de Dole se rabattent vers la gare de Dijon, les déplacements en direction de la gare Besançon Franche-Comté TGV, qui a capté l'essentiel de l'offre de TGV, nécessitant un temps d'accès plus long et une rupture de charge supplémentaire.

Figure 2 - 50 Les destinations hors aire Rhin-Rhône des voyageurs en gare de Dole, Vesoul et Lons-le-Saunier



Source : Enquête-gare, Observatoire des gares de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône
Réalisation : Carrouet, 2012

Enfin, le cas de la gare de Lons-le-Saunier est quelque peu atypique dans la mesure où les relations sont avant tout orientées vers Lyon et Bourg-en-Bresse avec respectivement 15% et 10% des voyageurs interrogés (**Fig. 2-50**). La destination parisienne, en troisième position, est citée par seulement 6% des voyageurs interrogés. Cette particularité tient essentiellement à la position de la ville au sein de l'aire Rhin-Rhône. Excentrée par rapport aux autres villes, Lons-le-Saunier est plus proche de Lyon et de Bourg-en-Bresse. À l'instar des gares de Vesoul et de Dole, la branche Est a contribué à la dégradation de l'offre de cette gare située en marge du tracé. En

effet, si le nombre de relation reste inchangé en direction de Paris et de Lyon, la suppression des trains Corail sur la transversale a réduit le nombre de liaisons directes vers Strasbourg ; le nombre de trains passant de quatre à un entre 2009 et 2011. En définitive, la nouvelle offre ferroviaire pourrait conforter la proportion des échanges entre direction de Lyon et de Paris. En revanche, si le nombre de voyageurs en direction de Strasbourg est très faible en 2009, la dégradation de l'offre est susceptible de réduire encore la part de ce flux.

La répartition des flux de voyageurs est conforme à la structure des dessertes des huit gares de l'aire Rhin-Rhône. En effet, l'enquête souligne la polarisation des trois sommets du triangle, et le poids prépondérant de la destination parisienne pour l'ensemble des gares, à l'exception de Lons-le-Saunier. La branche Est, au regard du schéma de desserte, devrait d'ailleurs accentuer la polarisation de la capitale sur la plupart des agglomérations de l'aire Rhin-Rhône. En effet, la priorité donnée aux relations radiales conforte, d'une part le bon niveau de desserte de Dijon et de Besançon, et d'autre part améliore considérablement l'accessibilité des agglomérations de l'est de l'aire Rhin-Rhône. En revanche, des incertitudes planent sur l'impact de la nouvelle offre ferroviaire sur la transversale Strasbourg-Lyon. Pour Dijon et Besançon, les gains d'accessibilité mesurés pour Strasbourg, ne semblent pas en mesure d'accroître les proportions de flux, au demeurant très faibles en 2009. La situation est davantage propice à une augmentation des échanges pour les agglomérations de l'est de l'aire Rhin-Rhône qui bénéficient de gains d'accessibilité plus conséquents. Quant aux agglomérations en marge du tracé de la branche Est, si la structure des flux ne devrait pas changer, compte tenu de la forte polarisation lyonnaise pour Lons-le-Saunier et parisienne pour Vesoul et Dole, cette nouvelle infrastructure entraîne une modification des pratiques de rabattement.

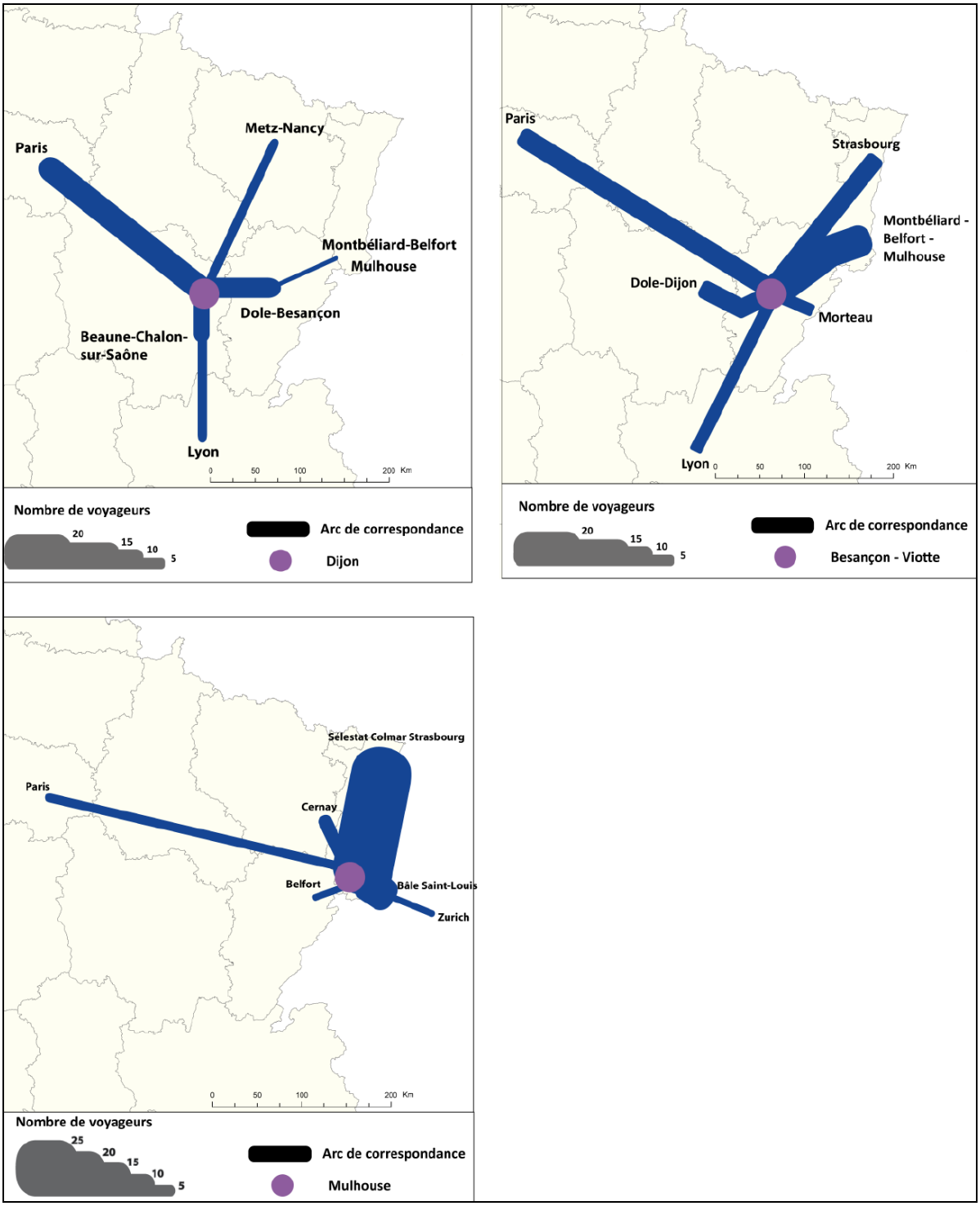
c - Une fonction de gares de correspondance impactée par la branche Est

L'analyse des déplacements en correspondance, même s'ils ne représentent que 10% de notre échantillon, souligne la place des gares les plus fréquentées dans le réseau ferré (**Fig. 2-51**).

La fonction de carrefour de la gare de Dijon, au croisement des flux radiaux (Paris-Suisse) et méridiens (Luxembourg-Méditerranée), est confirmée par les destinations des voyageurs en correspondance. « L'étoile ferroviaire » est en partie retrouvée puisque le nombre de voyageurs en correspondance se répartit à part égale (30%) sur trois axes : Paris, Beaune-Chalon-sur-Saône-Lyon et Dole-Besançon. La mise en service de la branche Est peut impacter la fonction de gare de correspondance de Dijon. D'une part, l'augmentation de la fréquence de desserte des agglomérations de Belfort, Montbéliard et Besançon, sur la radiale Paris-Bâle, réduisent considérablement le nombre de voyageurs en correspondance en gare de Dijon. D'autre

part, sur la transversale Strasbourg-Lyon, la construction du contournement ferroviaire de Perrigny fait qu'un train sur deux ne passe plus par cette gare.

Figure 2 - 51 Les destinations des voyageurs en correspondance dans les gares de Dijon, Besançon et Mulhouse



Source : Enquête-gare, Observatoire des gares de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône
Réalisation : Carrouet, 2012

À l'extrémité est, la gare de Mulhouse joue un rôle de carrefour similaire, avec deux axes dominants, Strasbourg-Colmar-Sélestat et Zurich-Bâle-Saint-Louis, qui représentent respectivement 50% et 25% du total des correspondances effectuées. Avec la mise en service de la branche Est, il est fort probable que la gare de Mulhouse voit sa fonction de correspondance atténuée. En effet, la plupart des trains en provenance de Dijon, Besançon et Lyon, en direction de Strasbourg et Bâle, étant des TGV directs à partir de décembre de 2011.

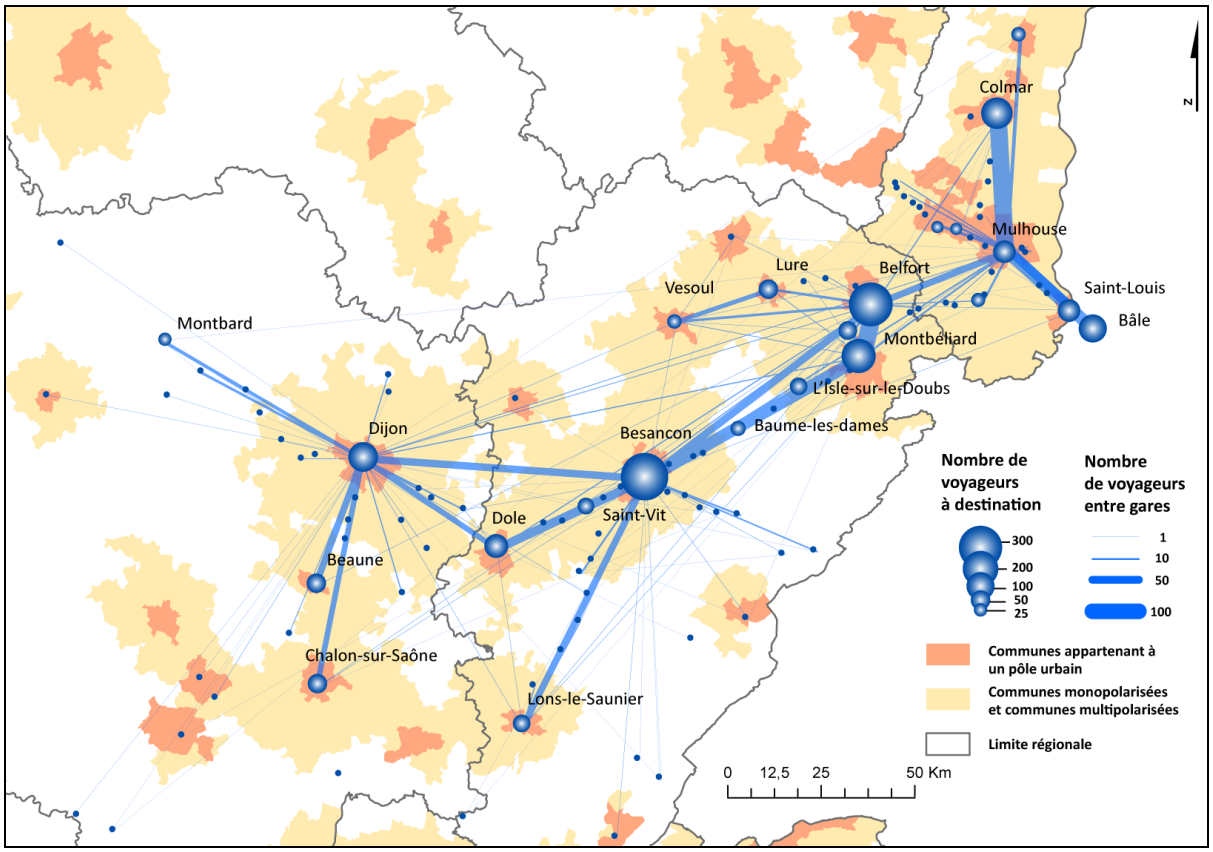
Enfin, la gare de Besançon-Viotte a une structure des correspondances très diversifiée, avec 50% des voyageurs sur l'axe Mulhouse-Belfort-Montbéliard-Dole-Dijon, et l'autre moitié en direction des trois sommets du triangle. La nouvelle offre ferroviaire va probablement impacter la fonction de gare de correspondance de Besançon-Viotte puisque les offres régionale et nationale ne se croisent plus, Besançon Franche-Comté TGV ayant capté la majorité des relations vers les pôles encadrants. Par exemple, à l'échelon de l'aire Rhin-Rhône, les voyageurs qui effectuent, à partir de décembre 2011, un trajet Dijon-Mulhouse ne transite plus par la gare de Besançon-Viotte. De plus, pour les relations vers la région parisienne, les voyageurs en provenance de Montbéliard, qui effectuaient une correspondance dans cette gare, bénéficient désormais de huit relations directes avec la capitale.

d - Une solidarité territoriale révélée par les mobilités ferroviaires ?

L'analyse des mobilités internes à l'aire Rhin-Rhône s'appuie d'abord sur une carte représentant l'ensemble des destinations, la méthodologie d'enquête ayant retenu uniquement les voyageurs qui allaient prendre un train (**Fig. 2-52**). Elle est donc élaborée à partir des déplacements effectués par les voyageurs enquêtés dans les huit gares retenues.

La répartition de l'ensemble des déplacements souligne le caractère multipolaire de l'aire Rhin-Rhône, la majeure partie des flux étant concentrée dans le couloir Rhin-Saône. La proximité spatiale de ces villes moyennes est également visible au regard de la fréquentation des gares. Les gares de Besançon et Belfort, en première position, avec respectivement 282 et 242 voyageurs à destination, sont suivis par un second groupe de gares (Montbéliard, Colmar, Dijon et Bâle) avec des effectifs de l'ordre de 100 à 150 voyageurs. Sans être dans les gares retenues au départ, la gare de Bâle possède un nombre de voyageurs à destination conséquent, en raison des relations importantes qu'elle entretient avec la gare de Mulhouse.

Figure 2 - 52 Les déplacements au sein de l'aire Rhin-Rhône



Source : Enquête-gare, Observatoire des gares de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône
Réalisation : Carrouet, 2012

Sans réelle surprise, à l'image des mobilités alternantes, les mobilités ferroviaires, d'intensités variables entre les villes de l'aire d'étude, confirment l'absence de solidarité territoriale. L'enquête révèle l'existence de deux principaux couloirs de circulation : le premier s'étend de Dijon à Belfort et le second, plus restreint, est structuré par les flux entre les gares de Colmar, Mulhouse, Saint-Louis et Bâle. Mais contrairement aux disparités socioéconomiques, la discontinuité est présente plus au nord, entre Belfort et Mulhouse. La répartition des flux fait également apparaître quatre couloirs de circulation secondaires, les deux premiers rayonnent à partir de Dijon, en direction de Montbard et de Beaune-Chalon-sur-Saône, les deux suivants se structurent entre Besançon et Pontarlier et entre Vesoul-Lure et Belfort.

En définitive, le panorama général des mobilités internes à l'aire Rhin-Rhône souligne l'absence d'une solidarité territoriale, les échanges étant discontinus dans le couloir Rhin-Saône, malgré la proximité spatiale des huit gares enquêtées. Les mobilités spatiales des agglomérations de l'aire Rhin-Rhône se font de manière préférentielle avec les plus proches voisins. L'absence de dimension territoriale est également soulignée par les flux de très faible intensité entre Mulhouse et Dijon.

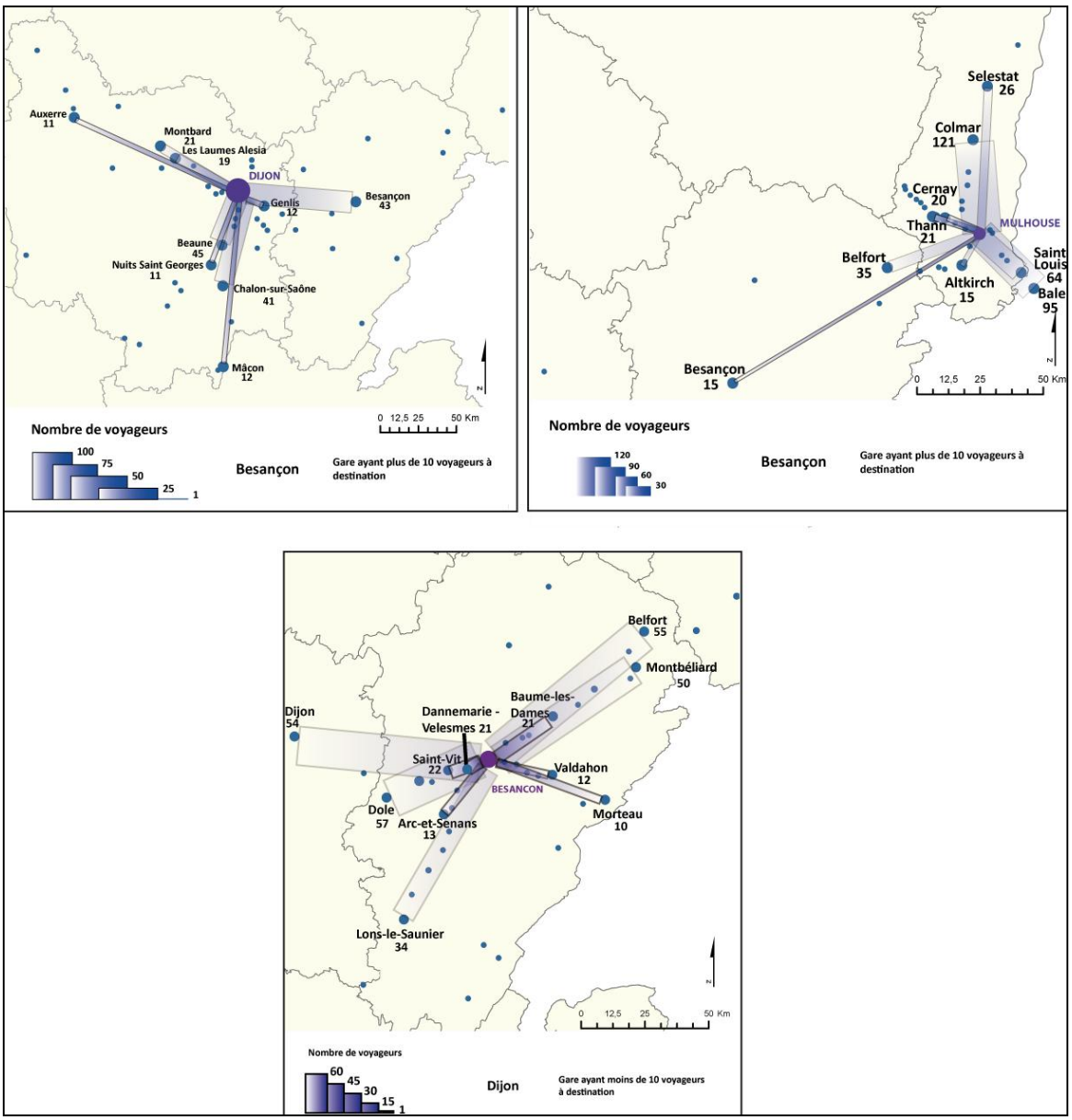
Les différents couloirs, animés par des flux d'intensité variable convergeant vers les principales gares, sont le reflet de la polarisation exercée par les villes de l'aire Rhin-Rhône sur leur environnement régional comme le souligne l'analyse des destinations pour chaque gare. Cette répartition des flux de voyageurs est également conforme à la structure de la desserte ferroviaire de chaque gare.

L'exemple des gares de Dijon et Mulhouse montre que la desserte est avant tout centrée sur leur espace régional (**Fig. 2-53**). Ainsi, pour Dijon, les échanges les plus importants se font en direction de Beaune, Chalon-sur-Saône et Montbard, relations qui bénéficient d'un niveau de desserte élevé. La gare n'a que peu d'échanges avec l'est de l'aire Rhin-Rhône au-delà de Dole et de Besançon, auxquelles elle est reliée par une trentaine de liaisons quotidiennes.

À l'est de l'aire Rhin-Rhône, la gare de Mulhouse s'inscrit dans des configurations similaires, les échanges se faisant prioritairement au sein de l'Alsace, et par extension vers Bâle. Deux flux de moindre importance, le premier vers Besançon et le second vers Belfort, soulignent le lien étroit avec l'offre de desserte proposée par la gare de Mulhouse, d'où partent quotidiennement cinq trains directs en direction de Besançon et 20 vers Belfort.

Enfin, au départ de Besançon, les échanges plus équilibrés vers Dijon, Dole, Belfort et Montbéliard soulignent la position centrale de cette gare desservie par 30 trains en direction de Dijon et Dole et 20 en direction de Montbéliard et Belfort. Néanmoins, la faiblesse des flux en direction de Mulhouse, à laquelle elle est reliée par cinq liaisons quotidiennes, vient illustrer l'absence d'une solidarité territoriale.

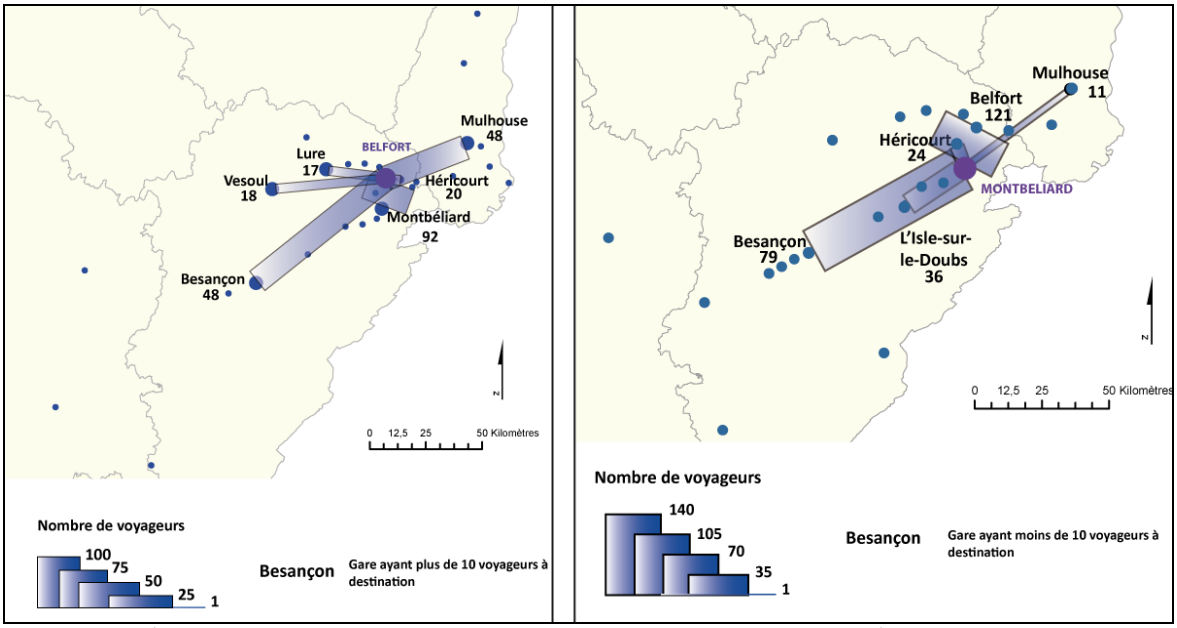
Figure 2 - 53 Les destinations internes à l'aire Rhin-Rhône des gares de Dijon, Besançon et Mulhouse



Source : Enquête-gare, Observatoire des gares de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône
Réalisation : Carrouet, 2012

Les gares de Belfort et Montbéliard ont pour trait particulier d'entretenir des échanges réciproques internes, avec respectivement 121 et 92 voyageurs enquêtés (**Fig. 2-54**). Mais l'orientation et l'importance des flux de voyageurs qui les fréquentent diffèrent selon la position qu'elles occupent dans le réseau ferré. Si l'intensité des flux à destination de Besançon est importante dans les deux cas, la gare de Belfort offre, en raison de sa position nodale, des destinations plus étoffées. Ainsi, 20 liaisons quotidiennes directes vers Mulhouse sont possibles à partir de Belfort, contre seulement cinq au départ de Montbéliard.

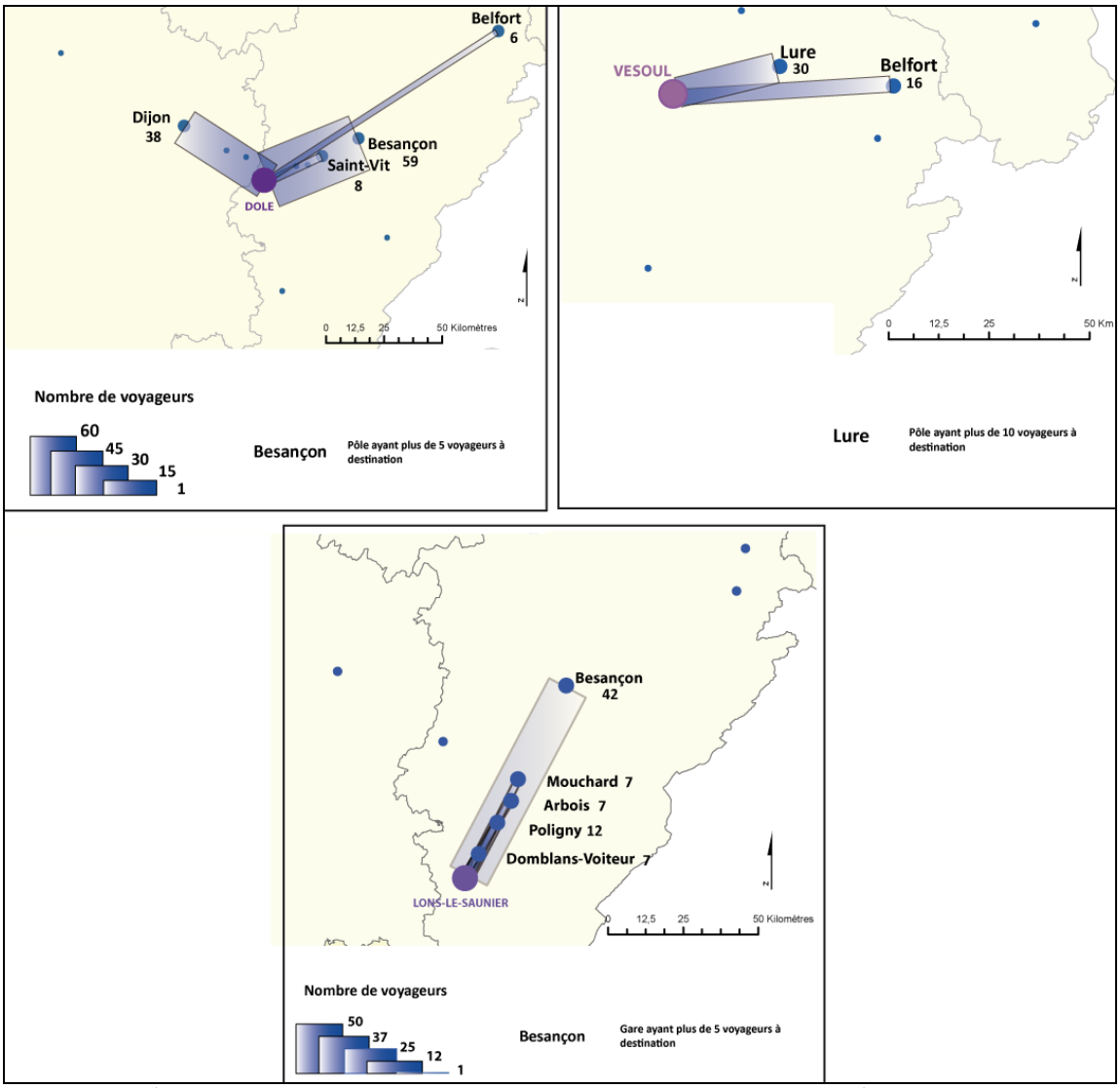
Figure 2 - 54 Les destinations internes à l'aire Rhin-Rhône des gares de Belfort et de Montbéliard



Source : Enquête-gare, Observatoire des gares de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône
Réalisation : Carrouet, 2012

Enfin, les gares de Dole, Vesoul et Lons-le-Saunier, en marge du couloir Rhin-Saône, présentent une fréquentation plus faible (**Fig. 2-55**). La répartition des flux au départ de Dole souligne le bon niveau de desserte en direction de Besançon et de Dijon. En revanche, les gares de Vesoul et de Lons-le-Saunier polarisent, conformément à leur desserte, un espace qu'on dira « unidirectionnel ». Pour Vesoul, les flux se concentrent en direction de Lure et de Belfort. Dans le cas de Lons-le-Saunier, aux échanges conséquents vers Besançon, s'ajoutent des flux secondaires à destination des petites gares de la ligne Lons-le-Saunier-Besançon.

Figure 2 - 55 Les destinations internes à l'aire Rhin-Rhône des gares de Dole, Vesoul et Lons-le-Saunier



Source : Enquête-gare, Observatoire des gares de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône
Réalisation : Carrouet, 2012

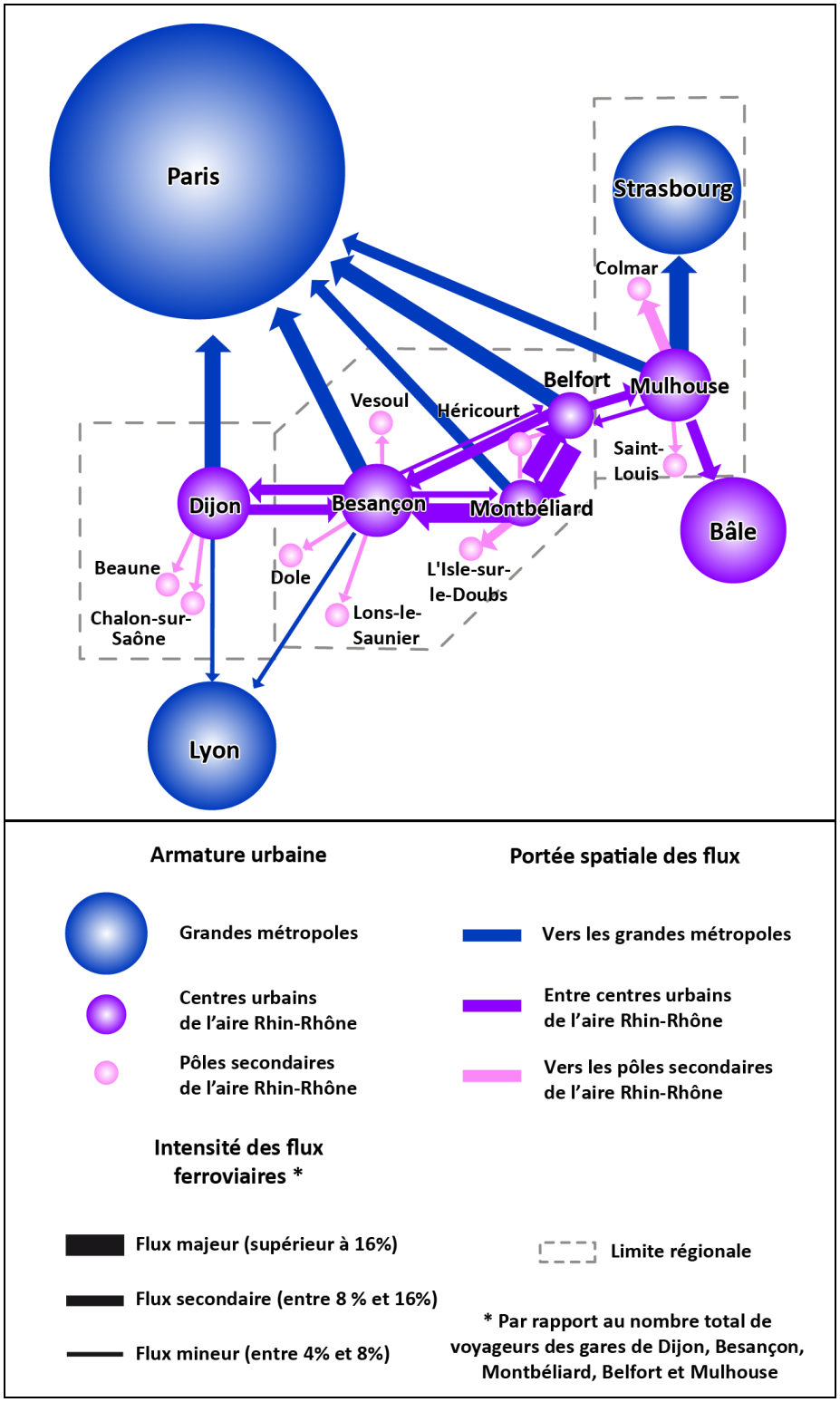
e - Bilan des pratiques de mobilité ferroviaires confronté à la perception des voyageurs de la branche Est

L'analyse des mobilités ferroviaires apparaît donc conforme à l'organisation spatiale et à la structure de la desserte de l'aire Rhin-Rhône (**Fig. 2-56**).

La situation d'espace intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône est confirmée par les échanges importants en direction des trois sommets du triangle. D'ailleurs, la région parisienne est la destination privilégiée au départ de la majorité des gares de l'aire d'étude. Il convient également de souligner l'absence de relations avec les gares étrangères, à l'exception des échanges Mulhouse-

Bâle, en raison de la faible offre de desserte internationale directe au départ des huit gares retenues pour l'enquête.

Figure 2 - 56 Carte de synthèse des mobilités ferroviaire de l'aire Rhin-Rhône



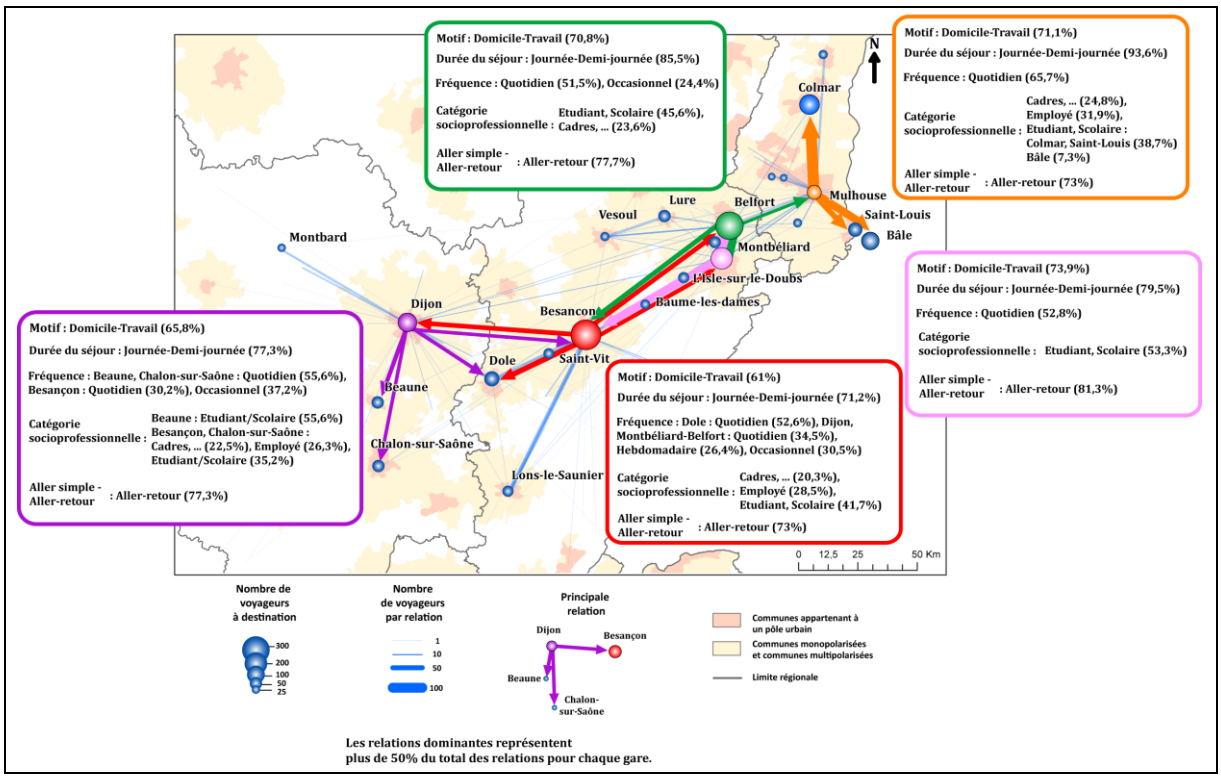
Source : Enquête-gare, Observatoire des gares de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône

Réalisation : Carrouet, 2012

La faible cohérence de cette portion d'espace se lit également à l'échelon interne, à travers l'intensité inégale des échanges entre les villes. En effet, l'analyse des pratiques de mobilité ferroviaire confirme l'existence d'une discontinuité au sein du couloir Rhin-Saône marquée entre Belfort et Mulhouse. Cette absence de cohérence interne est également soulignée par l'importance des relations de proximité, qui révèlent par ailleurs l'existence des deux duopôles identifiés par Raymond Wœssner. Ces échanges réciproques entre pôles voisins, assurés essentiellement par TER, sont finalement le reflet de l'offre de desserte en 2009. Par exemple, alors qu'au départ de Dijon, 30 trains directs sont proposés pour relier Besançon, il n'existe aucune liaison directe en direction de Mulhouse, la liaison s'effectuant dans le meilleur des cas en 2h30 par le biais d'une correspondance. Néanmoins, cette inégale accessibilité ferroviaire est en partie compensée par l'utilisation de la voiture particulière. Comme nous le montrerons par la suite dans une sous-partie consacrée à la comparaison des temps de parcours entre les deux modes, la voiture particulière apparaît plus performante sur des liaisons longues et intermédiaires entre les agglomérations de l'aire Rhin-Rhône. Par exemple, si un temps de déplacement en train au départ de Dijon, à destination de Mulhouse et de Belfort, est respectivement de 2h30 et de 2h00, les temps de parcours routiers sont de 2h15 et de 1h45 en moyenne.

L'analyse du profil-type des usagers du transport ferroviaire fréquentant les cinq principales agglomérations (Dijon, Besançon, Montbéliard, Belfort et Mulhouse) impactées par la branche Est, confirme également l'existence de relations préférentielles et l'absence de solidarité territoriale sous-jacente (**Fig. 2-57**). Il convient de souligner que le profil-type des usagers de l'aire Rhin-Rhône diffère de celui des voyageurs effectuant un trajet en direction des pôles encadrants. Si la plupart des déplacements sont effectués dans les deux cas pour la journée ou demi-journée, avec une proportion conséquente de cadres et de professions intellectuelles, la part du motif domicile-travail et des étudiants est plus forte pour les déplacements internes à l'aire Rhin-Rhône. Ces échanges sont donc le reflet d'une pratique régulière de l'aire Rhin-Rhône des usagers du transport ferroviaire. De plus, si les profils-type sont semblables pour les cinq gares retenues, cette pratique quotidienne de l'espace souligne l'importance des échanges de proximité, et l'absence de relation d'intensité égale entre les gares de l'aire Rhin-Rhône. Par exemple, les déplacements des usagers réguliers du transport ferroviaire, dans la journée ou demi-journée et pour le motif domicile-travail ont une portée spatiale réduite aux pôles voisins. C'est par exemple le cas des voyageurs enquêtés en gare de Besançon-Viotte, dont les déplacements s'effectuent à l'échelon régional (Dole, Belfort, Montbéliard) et vers Dijon.

Figure 2 - 57 Le profil des usagers du transport ferroviaire de l'aire Rhin-Rhône



Source : Enquête-gare, Observatoire des gares de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône
Réalisation : Carrouet, 2012

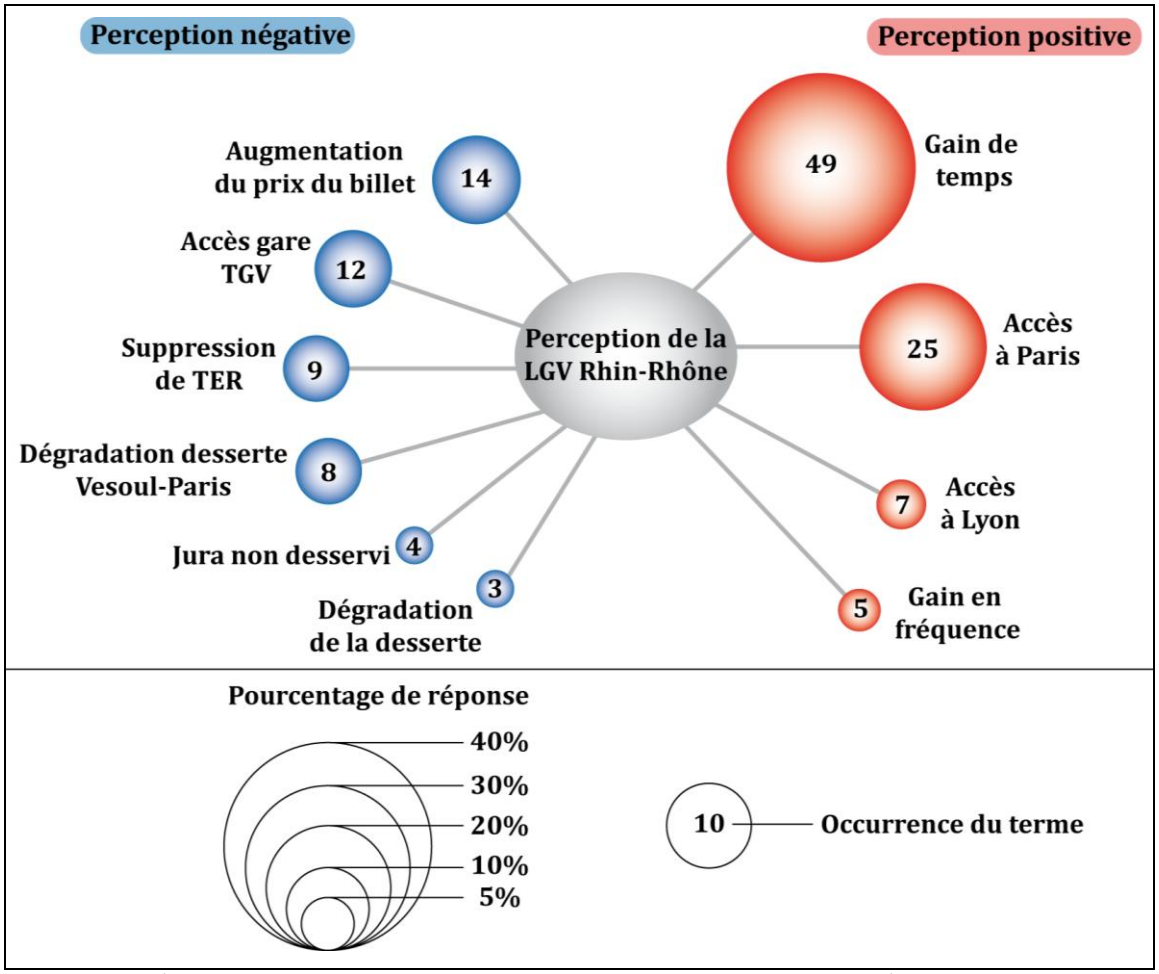
Dans le cas de l'absence de solidarité territoriale révélée par l'analyse des déplacements internes, la branche Est, considérée comme l'élément fondateur de la Métropole Rhin-Rhône, peut constituer une opportunité de rapprochement entre les villes de l'aire Rhin-Rhône, même si elle est avant tout conçue pour répondre aux besoins de liaisons des pôles encadrants, renforçant par la même occasion sa situation d'espace intermédiaire.

Pour illustrer l'enjeu de cette nouvelle offre de transport dans la structuration territoriale de l'aire Rhin-Rhône, nous proposons d'analyser les perceptions des voyageurs enquêtés au sujet de la LGV Rhin-Rhône. Si, deux ans avant la mise en service de la branche Est, 50% des voyageurs interrogés connaissaient le projet de LGV, des différences sensibles apparaissent entre les agglomérations de l'aire Rhin-Rhône. En effet, plus de 60% des voyageurs au départ des gares franc-comtoises, à l'exception de Lons-le-Saunier, ont une bonne connaissance du projet, proportion qui est seulement de 40% et 31% pour les voyageurs enquêtés à Mulhouse et Dijon. Ces disparités peuvent s'expliquer par le fait que la région Franche-Comté, qui reçoit la totalité du tracé de la branche Est, a démarré une campagne de communication très tôt, à l'inverse des villes de Dijon et de Mulhouse, dont l'anticipation a été plus tardive.

Les réponses à la question, « Pensez-vous que la branche Est va modifier vos pratiques de déplacement ? », sont les plus instructives pour cerner l'apport de la branche Est sur les

relations intra-métropolitaines (**Fig. 2-58**). Seulement 17% des voyageurs enquêtés pensent que cette nouvelle offre ferroviaire va modifier leur pratique de déplacement, contre 44% de « Non » et 38% de « Non réponse ».

Figure 2 - 58 La perception du projet de LGV Rhin-Rhône par les voyageurs enquêtés



Source : Enquête-gare, Observatoire des gares de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône
Réalisation : Carrouet, 2012

Les perceptions de la branche Est confirment que la nouvelle offre est considérée comme un élément susceptible de renforcer la situation d'espace intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône. Les voyageurs soulignent ainsi qu'elle représente une facilité d'accès pour Paris, destination déjà privilégiée en 2009, et dans une moindre mesure pour Lyon. De plus, les perceptions négatives renforcent cette hypothèse. D'une part, la localisation des nouvelles gares en périphérie, conditionnée par l'optimisation des liaisons nationales, est jugée problématique pour les usagers. D'autre part, les voyageurs perçoivent la grande vitesse ferroviaire comme un facteur de dégradation de la desserte de l'aire Rhin-Rhône, en témoignent l'occurrence des termes « dégradation de la desserte Vesoul-Paris » ou « suppression de TER ». Aux yeux des voyageurs,

l'apport de la branche Est sur les relations intra-métropolitaines reste modeste. En effet, à aucun moment, les enquêtés ne mentionnent les possibilités de rapprochement pourtant réelles, entre villes de l'aire Rhin-Rhône.

Ce constat nous conduit à étudier plus finement l'apport de la branche Est sur les relations intra-métropolitaines, à partir du schéma de desserte de 2011.

5-2 Une solidarité territoriale à construire par la branche Est ?

La branche Est de la LGV Rhin-Rhône semble *a priori*, compte tenu du schéma de desserte et de l'analyse des mobilités, renforcer la situation d'espace intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône. Néanmoins, les 150 kilomètres de long ponctués de quatre points d'accès au réseau, lui confèrent une dimension régionale susceptible d'améliorer les relations ferroviaires entre les villes de l'aire Rhin-Rhône.

Ces spécificités nous amènent à questionner l'adaptation du modèle à grande vitesse français, conçu pour répondre aux besoins de liaisons des grands pôles encadrants, à une desserte régionale. Plus précisément, la nouvelle offre de transport, en améliorant les relations entre les deux duopôles de l'aire Rhin-Rhône, peut-elle constituer le facteur d'émergence d'une solidarité territoriale ?

L'analyse de l'évolution de l'accessibilité ferroviaire des villes de l'aire Rhin-Rhône entre 2009 et 2011 (5-2-1) nous permet, dans une approche prospective, d'évaluer l'impact possible de la nouvelle offre ferroviaire sur les pratiques de déplacements des populations au sein de l'aire Rhin-Rhône. L'évolution des relations intra-métropolitaines nous conduit ensuite, à partir de l'exemple des relations régionales à grande vitesse mises en œuvre par la région Nord-Pas-de-Calais, à questionner la pertinence d'un TER GV pour l'amélioration des relations ferroviaires entre les villes de l'aire Rhin-Rhône (5-2-2).

5-2-1 Un apport modeste pour les relations intra-métropolitaines

a – La branche Est : une transversale ferroviaire performante

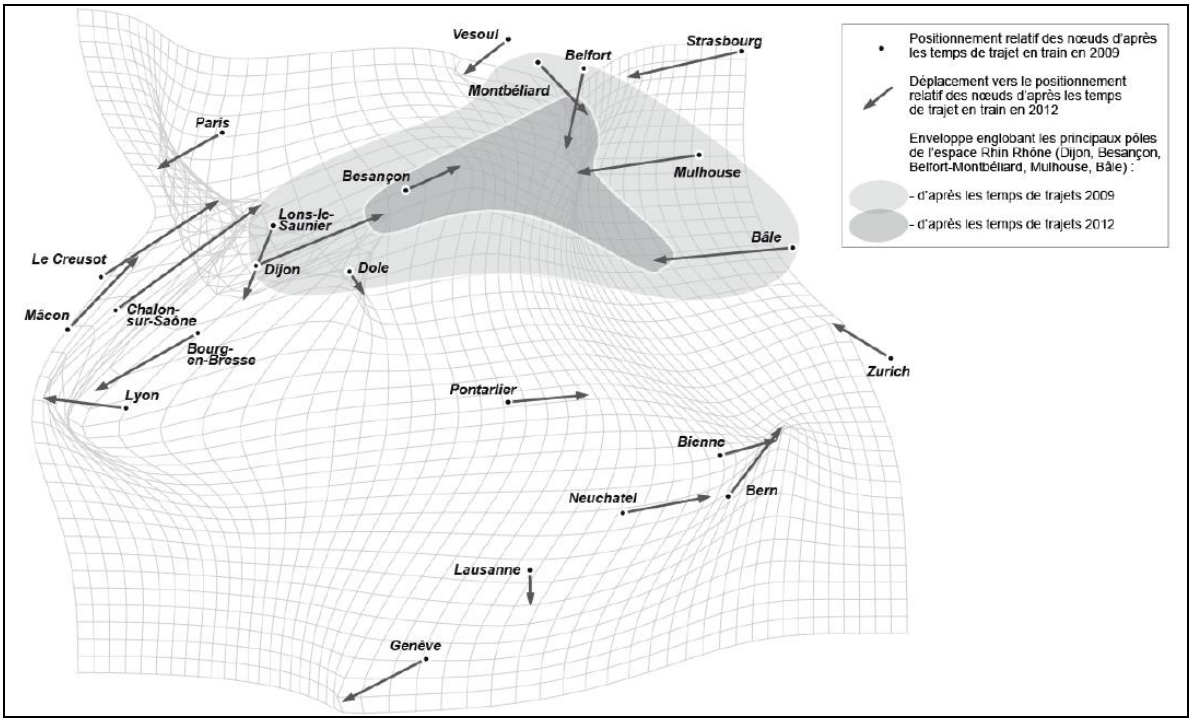
La carte en anamorphose dressée par Cyprien Richer et Pascal Bérion à partir des temps de trajet cumulés des villes concernées par la branche Est entre 2009 et 2012 (Richer, Bérion, 2010)[378] [379], fournit un aperçu des modifications de l'accessibilité des villes de l'aire Rhin-Rhône à la suite de la mise en service de la grande vitesse. Entre 2009 et 2012, la contraction de la zone englobant les principaux pôles de l'aire d'étude souligne que la branche Est, en rapprochant les villes situées le long du couloir Rhin-Saône, présente les caractéristiques d'une transversale

[378] RICHER, Cyprien, BÉRION, Pascal, Le rôle des grandes infrastructures dans la structuration des espaces régionaux : le cas de l'arrivée du TGV dans le réseau métropolitain Rhin-Rhône. *BELGEO*, 2010, 1-2, p. 160-169

[379] La carte en anamorphose a été réalisée à partir du logiciel Darcy développé par Colette Cauvin et Gilles Vuidel. Ce type de représentation vise à situer les villes « non pas en fonction de leur position relative dans l'espace euclidien, mais en fonction de leur position « temporelle » (Richer, Bérion, 2010, p.166)
Source : RICHER, C., BÉRION, P., *op. cit.*

performante (**Fig. 2-59**). La dynamique la plus visible est « le rapprochement des nœuds bourguignons (Chalon-sur-Saône, Mâcon, Le Creusot, Dijon) et rhénans (Mulhouse, Strasbourg, Bâle) (Richer, Bérion, 2010, p.166)[380]. À l'inverse, les relations méridiennes au sein de l'aire Rhin-Rhône n'enregistrent pas de modifications significatives de leur accessibilité. Les positions relatives des villes de Dole et Vesoul, écartées du tracé de la nouvelle infrastructure, changent peu entre 2009 et 2012.

Figure 2 - 59 Les modifications des distances-temps engendrées par la mise en service de la branche Est



Source : RICHER, Cyprien, BÉRION, Pascal, Le rôle des grandes infrastructures dans la structuration des espaces régionaux : le cas de l'arrivée du TGV dans le réseau métropolitain Rhin-Rhône. *BELGEO*, 2010, 1-2, p. 160-169

Si cette carte en anamorphose confirme l'apport de la branche Est sur les relations intra-métropolitaines, et principalement sur les relations est-ouest, il convient d'analyser plus en détail, en intégrant d'autres critères, ces modifications d'accessibilité.

[380] RICHER, C., BÉRION, P., *op. cit.*

b – Un gain d'accessibilité important entre les extrémités de l'aire Rhin-Rhône

L'objectif affiché lors de la création de la Métropole Rhin-Rhône, première manifestation d'une dimension territoriale de l'aire Rhin-Rhône, est de réaliser un aller-retour dans la demi-journée entre l'ensemble des villes partenaires. Cet enjeu territorial mérite d'être confronté de façon plus précise à l'évolution des relations intra-métropolitaines, en intégrant les gains de temps apportés par la branche Est, l'évolution des fréquences de desserte et la comparaison intermodale (TGV[381], TER et voiture particulière[382]) des temps et des coûts de trajets[383].

Pour envisager l'émergence d'une solidarité territoriale construite par la branche Est, nous considérons trois types de liaisons entre les villes de l'aire Rhin-Rhône, en fonction de la distance à parcourir. Nous analyserons successivement le trajet le plus long (200-250 kilomètres), entre Dijon et Mulhouse, puis, une distance intermédiaire (environ 150 kilomètres), à partir du cas de la relation Dijon-Belfort, et enfin le trajet le plus court, d'une longueur d'environ 100 kilomètres, entre Dijon et Besançon. Le cas des gares de Dole et Vesoul, qui, en marge du tracé de la branche Est, n'ont connu qu'une modification mineure de leur accessibilité, sera également pris en compte.

Parmi l'ensemble des cas étudiés, la liaison Dijon-Mulhouse profite des gains d'accessibilité les plus importants pour l'ensemble des critères retenus (**Fig. 2-60**). Alors qu'il fallait 2h30 en 2009 et au moins une correspondance à Besançon-Viotte ou Belfort-Ville, pour relier les deux villes, depuis 2011, cette relation s'effectue en seulement 1h05. Les deux villes sont desservies par l'intermédiaire de leur gare centrale, qui, à la différence d'une gare TGV ex-urbanisée, n'impose pas un temps de rabattement supplémentaire pour accéder au réseau à grande vitesse. Cette relation s'améliore également en termes de qualité de desserte : depuis décembre 2011, onze trajets directs ont remplacé les treize relations par correspondance entre les deux villes. Selon P. Messulam, directeur du projet de la branche Est à la SNCF, cette liaison

---

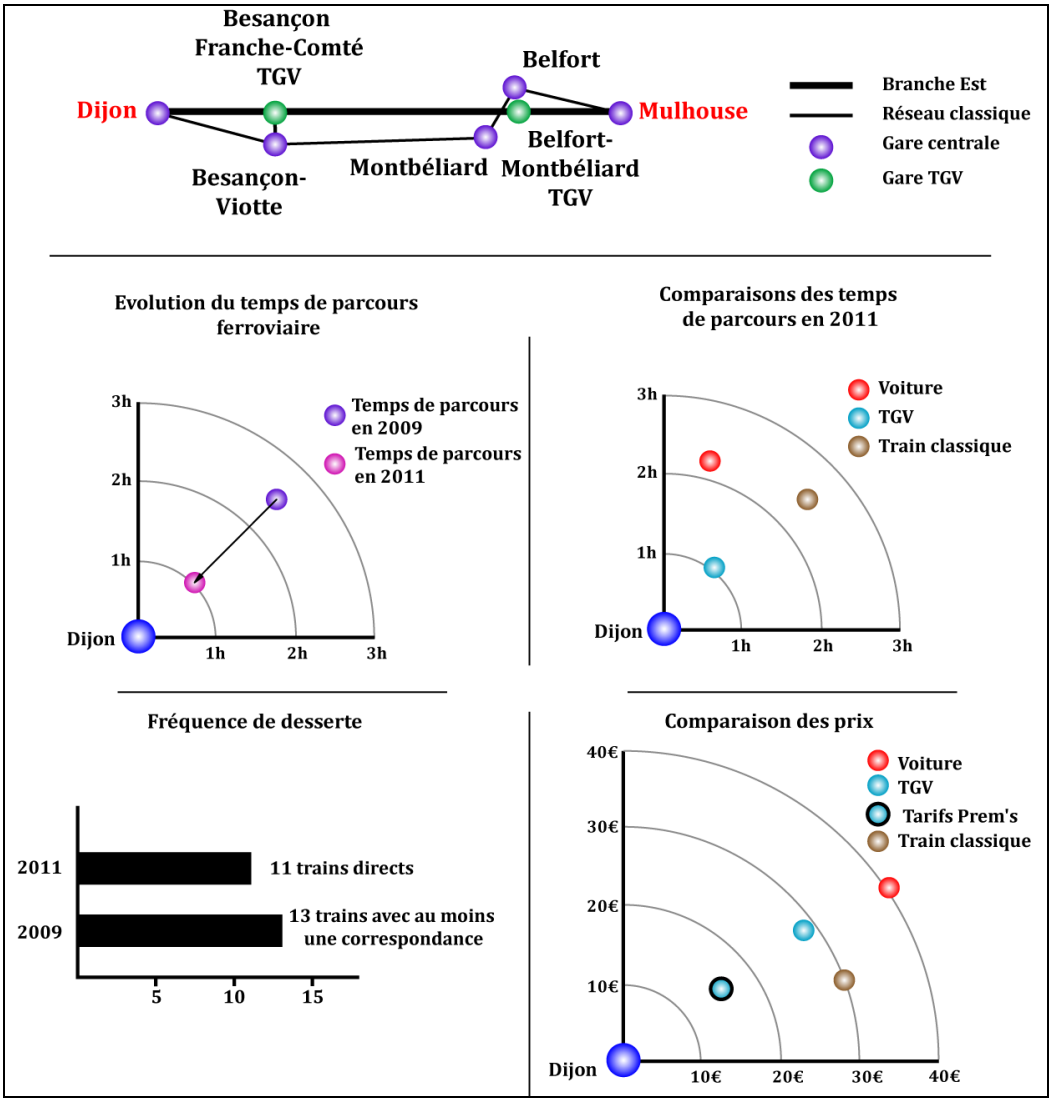
[381] Pour le temps de trajet en TGV et TER, nous avons retenu les meilleurs temps de parcours sur la journée du jeudi 14 juin 2011.

[382] Le temps de parcours en voiture particulière est calculé à partir du site "Mappy". Le temps de trajet le plus court est sélectionné et comprend généralement les sections à péage.

[383] Le site "voyage SNCF.com" est utilisé pour relever les prix des trajets en TGV et en TER. Pour la journée du 14 juin 2011, nous avons effectué une moyenne des prix des billets TGV et des billets TER.
La coût du trajet en voiture est calculé de la manière suivante. Nous avons simulé un trajet pour une voiture citadine, consommant du diesel et de l'essence au mois d'octobre 2012. Pour cette période, le prix du litre de diesel s'élevait à 1,382 euros, celui de l'essence (sans plomb 98) à 1,556 euros. Pour obtenir le coût total du trajet nous avons fait la moyenne des deux, auxquels nous avons ajouté le coût de la section à péage.

bénéficie à l'échelon national, du plus grand nombre de navettes TGV pour des villes intermédiaires (Carrouet, Molherat, 2011)[384]. Cette qualité de desserte s'explique notamment par la rente de situation dont tirent profit les deux villes sur la radiale Paris-Bâle-Zurich. L'évolution de la qualité de cette relation s'apprécie aussi par rapport au coût du trajet. Si le prix d'achat des billets est semblable entre TGV et TER, depuis la mise en service de la branche Est, la SNCF offre sur cette relation des tarifs « Prem's » à hauteur de seize euros.

Figure 2 - 60 Un apport significatif sur la relation Dijon-Mulhouse



Source : Données SNCF 2009-2011, voyage SNCF.com, Mappy
Réalisation : Carrouet, 2012

[384] CARROUET, Guillaume, MOLHERAT, Caroline. Le TGV et la construction de l'espace Rhin-Rhône. L'enjeu du TGV pour le développement des coopérations dans un réseau de villes intermédiaires. *Images de Franche-Comté*, Juin 2011, n°43, pp. 2-7

Finalement, la rente de situation des deux gares, associée aux gains de temps permis par le positionnement du tracé de la branche Est, implique, du point de vue de l'offre de transport, un rapprochement possible entre les deux extrémités de l'aire Rhin-Rhône. En effet, nous pouvons supposer, au regard de la nouvelle offre de desserte et des gains d'accessibilité, que la part des voyageurs sur cette relation pourrait augmenter par rapport à la situation de 2009, les deux agglomérations étant désormais reliées au hauteur de onze trajets quotidiens pour un temps de trajets d'une heure. Cette liaison performante favoriserait également la territorialisation de l'aire Rhin-Rhône par le rapprochement des deux duopôles.

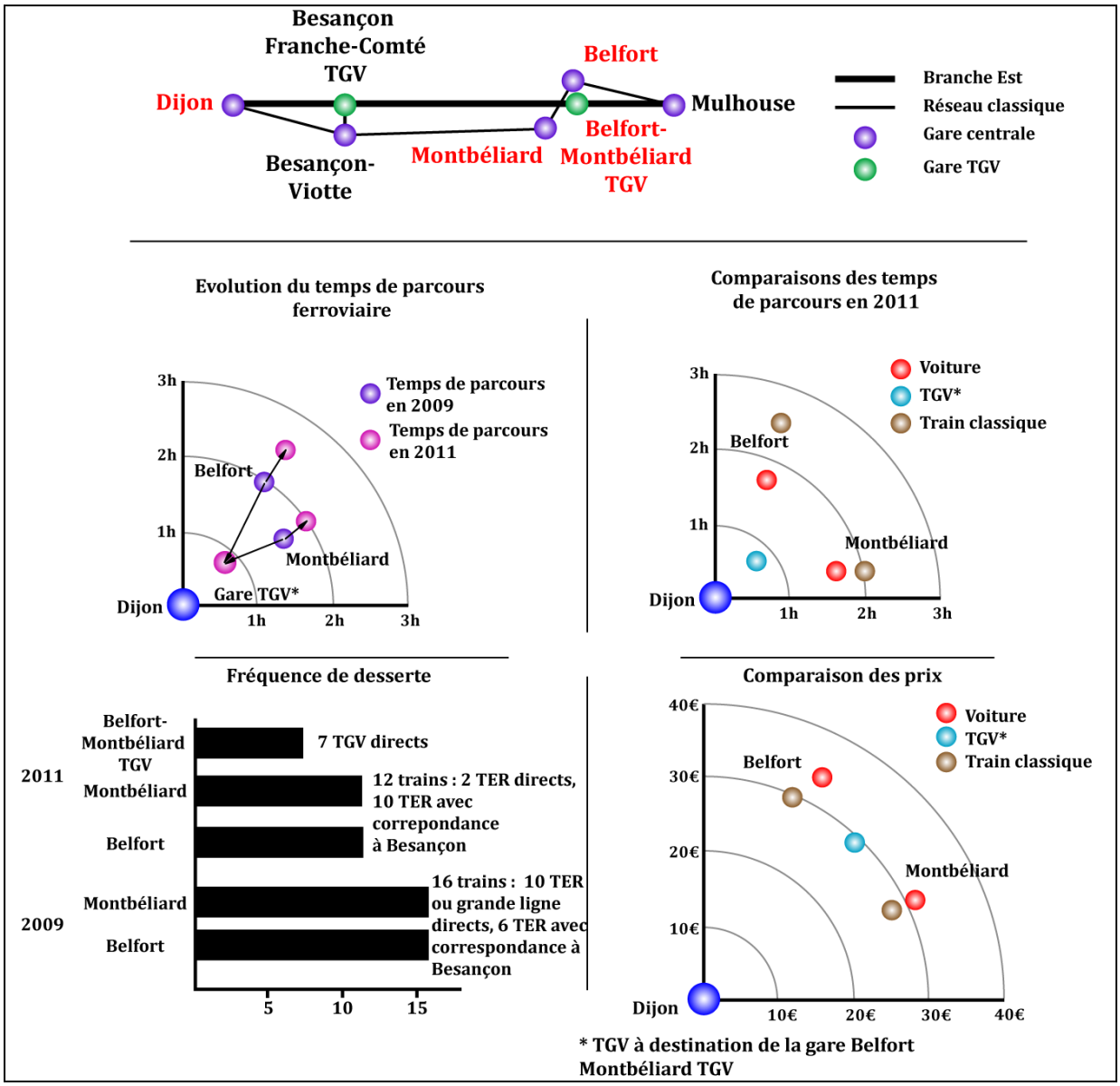
L'analyse de l'amélioration de l'accessibilité des relations intermédiaires (Dijon-Belfort-Montbéliard et Besançon-Mulhouse), sur des distances moyennes de 150 kilomètres, laisse planer quelques incertitudes quant à l'apport de la branche Est sur les relations intra-métropolitaines.

L'exemple de la relation entre Dijon et les villes de Belfort-Montbéliard montre que l'apport de la branche Est est indiscutable en matière de gain de temps et de fréquence (**Fig. 2-61**). À partir de la gare de Dijon, les temps de parcours en direction de Belfort et de Montbéliard sont réduits respectivement de 1h10 et 50 minutes. De plus, la mise en service de la branche Est s'est traduite par une augmentation sensible de la fréquence de desserte puisqu'aux douze trains effectuant la relation via le réseau classique s'ajoutent sept TGV directs par jour.

Néanmoins, ces gains d'accessibilité doivent être nuancés. La suppression des trains Corail sur la transversale Strasbourg-Lyon, pourtant remplacés par des TER dans le cadre du partenariat entre les régions Franche-Comté et Rhône-Alpes, a tout d'abord impacté le temps de parcours en TER. En effet, la relation TER par voie classique est allongée de 30 minutes pour Belfort et de 20 minutes pour Montbéliard, dans le cadre d'un déplacement, avec correspondance à Besançon, pour les voyageurs effectuant la liaison Dijon-Montbéliard ou Dijon-Belfort.

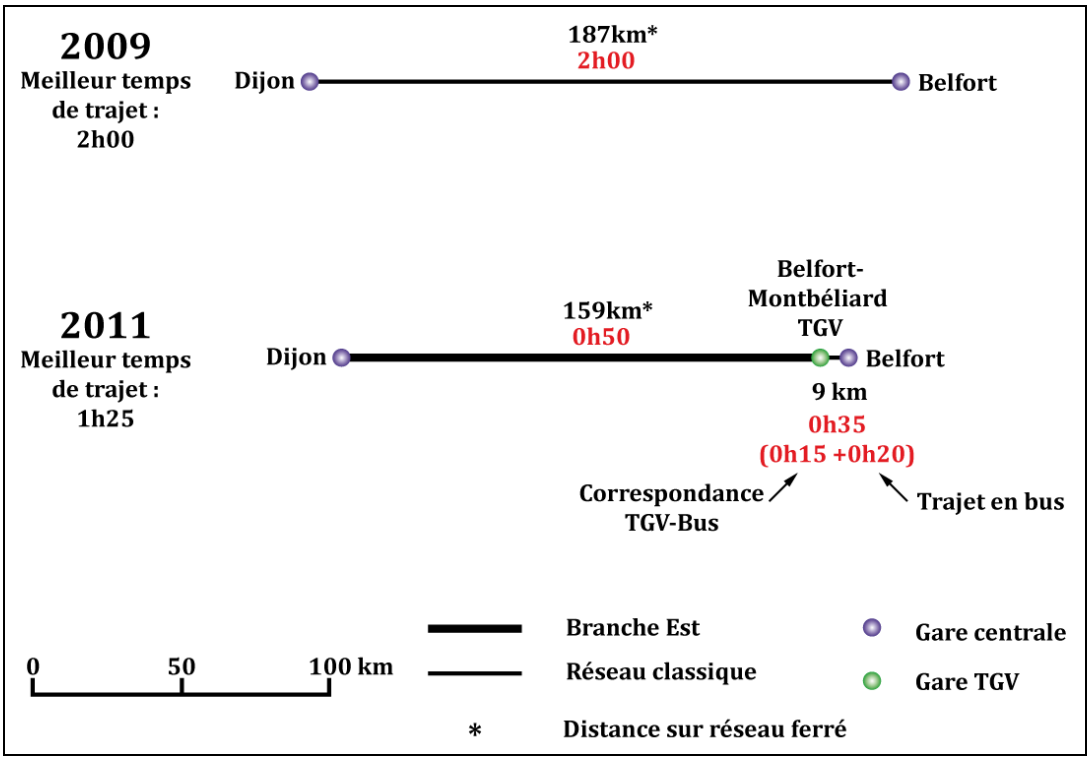
Ensuite, ces gains d'accessibilité sont calculés pour la relation entre la gare centrale de Dijon et la gare Belfort-Montbéliard TGV (**Fig. 2-62**). Il convient donc d'ajouter un temps de rabattement de 35 minutes, correspondant aux quinze minutes de transfert entre TGV et bus urbain et aux 20 minutes de temps de trajet entre la gare TGV et la gare centrale de Belfort.

Figure 2 - 61 L'incertitude des liaisons intermédiaires :l'exemple de la relation Dijon-Belfort



Source : Données SNCF 2009-2011, voyage SNCF.com, Mappy
Réalisation : Carrouet, 2012

Figure 2 - 62 Le problème des temps de rabattement en gare de Belfort-Montbéliard TGV



Source : Données SNCF 2009-2011, voyage SNCF.com, Mappy
Réalisation : Carrouet, 2012

Enfin, sur ces distances intermédiaires, le TGV est en concurrence avec la voiture, qui offre des temps de trajet et des coûts de transport proches. Ainsi, 1h45 et 33 euros sont nécessaires pour relier les deux gares en voiture particulière, contre 1h25 et un prix moyen de 30 euros en TGV.

En définitive, l'apport de la branche Est sur l'évolution de la fréquentation de ces relations intermédiaires laisse planer quelques incertitudes. L'efficacité de ces relations dépend de plusieurs mesures qui paraissent difficiles à mettre en œuvre à l'heure actuelle. Ainsi, l'apport du TGV ne sera effectif qu'avec une bonne organisation des correspondances dans les gares TGV, une tarification intermodale et un coût adapté (Carrouet, Richer, 2012)[385]. C'est notamment sur ce type de liaison que la SNCF doit faire des efforts promotionnels, à l'image de ce qui est fait pour la liaison Dijon-Mulhouse.

[385] CARROUET, Guillaume, RICHER, Cyprien. Les mobilités spatiales dans un réseau de villes intermédiaires : l'espace *Rhin-Rhône* face à la grande vitesse ferroviaire. In : GIROUD, Mathieu, MAINET, Hélène, EDOUARD, Jean-Charles (dir.). *Les mobilités spatiales dans les villes intermédiaires : Territoires, pratiques, régulations.* Actes du colloque des 25 et 26 novembre 2010. Clermont-Ferrand : Presses Universitaires Blaise Pascal, 2012. 494p.

Sur les liaisons interurbaines de courte distance, c'est-à-dire Dijon-Besançon, Besançon-Belfort-Montbéliard et Belfort-Montbéliard-Mulhouse, la branche Est n'a qu'un impact marginal ; les relations en TER restant les plus efficaces en raison du positionnement de la gare TGV en périphérie.

L'exemple de la relation Dijon-Besançon souligne cet apport modeste. À l'image des relations intermédiaires, l'amélioration de ces liaisons s'apprécie en termes de temps de trajet et de fréquence (**Fig. 2-63**). Depuis 2011, le trajet Dijon-Besançon s'effectue en 25 minutes contre 50 minutes en 2009. De plus, si l'offre de desserte pour les liaisons entre gares centrales a sensiblement diminué, avec un maintien du nombre de TER et une perte de trois TGV, ces deux agglomérations bénéficient cependant de dix liaisons supplémentaires à partir de la gare Besançon Franche-Comté TGV.

Néanmoins, ces gains d'accessibilité sont remis en cause par la situation excentrée de la nouvelle gare TGV de Besançon (**Fig. 2-64**). En effet, aux 26 minutes de temps de parcours entre Dijon et la gare TGV, il faut ajouter un temps de correspondance de dix minutes et quinze minutes de trajet en navette TER pour rejoindre la gare de Besançon-Viotte. Le temps de parcours de 2011 est donc équivalent à celui de 2009.

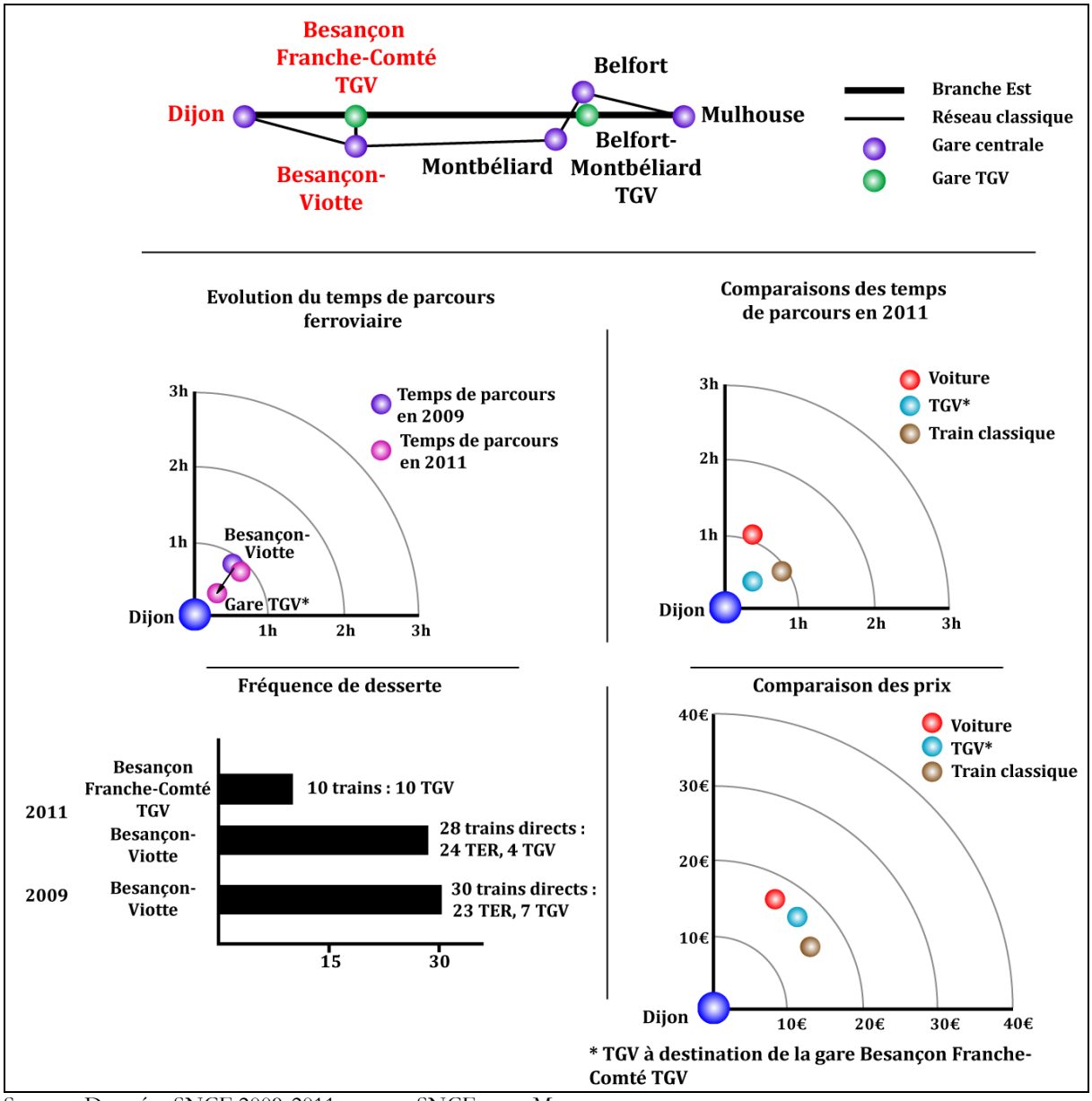
La faible pertinence des relations TGV sur ces distances est aussi soulignée par la comparaison du coût du billet entre TGV et TER, qui atteint respectivement 17,4 euros et 15,4 euros. En effet, le coût moyen de la relation entre la gare centrale de Dijon et la gare TGV s'élève à 15,4 euros auquel il faut ajouter un supplément de deux euros[386] pour la navette TER en direction de Besançon-Viotte.

Enfin, c'est sur ces faibles distances que la concurrence intermodale est la plus vive, puisqu'il faut un peu plus d'une heure pour effectuer ce trajet en voiture pour un prix moyen proche du coût des billets TGV et TER.

Sur ce type de distance, la branche Est, compte tenu de la localisation périphérique des nouvelles gares, n'apporte pas de surplus d'accessibilité. Il est donc peu probable que ce type de liaison pratiquée ici sur LGV connaisse une grande affluence. En revanche, le TER, avec des relations de centre à centre et une offre de desserte conséquente, semble être le mode le plus performant, avec la voiture particulière, pour ces échanges de proche en proche.

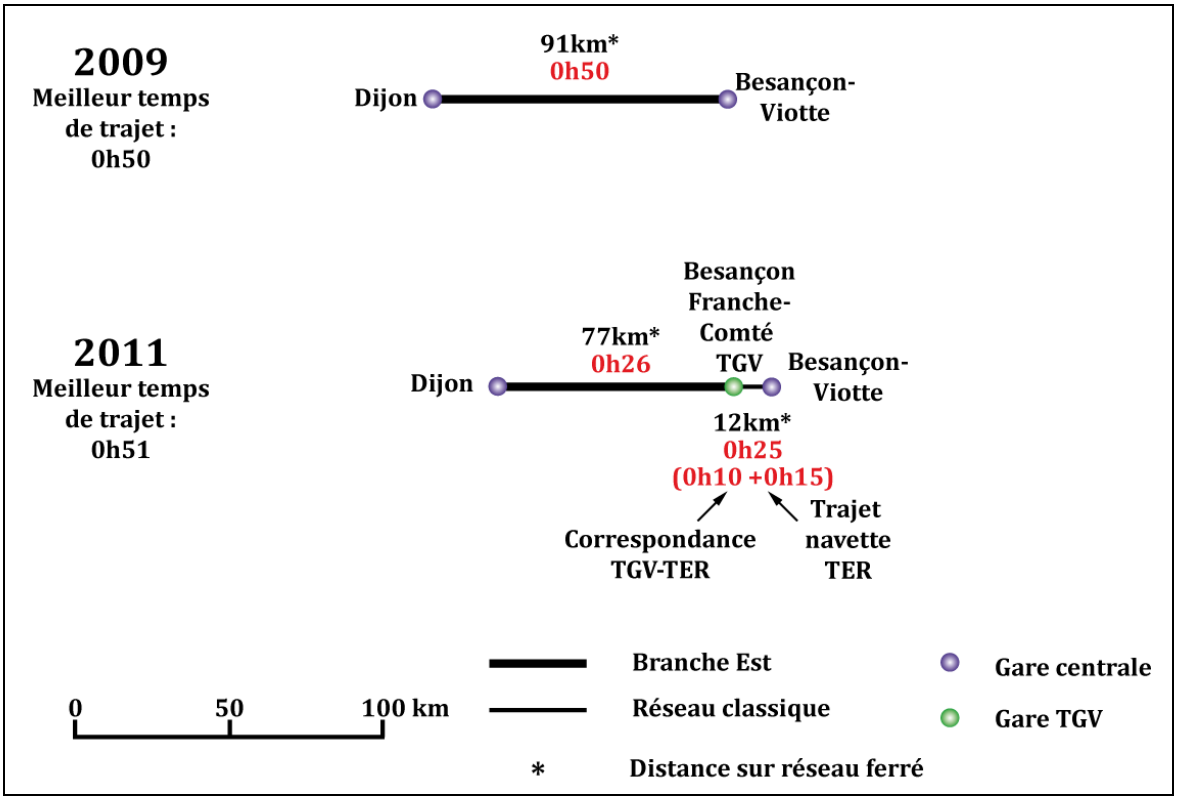
[386] Le coût du trajet entre la gare TGV et la gare centrale n'est pas visible sur un billet TGV. De plus, à partir du site « Voyages-SNCF.com », il est impossible de réserver un trajet entre la gare centrale et la gare TGV. Par déduction, sur plusieurs trajets choisis, nous avons estimé le prix du trajet à deux euros.

Figure 2 - 63 Le faible impact de la branche Est sur les liaisons de courte distance



Source : Données SNCF 2009-2011, voyage SNCF.com, Mappy
Réalisation : Carrouet, 2012

Figure 2 - 64 Le problème du rabattement en gare de Besançon Franche-Comté TGV



Source : Données SNCF 2009-2011, voyage SNCF.com, Mappy
Réalisation : Carrouet, 2012

Comme l'a souligné la carte en anamorphose, le positionnement des villes de Vesoul et de Dole, en périphérie du tracé de la branche Est, implique des modifications mineures de leur accessibilité. Dans le cas de Vesoul, la relative proximité de la gare Besançon Franche-Comté TGV a apporté un gain d'accessibilité en direction de Dijon. Alors qu'en 2009, il fallait environ 1h55 pour effectuer le trajet entre Vesoul et Dijon avec un rabattement en gare de Besançon-Viotte, désormais les voyageurs en provenance de Vesoul peuvent effectuer ce trajet en un temps variant de 1h05 à 1h15, selon qu'ils utilisent leur véhicule ou la navette « Livéo » pour gagner la gare nouvelle. L'exemple de Dole souligne également une modification sensible de l'accessibilité ferroviaire pour les relations vers l'est de l'aire Rhin-Rhône. À l'instar du cas de Vesoul, les meilleurs temps de trajet pour se rendre à Mulhouse sont facilités par un rabattement en gare de Besançon Franche-Comté TGV. En effet, avec 45 minutes de trajet en voiture jusqu'à la gare TGV et 45 minutes de TGV, le temps de déplacement total vers Mulhouse s'élève à 1h30, alors qu'un trajet en train classique au départ de Dole dure environ deux heures.

Le cas des villes en marge du tracé montre que la nouvelle ferroviaire aura vraisemblablement un impact marginal sur les relations intra-métropolitaines. D'ailleurs, ce type

de trajet, impacté par les rabattements vers les gares TGV ex-urbanisées, met en exergue la concurrence intermodale entre TGV et voiture particulière.

La branche Est, au regard de l'évolution de l'accessibilité ferroviaire entre 2009 et 2012, n'a qu'un impact relativement modeste sur les relations intra-métropolitaines ; ce qui souligne, d'une part l'adaptation délicate de la grande vitesse à une desserte régionale, et d'autre part le renforcement de la situation d'espace intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône. Pourtant, les gains d'accessibilité indéniables sur la relation entre Mulhouse et Dijon qui s'effectue désormais directement, à fréquence élevée, en 1h05, ne remettent pas totalement en cause l'émergence d'un processus de territorialisation.

Finalement, l'apport modeste de la branche Est sur les relations intra-métropolitaines s'explique avant tout par le positionnement des gares TGV franc-comtoises, dont la situation excentrée pénalise les gains de temps obtenus par la circulation des TGV sur la branche Est. En témoigne l'exemple de la relation entre Dijon et Belfort. Alors qu'il ne faut que 50 minutes pour couvrir les 160 kilomètres de LGV reliant Dijon à la gare Belfort-Montbéliard TGV, 35 minutes sont nécessaires pour effectuer en transports collectifs les quelques kilomètres séparant la nouvelle gare du centre de Belfort.

En définitive, la grande vitesse, n'apporte aucun surplus d'accessibilité pour les relations de proximité, pénalisées par le positionnement en périphérie des gares TGV, les villes de l'aire Rhin-Rhône bénéficiant par ailleurs d'une fréquence de desserte de très bonne qualité par l'intermédiaire du réseau classique.

Même si l'exemple de la branche Est illustre la priorité donnée à l'amélioration des liaisons entre les pôles encadrants, la nouvelle offre de transport est susceptible d'évoluer afin de favoriser une meilleure intégration régionale de la grande vitesse. Une mise en perspective avec l'exemple du TER GV fonctionnant dans la région Nord-Pas-de-Calais, souligne l'enjeu représenté par une meilleure intégration territoriale de la grande vitesse ferroviaire pour le renforcement de la cohésion territoriale de l'aire Rhin-Rhône.

5-2-2 Une solidarité territoriale à construire par le TER GV ?

a - L'expérience réussie du TER GV dans la région Nord-Pas-de-Calais

L'exemple de la région Nord-Pas-de-Calais illustre l'adaptation du modèle à grande vitesse français à une desserte régionale. La grande vitesse régionale, dénommée TER GV, repose sur l'utilisation de la LGV et des rames TGV, pour diminuer les temps de parcours sur des liaisons de courte portée (Menerault, 2008[387], Ureña, Menerault, Garmendia, 2009[388]). Dans le cas de la région Nord-Pas-de-Calais, cette innovation permet, à partir de Lille, de réduire les temps de parcours de moitié en direction de Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer et Arras ; les TER GV circulant sur la LGV Nord-Europe et sur une partie du réseau classique (**Tab. 10**).

Tableau 10 Les gains de temps permis par le TER GV

	Temps TER	**Temps TER GV**	**Offre**
Dunkerque – Lille	1h00	30 min	5 A/R/jour
Calais Fréthun ville – Lille	1h15	38 min	7 A/R/jour
Boulogne – Lille	2h00	1h00	5 A/R/jour
Arras - Lille	45 min	22 min	1 A/R/jour

Source : SÉTRA. *Transport ferroviaire régional à grande vitesse : des exemples européens*. Mai 2009. 52p.

Selon Philippe Menerault, l'émergence de la grande vitesse régionale a été favorisée par la convergence de quatre facteurs (Menerault, 2008)[389]. La densité de population de la région Nord-Pas-de-Calais, une des plus fortes de France, couplée à une armature urbaine composée de huit agglomérations de plus de 100 000 habitants et polarisée par Lille, engendre une importante demande de mobilité, dans une région où la saturation des infrastructures routières favorise un report modal au bénéfice du transport ferroviaire régional. Ensuite, l'intérêt d'un TER GV repose

[387] MENERAULT, Philippe. Sistemas polarizados regionales de ciudades y AV en Francia [en ligne]. III JORNADAS DE ALTA VELOCIDAD Y TERRITORIO. Universidad de Castilla-La Mancha, novembre 2008, p.1-15. http://www.uclm.es/cr/caminos/publicaciones/Cuaderno_Ing_Territorio/2y3jornadas/c3.pdf (consulté le 12.12.2012)

[388] UREÑA, José Maria, MENERAULT, Philippe, GARMENDIA, Maddi. The high-speed rail challenge for big intermediate cities : a national, regional and local perspective [en ligne]. *Cities – International Journal of Urban Policy and Planning*, 2009, vol. 26, n°5. http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S026427510900081X (consulté le 12.12.2012)

[389] MENERAULT, P., *op. cit.*

sur une « condition « rétistique » » (Menerault, 2008)[390] ; la possibilité de circuler sur LGV favorisant des gains de temps conséquents par rapport au réseau ferré classique. Dans le cas de la région Nord-Pas-de-Calais, la LGV Nord-Europe, d'une longueur de 190 kilomètres environ, permet deux types de liaisons : la première en direction des villes du littoral (Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer), la seconde vers Arras. Une condition essentielle au développement de ces liaisons est la disponibilité de réserves de capacité sur la nouvelle infrastructure. Par exemple sur la liaison avec le littoral, six sillons sur quinze sont utilisés par le TER GV. Enfin, l'émergence du TER GV repose sur l'ambition des acteurs politiques de mettre « toutes les agglomérations de la région à moins d'une heure de la métropole lilloise »[391]. La région s'est imposée comme le chef de file de ce projet grâce à son expertise ancienne en matière de planification régionale dans le secteur du transport ferroviaire. En effet, dans les années 1970, la région Nord-Pas-de-Calais s'est portée volontaire pour établir un schéma régional des transports collectifs. Cette démarche volontaire a donc favorisé « un partenariat entre la SNCF, les organismes déconcentrés de l'État et les élus locaux » (Menerault, 1996, p. 52)[392] qui a perduré par la suite. De plus, l'initiative de développer le TER GV s'explique également en raison de la forte appropriation du projet par les acteurs locaux dès les phases de conception de la LGV Nord-Europe, ces derniers ayant œuvré pour modifier les configurations initiales de l'infrastructure au bénéfice d'une meilleure intégration de la métropole lilloise au réseau à grande vitesse (Menerault, 1997a[393], 1997b[394], 2000[395]). De fait, cette expertise technique, couplée à l'ambition d'améliorer les relations ferroviaires, représente un facteur important dans l'émergence de la grande vitesse régionale.

Fort de ces quatre conditions, le TER GV, considéré comme une innovation technique et surtout organisationnelle, s'est progressivement développé à partir des années 1990, période au cours de laquelle les premières réflexions sont engagées. Le lancement officiel du TER GV a lieu le 28 mai 2000 avec la mise en place des relations entre Lille et les trois villes du littoral. Le principe de fonctionnement est simple. La région achète les places disponibles auprès de la SNCF et les met à disposition des voyageurs munis d'un abonnement régional, qui en contrepartie

---

390 MENERAULT, P., *op. cit.*

391 SÉTRA. *Transport ferroviaire régional à grande vitesse : des exemples européens*. Mai 2009. 52p.

392 MENERAULT, Philippe. TGV et transports ferrés régionaux dans le Nord-Pas-de-Calais : analyse spatiale d'une politique publique locale. *Annales des Pays-Bas français*, 1996, vol. XXI, p. 45-60

393 MENERAULT, Philippe. Le TGV-Nord est-il soluble dans les « figures de la concertation à la française ? ». *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, 1997a, n°32, p. 85-104

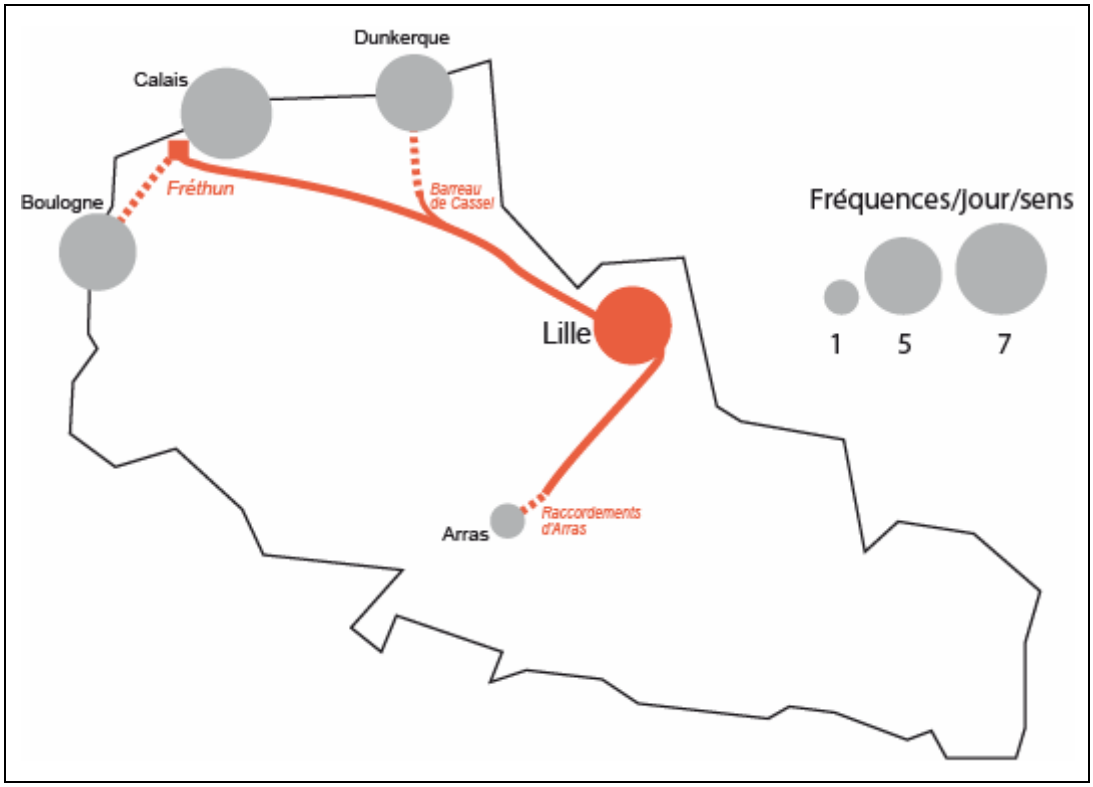
394 MENERAULT, Philippe. Dynamiques et politiques régionales autour du tunnel sous la Manche et du T.G.V Nord. *Annales de géographie*, 1997b, n°593-594, p. 5-33

395 MENERAULT, Philippe. *Appropriation régionale de la grande vitesse ferroviaire et rôle des régions dans la dynamique des réseaux : le cas du TGV en Wallonie et en Bretagne*. Rapport pour le GRRT. Avril 2000. 49p.

doivent s'acquitter d'un supplément tarifaire, de trois euros pour un déplacement à la journée, et de 18 euros pour une utilisation mensuelle du TER GV.

Le succès de l'offre sur ces trois relations, qui enregistrent une augmentation de fréquentation de 28 % en 2002, a conduit à mettre en service une quatrième liaison entre Lille et Arras dès 2003. De plus, la région a créé de nouveaux services TER grâce à la location de TGV dédiés uniquement aux relations régionales. Ainsi, en 2008, en plus de la relation Lille-Arras, sept liaisons quotidiennes sont assurées vers Calais et cinq vers Boulogne-sur-Mer et Dunkerque (**Fig. 2-65**).

Figure 2 - 65 Les liaisons quotidiennes à partir de Lille en 2008



Source : MENERAULT, Philippe. Sistemas polarizados regionales de ciudades y AV en Francia [en ligne]. III JORNADAS DE ALTA VELOCIDAD Y TERRITORIO. Universidad de Castilla-La Mancha, novembre 2008, p.1-15. http://www.uclm.es/cr/caminos/publicaciones/Cuaderno_Ing_Territorio/2y3jornadas/c3.pdf

Le développement de la grande vitesse régionale reste cependant soumis à des contraintes de capacité de la LGV, qui rendent nécessaire, pour les réalisations futures, une intégration de ce service dans les phases de conception des LGV. En effet, si les liaisons en direction du littoral disposent de suffisamment de sillons, le cadencement est plus délicat à mettre en œuvre pour la relation entre Lille et Arras. De plus, compte tenu de l'absence de données, il convient de signaler la difficulté de mesurer le rendement de cette offre régionale à grande

vitesse, même si un rapport du SETRA indique que le surcoût du TER GV serait de l'ordre de 20% par rapport au TER pour les années 2005 et 2006.

La naissance du concept de TER GV est issue d'une politique volontariste de la région Nord-Pas-de-Calais en faveur d'un renforcement de la cohésion territoriale. Mais cette innovation technique ne constitue qu'un moyen parmi d'autres. Ainsi, pour mieux relier les villes situées en périphérie du tracé de la LGV Nord-Europe, des réflexions portent sur la mise en place de liaisons rapides sur voie classique.

Si, à première vue, l'apport de la branche Est pour l'amélioration des relations intra-métropolitaines semble modeste, nous interrogeons l'application de l'innovation mise en œuvre par la région Nord-Pas-de-Calais au cas de l'aire Rhin-Rhône.

b – Une adaptation du TER GV difficile à mettre en œuvre dans le cas de l'aire Rhin-Rhône

Pour envisager un développement possible d'une offre régionale à grande vitesse à partir de la branche Est, nous confrontons les quatre facteurs énoncés par Philippe Menerault au cas de l'aire Rhin-Rhône.

L'aire Rhin-Rhône s'inscrit tout d'abord dans un contexte très différent de la région Nord-Pas-de-Calais, tant du point de vue de l'organisation des réseaux de transport que des configurations spatiales. Sur le plan démographique, l'aire Rhin-Rhône est moins densément peuplée que la région Nord-Pas-de-Calais, et elle est dépourvue d'une métropole susceptible de polariser l'ensemble de l'espace régional. Néanmoins, les trois aires urbaines de plus de 100 000 habitants qui ponctuent le couloir Rhin-Saône, auxquelles s'ajoute celle de Belfort-Montbéliard, représentent, en raison des faibles distances qui les séparent, une demande de mobilité non négligeable.

D'ailleurs, le tracé de la branche Est, du point de vue des temps de parcours constitue une opportunité de rapprochement, comme l'ont montré les gains d'accessibilité sur la relation Dijon-Mulhouse entre 2009 et 2011. Mais, le positionnement périphérique des gares franc-comtoises impose sur certaines relations des temps de rabattement et une rupture de charge supplémentaire défavorables à une utilisation de la grande vitesse sur les relations régionales.

Les réserves de capacité, troisième facteur, sont à l'heure actuelle délicates à appréhender du fait de la mise en service récente de la LGV. Il semble cependant que la branche Est, compte tenu des informations obtenues auprès de la SNCF et de l'étude des relations pour les gares des pôles encadrants et de l'aire Rhin-Rhône, peut libérer des sillons pour des relations régionales. Néanmoins, si la branche Est semble disposer de réserves de capacité, le réseau

classique, parfois saturé, qui devrait être utilisé pour des relations de centre à centre, contraint le développement de la grande vitesse régionale.

Enfin, le portage politique d'un tel projet fait encore largement défaut à l'heure actuelle et constitue le facteur essentiel d'une non adaptation possible du modèle du TER GV à l'aire Rhin-Rhône. À la différence de la région Nord-Pas-de-Calais, la desserte de la branche Est couvre à minima, trois régions (Bourgogne, Franche-Comté et Alsace), quatre départements français (Côte-d'Or, Doubs, Territoire de Belfort, Haut-Rhin) et deux cantons suisses (Jura, Bâle). Face à ce morcellement administratif, la Métropole Rhin-Rhône pourrait endosser le rôle de chef de file pour porter ce projet commun à l'ensemble des villes desservies par la branche Est. Même si la plaquette de communication de la Métropole Rhin-Rhône appelle de ses vœux la réalisation d'un aller-retour dans la demi-journée entre les villes membres[396], aucune initiative n'a encore été prise malgré les réflexions engagées autour de la création d'un « pass-transport » proche de la « Carte Orange ».

Dans le cas de l'aire Rhin-Rhône, si la branche Est confirme la situation d'espace de connexion entre liaisons méridienne et radiale, cette rente de situation reste peu favorable au développement d'une offre régionale à grande vitesse, pourtant nécessaire au renforcement des liaisons interurbaines. En effet, le développement de la grande vitesse régionale est pénalisé pour deux raisons principales. D'une part, les principes de fonctionnement du modèle français à grande vitesse ont privilégié une desserte des agglomérations franc-comtoises par leur périphérie, ce qui impacte en dernier ressort les liaisons de courtes portées entre les villes de l'aire Rhin-Rhône. Comme l'indiquent Valérie Facchinetti-Mannone et Cyprien Richer : « le modèle des TER GV du Nord-Pas-de-Calais ne pourra pas être reproduit sous cette forme dans la métropole interrégionale Rhin-Rhône […] faute de pouvoir coupler utilisation de la LGV et desserte des villes-centre » (Facchinetti-Mannone, Richer, 2011, p.213)[397]. D'autre part, le morcellement des découpages administratifs, couplé aux faibles marges de manœuvre de la Métropole Rhin-Rhône, qui ne dispose d'aucune compétence en matière de transport régional, constitue un frein puissant au développement de la grande vitesse régionale.

Si le développement de la grande vitesse régionale semble compromis, des leviers d'action peuvent être mis en œuvre pour faire émerger une solidarité territoriale par la branche Est, le renforcement de la mobilité interrégionale tenant « à un fragile dosage entre le TGV et le

---

[396] MÉTROPOLE RHIN-RHÔNE, Entre Rhin et Rhône une métropole d'un nouveau type. Document élaboré par les agences d'urbanisme et les services des collectivités membres de Métropole Rhin-Rhône, 2008, 56 p.
[397] FACCHINETTI-MANNONE, V., RICHER, C., *op. cit.*

TER dans des politiques intermodales ambitieuses et coordonnées » (Carrouet, Richer, 2012, p. 323)[398]. En effet, l'émergence d'un système de transport interrégional, facteur de la solidarité territoriale de l'aire Rhin-Rhône, pourrait reposer sur la complémentarité entre offre de proximité, assurée par le TER, et offre de transport interrégionale à grande vitesse.

Il semble alors que les efforts doivent être concentrés sur les liaisons intermédiaires assurées par la branche Est. En effet, pour les liaisons de courtes distances, la desserte par TER, qui repose sur un niveau de fréquence élevé, est la plus pertinente pour les échanges de proximité. À l'opposé, la branche Est favorise le rapprochement des gares centrales de Dijon et Mulhouse, donnant à l'aire Rhin-Rhône une première transversale ferroviaire de qualité. Les efforts, à condition d'une action volontariste et coordonnée des différents acteurs, doivent donc être concentrés sur les liaisons intermédiaires (Dijon-Belfort-Montbéliard et Besançon-Mulhouse). L'amélioration de ces relations pourrait reposer sur deux leviers d'action complémentaires. D'une part, l'organisation de correspondances performantes entre TGV et transport en commun permettrait d'optimiser les gains de temps obtenus par la circulation des trains sur la LGV. D'autre part, il appartient aux différents acteurs de l'offre de transport, c'est-à-dire la SNCF et les collectivités territoriales, de proposer des offres tarifaires attractives sur ces liaisons intermédiaires. Par exemple, une tarification intermodale en gare de Belfort-Montbéliard TGV rendrait l'offre en transports collectifs plus attractive. De même, à l'image de la relation entre Dijon et Mulhouse, ces liaisons intermédiaires pourraient bénéficier des tarifs Prem's.

Malgré l'apport modeste de la branche Est sur les relations intra-métropolitaines, dû essentiellement au positionnement des gares TGV en périphérie, une offre coordonnée entre les différents acteurs du transport pourrait être un facteur d'émergence d'une solidarité territoriale au sein de l'aire Rhin-Rhône. Le cas de l'aire d'étude souligne l'adaptation délicate de la grande vitesse à une desserte régionale, même si à l'avenir, on peut supposer que la participation croissante des collectivités territoriales au financement des LGV se traduise par une réflexion poussée pour intégrer le concept de la grande vitesse régionale dès les premières études de réalisation.

[398] CARROUET, G., RICHER, C., *op. cit.*

CONCLUSION DU CINQUIÈME CHAPITRE

L'étude de la situation d'espace intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône, sous l'angle des mobilités spatiales, remet clairement en cause l'émergence d'une solidarité territoriale impulsée par la branche Est.

Les mobilités confirment d'abord la situation intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône dans le triangle Paris-Strasbourg-Lyon ; situation que la mise en service de la branche Est va probablement renforcer. À l'échelon interne, **l'intensité variable des échanges entre les agglomérations, reflet de la desserte ferroviaire en 2009, a également montré l'absence de solidarité territoriale.** Si le couloir Rhin-Saône est structuré par les mobilités, les relations ferroviaires soulignent l'importance des échanges de proximité et l'existence des duopôles Dijon-Besançon et Belfort-Montbéliard-Mulhouse. Avec ses 140 kilomètres de longueur, la branche Est représente pourtant un facteur de rapprochement des deux duopôles. Mais **l'analyse du schéma de desserte montre finalement que l'apport de cette nouvelle infrastructure sur les liaisons intra-métropolitaines est modeste et remet en cause sa dimension régionale.** Si la branche Est présente les caractéristiques d'une transversale performante, **les gains d'accessibilité sur les relations Dijon-Belfort-Montbéliard et Besançon-Mulhouse sont pénalisés par le positionnement des gares TGV franc-comtoises en périphérie des agglomérations. L'émergence de la grande vitesse régionale pour l'aire Rhin-Rhône est également remise en question par l'absence de gouvernance interrégionale, aucune structure politique n'étant en mesure, comme ce fût le cas pour la région Nord-Pas-de-Calais de porter ce type de projet.**

CONCLUSION DE LA DEUXIÈME PARTIE

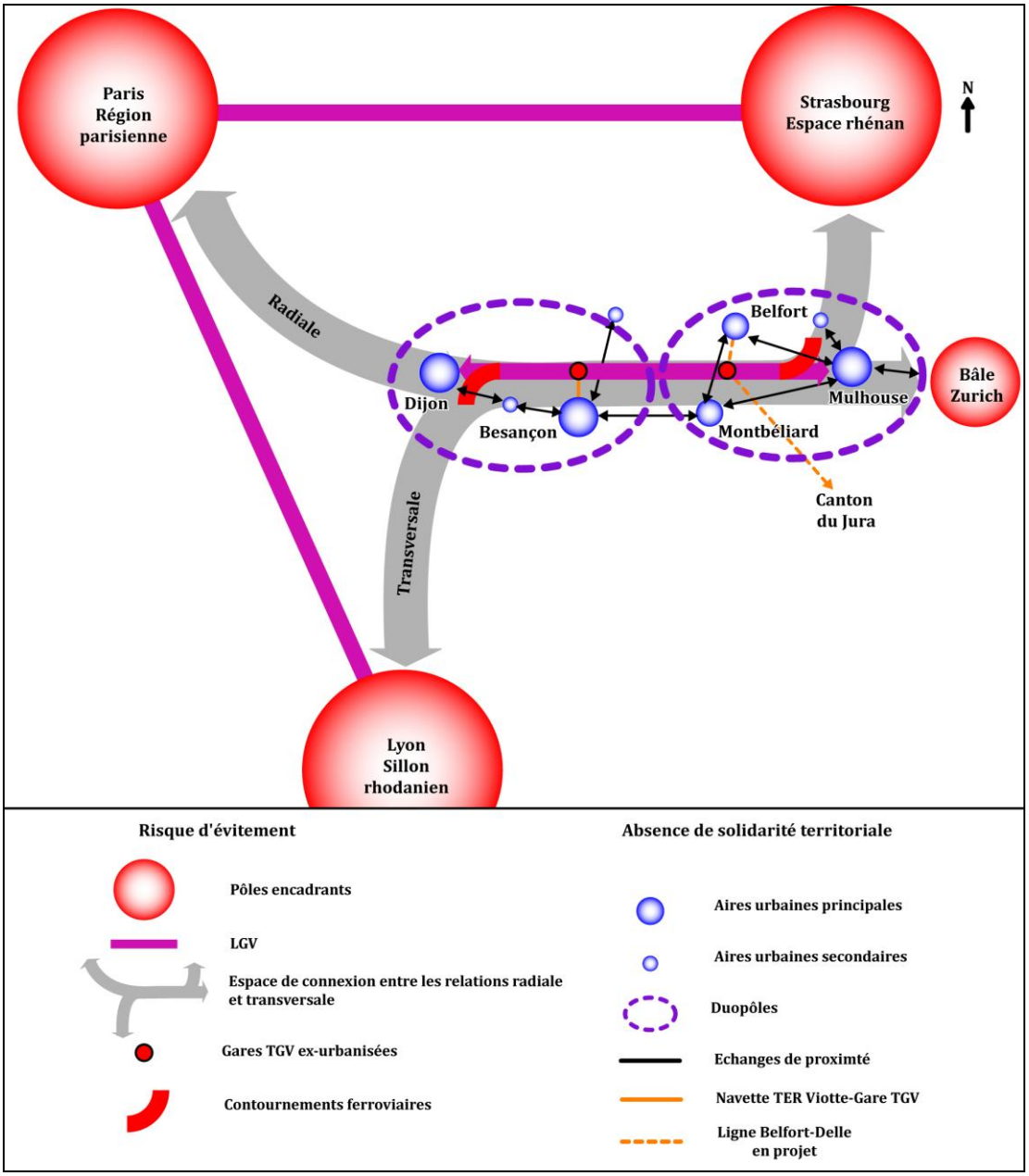
La branche Est, de par sa dimension régionale, représente un enjeu majeur pour l'aire Rhin-Rhône, celui de construire une solidarité territoriale jusqu'à présent absente. Mais **l'approche par les réseaux de transport et les mobilités spatiales tend à confirmer sa situation d'espace intermédiaire**, **l'apport de la nouvelle offre de transport pour les relations intra-métropolitaines demeurant modeste.**

L'aire Rhin-Rhône est d'abord structurée par des réseaux de transport qui visent à répondre aux besoins de déplacement entre les pôles encadrants, comme l'a souligné la réalisation prioritaire des infrastructures routières et ferroviaires entre les trois sommets du triangle. De plus, sa situation d'espace de connexion entre les isthmes français et européen est à nuancer par la présence de maillons concurrents et par la forte densité d'infrastructure aux marges de l'aire Rhin-Rhône.

Conformément aux infrastructures de transport qui l'ont précédé, le projet de LGV Rhin-Rhône, dont la fonction est d'améliorer les relations entre Strasbourg et Lyon, vient confirmer la situation intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône, même si la branche Est présente les caractéristiques d'une transversale performante susceptible de faire émerger une solidarité territoriale entre les villes de l'aire Rhin-Rhône.

Pour mettre en évidence l'enjeu que représente la branche Est, nous proposons deux scénarios contradictoires au sujet de la territorialisation de l'aire Rhin-Rhône. **Dans le premier scénario, cette LGV « province-province » qui présente les caractéristiques d'une nouvelle radiale en direction de Bâle et Zurich, au regard du schéma de desserte de 2011 et de la construction des deux contournements ferroviaires à proximité de Dijon et Mulhouse, vient accentuer l'effet-tunnel (Fig. 2-66).** Cette nouvelle offre de transport conduit à un renforcement de la situation intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône, la branche Est accentuant la dépendance vis-à-vis des pôles encadrants. **À l'échelon interne, cette LGV ne permet pas de favoriser l'émergence d'une solidarité territoriale**, d'autant que la position des gares TGV franc-comtoises en périphérie des agglomérations pénalise les gains de temps obtenus.

Figure 2 - 66 Scénario : le renforcement de la situation d'espace intermédiaire

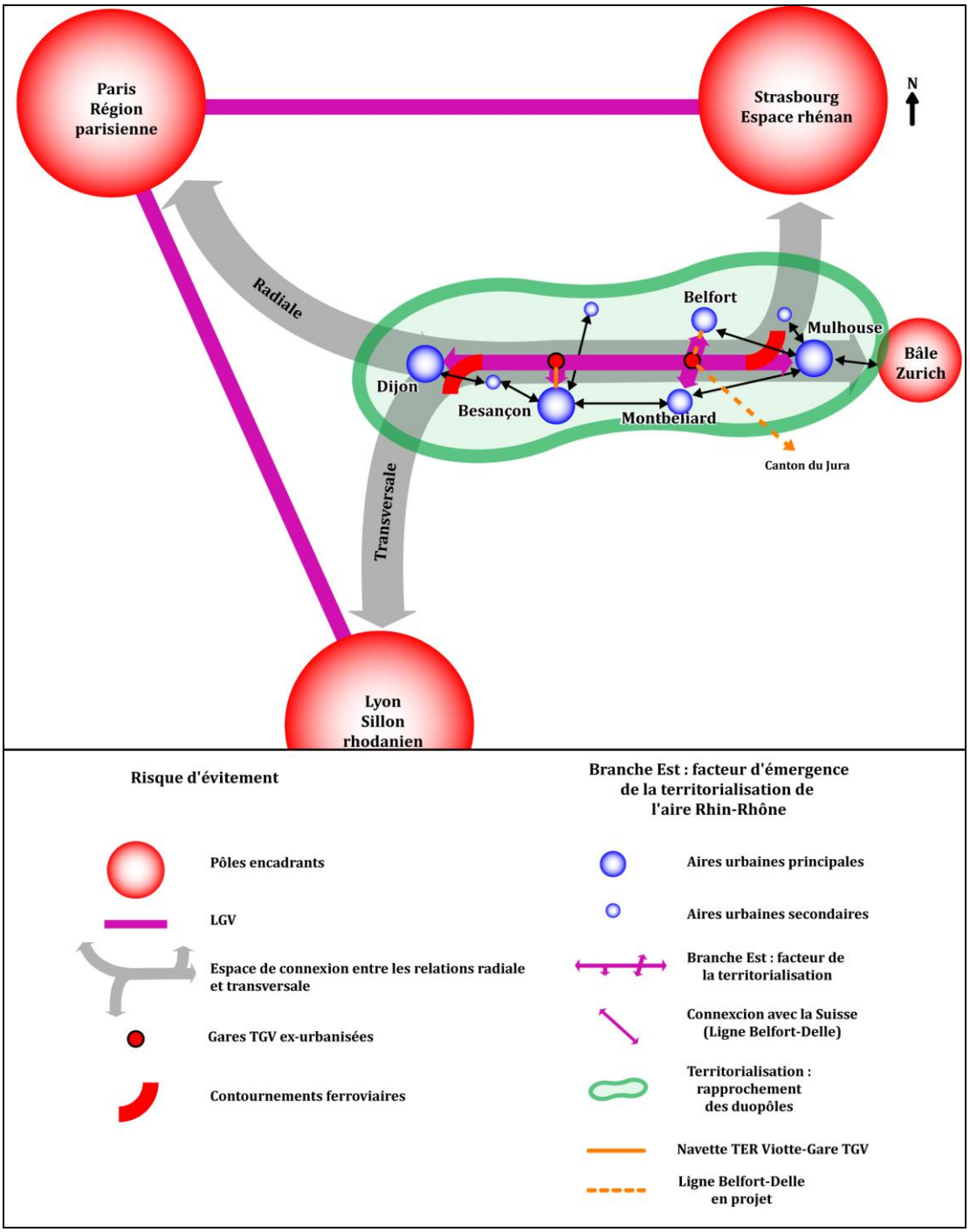


Réalisation : Carrouet, 2012

Le deuxième scénario, malgré le renforcement de la situation intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône laisse cependant la possibilité aux collectivités territoriales « d'apprivoiser » la grande vitesse ferroviaire pour en faire un facteur d'émergence d'une solidarité territoriale (Fig. 2-67). Pour faire émerger un système de transport performant à l'échelon de l'aire Rhin-Rhône, les acteurs locaux doivent ainsi renforcer la desserte TER pour les relations de proximité, adopter des mesures tarifaires attractives et optimiser le fonctionnement des correspondances pour favoriser les échanges sur les distances intermédiaires. Si la connexion

des nouvelles gares TGV au réseau classique répond partiellement à ces enjeux, **ce deuxième scénario ne peut se réaliser sans une gouvernance forte à l'échelon de l'aire Rhin-Rhône.**

Figure 2 - 67 Scénario : « apprivoisement » de la grande vitesse pour l'émergence d'une solidarité territoriale



Réalisation : Carrouet, 2012

Si l'apport de la branche Est semble encore modeste, il faut souligner que les dynamiques territoriales liées aux changements des conditions de mobilité se manifestent sur des temporalités longues. **Il convient donc, pour apprécier davantage la possible territorialisation de l'aire Rhin-Rhône, de s'intéresser plus spécifiquement à l'appropriation de la grande vitesse ferroviaire par les acteurs locaux**.

Troisième partie - une dynamique territoriale impulsée par la branche Est ?

INTRODUCTION DE LA TROISIÈME PARTIE

Les deux premières parties de la thèse ont clairement souligné que l'aire Rhin-Rhône présente, d'une part, les caractéristiques d'un espace intermédiaire dépourvu de dimension territoriale et d'autre part, si la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, de par sa dimension régionale, peut constituer le facteur d'émergence d'un processus de territorialisation, le schéma de desserte n'a qu'un apport modeste sur les relations métropolitaines et renforce la situation d'espace intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône.

Nous ne disposons pas de recul suffisant pour appréhender l'impact de la branche Est sur l'évolution des pratiques de mobilité et les dynamiques territoriales. Néanmoins, l'analyse des projets initiés par les acteurs locaux, en lien avec la nouvelle offre de desserte, permet de préciser comment ils se sont appropriés les gains d'accessibilité pour favoriser le développement territorial de l'aire Rhin-Rhône. Cette appropriation, qui résulte de la capacité des acteurs à adapter la nouvelle offre de transport à leurs besoins, est essentielle dans la construction territoriale de l'aire Rhin-Rhône. Au-delà des discours qui présentent la branche Est comme l'élément fondateur de la Métropole Rhin-Rhône, dans quelle mesure l'appropriation de la nouvelle desserte par les acteurs, peut-elle favoriser l'émergence d'un processus de territorialisation de l'aire Rhin-Rhône ?

Pour répondre à cette question, nous émettons deux hypothèses en lien avec les formes d'appropriation (Bazin *et al*, 2010)[399]. Soit les différents acteurs parviennent à coordonner leurs actions au service d'un projet commun, et cette appropriation collective de la grande vitesse est favorable à l'émergence d'un processus de territorialisation de l'aire Rhin-Rhône. Soit, à l'inverse, l'appropriation reste individuelle ; chacun des acteurs privilégiant les intérêts particuliers. La grande vitesse se traduit alors par de nouvelles concurrences, qui remettent en cause le développement territorial de l'aire Rhin-Rhône.

Pour vérifier ces hypothèses, nous aborderons successivement trois types d'appropriation en lien avec la nouvelle desserte ferroviaire de l'aire Rhin-Rhône. L'analyse de l'historique du projet de LGV Rhin-Rhône et de la concertation menée dans le cadre de la définition du schéma de desserte de la branche Est, vise tout d'abord à montrer comment les acteurs locaux se sont mobilisés pour s'approprier un projet de liaison conçu à l'origine pour l'amélioration des relations entre les pôles encadrants.

---

[399] BAZIN, Sylvie, BECKERICH, Christophe, DELAPLACE, Marie. Desserte ferroviaire à grande vitesse, activation des ressources spécifiques et développement du tourisme : le cas de l'agglomération rémoise. *BELGEO*, 2010, 1-2, p. 65-77

Puis, en lien avec la thématique des effets structurants, l'appropriation sera évaluée à partir des stratégies de valorisation mises en œuvre par les acteurs pour tirer profit des opportunités apportées par la nouvelle desserte. Si les scientifiques ont remis en question l'existence d'effets automatiques des infrastructures de transport, ces dernières « sont volontiers envisagées comme des leviers de développement par les milieux économiques et les élus locaux » (Bérion *et al*, 2007, p. 653)[400]. Dans ce cas, il convient de s'interroger sur l'existence d'un territoire de projets, au sein duquel la nouvelle offre ferroviaire favorise la construction de politiques de développement territorial communes à l'ensemble des agglomérations de l'aire Rhin-Rhône.

Enfin, l'analyse des stratégies de communication destinées à valoriser l'image des territoires nouvellement desservis permet de montrer comment la LGV peut être à l'origine d'une promotion commune susceptible de donner « à l'extérieur une vision unitaire, globale » (Le Berre, 1992, p.627)[401] de l'aire Rhin-Rhône, et de forger une identité territoriale reconnue par tous.

---

[400] BÉRION, Pascal, JOIGNAUX, Guy, LANGUMIER, Jean-François. L'évaluation socio-économique des infrastructures de transport : Enrichir les approches du développement territorial. *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*. 2007, n°4, p. 651-676.

[401] LE BERRE, *op. cit.*

CHAPITRE 6 – L'INTERVENTION DES ACTEURS DE L'AIRE RHIN-RHÔNE DANS LA DEFINITION DU TRACE ET DE LA DESSERTE : UNE APPROPRIATION COLLECTIVE DE LA GRANDE VITESSE ?

> *« La territorialisation d'un projet peut se lire à travers les activités que déploient les acteurs locaux pour que soient intégrées à la définition du projet (à travers ses fonctions notamment) leurs préoccupations propres en matière de transport local et régional. […].Dans les cas de projets de TGV où la scène de la territorialisation active la question du partage des compétences entre autorités locales et États centraux, l'action des acteurs locaux conduit à une redéfinition des projets en pensant simultanément amélioration des dessertes nationales et réorganisation du système local afin que l'ensemble du territoire régional puisse se considérer comme servi par le futur projet de TGV » (Ollivier-Trigalo, 2000, p.10)*[402].

Les processus de décision à l'origine de la réalisation de grands projets de transport font intervenir une multitude d'acteurs, de l'échelon local à l'échelon européen, dont les intérêts sont parfois contradictoires. Si les LGV sont conçues à l'origine pour répondre aux besoins de transport des pôles encadrants, la participation croissante des collectivités territoriales au financement de ces infrastructures les place comme des acteurs à part entière dans le processus de décision. Cette participation souligne également l'appropriation de ce grand projet de transport par les acteurs locaux, qui souhaitent renforcer la desserte ferroviaire de leur territoire. Si « la question de l'équipement ou de l'aménagement futur, de sa localisation ou de son contenu [est] à l'origine du conflit » entre territoires, cet « aménagement convoité » souligne également la forte mobilisation des acteurs locaux pour obtenir une infrastructure de transport (Subra, 2008, p.43)[403].

Nous cherchons à montrer si l'historique du projet de LGV Rhin-Rhône met en évidence une appropriation collective, reflet de la capacité des acteurs à mener une action

---

[402] OLLIVIER-TRIGALO, Marianne. Les grands projets de transport transeuropéens : multiplicité des acteurs, conflits et coordination de l'action. *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, 2000, n° 37, p. 3-30

[403] SUBRA, Philippe. *Géopolitique de l'aménagement du territoire*. Paris : Armand Colin, 2008. 315p.

coordonnée pour obtenir un accès au réseau. Ce projet collectif, fruit d'un intérêt commun partagé par l'ensemble des acteurs, celui de la desserte, serait une condition favorable pour l'émergence d'un processus de territorialisation de l'aire Rhin-Rhône.

Pour vérifier l'existence de cette appropriation collective et analyser les jeux d'acteurs associés, nous distinguons deux étapes dans les négociations qui ont accompagné la mise en place de l'infrastructure. Si l'analyse des différentes phases de définition du tracé révèle la constitution d'une coalition favorable à la territorialisation de l'aire Rhin-Rhône (6-1), les jeux d'acteurs qui se sont manifestés dans la construction du schéma de desserte de la branche Est semblent remettre en cause cet intérêt collectif (6-2).

6-1 La LGV Rhin-Rhône : un « aménagement convoité »

L'analyse de l'historique de la LGV Rhin-Rhône, révèle le degré d'appropriation de cet « aménagement convoité » (Subra, 2008)[404] par les acteurs de l'aire Rhin-Rhône. La définition du tracé et de la desserte représente un enjeu pour l'aire Rhin-Rhône : celui de dépasser la situation intermédiaire au profit de l'émergence d'un processus de territorialisation. Mais ce processus doit nécessairement être soutenu par une action coordonnée de l'ensemble des acteurs, révélant l'adhésion à un projet collectif : la desserte de l'aire Rhin-Rhône.

Trois catégories d'acteurs, caractérisées par des pouvoirs décisionnels différents, ont pris part au projet de LGV Rhin-Rhône : les institutions, de l'échelon local à l'Union Européenne, l'opérateur de transport et le gestionnaire de l'infrastructure, ainsi que les associations qui ont soutenu certaines propositions de tracé.

Un retour sur les faits qui ont marqué l'historique de ce projet permet de préciser, à travers ces jeux d'acteurs, si l'appropriation de la grande vitesse à l'échelon local constitue un premier pas vers la constitution d'un territoire. Plus précisément, nous revenons dans un premier temps sur l'ensemble des propositions, et les systèmes d'acteurs associés, depuis les prémices du projet jusqu'au choix du tracé de la branche Est (6-1-1). Puis, nous analysons l'évolution récente des jeux d'acteurs dans un contexte de remise en cause des projets de ligne à grande vitesse en France (6-1-2).

6-1-1 Une LGV d'envergure nationale et européenne, née d'une initiative locale

L'étude de l'historique du projet de LGV Rhin-Rhône, qui débute dans les années 1980, s'appuie sur deux sources d'information principales, parfois contradictoires :

- les archives personnelles de F. Jeannin, président de la FNAUT Franche-Comté, constituées de documents officiels (premières études de tracés, archives de la FNAUT Franche-Comté) et de coupures de presse régionale et nationale.

- les documents disponibles sur le site internet de l'association de lobbying « Trans Europe TGV Rhin Rhône Méditerranée », spécialement créée pour défendre le projet.

Pour dépasser le caractère parfois subjectif de ces sources fortement engagées dans le projet, l'une à son profit (association de lobbying), l'autre en sa défaveur (FNAUT Franche-

[404] Nous reprenons l'expression de Philippe Subra utilisée dans la classification des trois « grandes figures de conflits » : l'aménagement menacé, l'aménagement convoité et l'aménagement rejeté.
Source : SUBRA, P., *op.cit.*

Comté), les informations recueillies ont été confrontées à l'évolution du projet depuis son inscription au schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse de 1992 et à l'analyse politique que Cécile Blatrix a consacré au projet de LGV Rhin-Rhône au début des années 2000 (Blatrix, 2000[405], 2002[406]). Elles ont également été complétées par les entretiens réalisés auprès des acteurs de l'aire Rhin-Rhône ; le guide d'entretien leur permettant de préciser de quelle façon ils avaient pris part au projet de LGV Rhin-Rhône et d'exprimer leur perception des jeux d'acteurs.

a - Un projet porté à l'origine par les acteurs du Nord-Franche-Comté

- L'évitement du Nord-Franche-Comté par les propositions de tracés de la LGV Est Européenne

Les origines de la LGV Rhin-Rhône sont à rechercher dans un autre grand projet ferroviaire : la LGV Est Européenne. Dès 1984, devant le succès de la LGV Sud-Est, le président de la République envisage la réalisation d'une liaison ferroviaire à grande vitesse reliant Paris à l'Allemagne, en traversant la Lorraine et l'Alsace. À partir de 1985, une mission d'étude est confiée à l'ingénieur Claude Rattier, chargé des premières études d'une LGV destinée à desservir l'ensemble du Grand Est français. Parmi les différentes propositions de tracé, le rapport Rattier de 1986 privilégie les tracés Nord et Centre, qui mettent à l'écart le Nord-Franche-Comté et le sud de l'Alsace « puisque Mulhouse et Belfort ne peuvent être atteints qu'au prix d'un allongement sensible du trajet »[407] (**Fig. 3-1**). D'ailleurs, cet évitement est officialisé par le rapport Essig, qui se prononce en faveur d'un tracé Nord desservant Reims, Metz et Nancy.

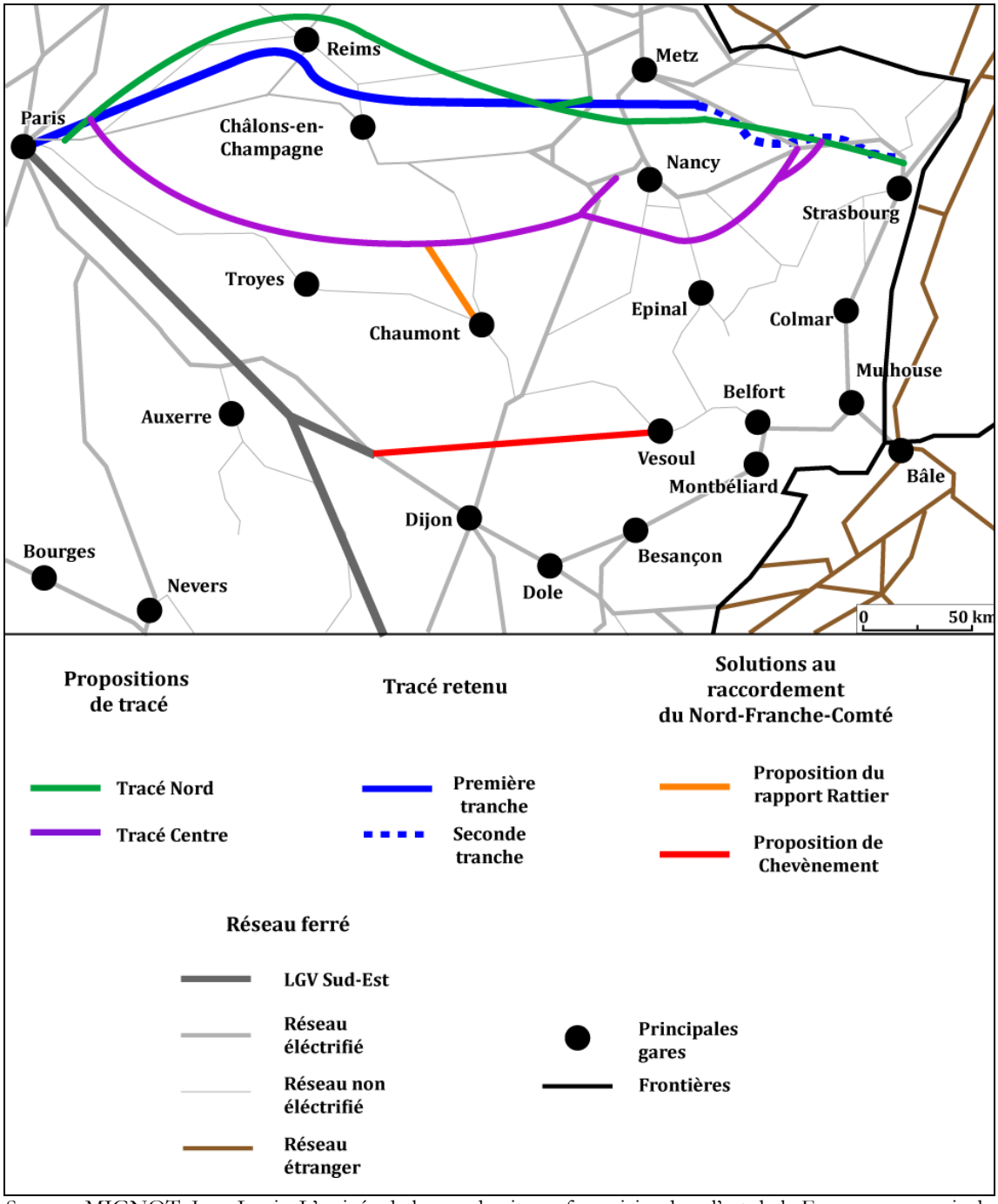
---

[405] BLATRIX, Cécile. *La « démocratie participative », de mai 68 aux mobilisations anti-TGV*. 2000. 634p. Thèse de doctorat, Science politique, Université Paris I – Panthéon Sorbonne, 2000.

[406] BLATRIX, Cécile. Devoir débattre. Les effets de l'institutionnalisation de la participation sur les formes de l'action collective ». *Politix*. 2002. Vol.15, n°57. p. 79-102.

[407] Rapport Rattier, 1986 [cité dans Brandner, Michel. « Le point sur le projet TGV Rhin-Rhône ». In : LAMARD, Pierre, WŒSSNER, Raymond. *Rhin-sud Un territoire en devenir ?* Montbéliard : Université de technologie de Belfort-Montbéliard, 2007. 274p.]

Figure 3 - 1 Les propositions de tracé de la LGV Est Européenne et les solutions pour la desserte de l'est de l'aire Rhin-Rhône



Source : MIGNOT, Jean-Louis. L'arrivée de la grande vitesse ferroviaire dans l'est de la France : un espoir de désenclavement de la Haute-Saône par un renouveau des axes méridiens ? 2011. 498 p. Thèse de Doctorat, Géographie Aménagement du territoire, Université de Nancy 2, 2011.
Réalisation : Carrouet, 2012

Pour compenser ce risque d'isolement du Nord Franche-Comté et du sud de l'Alsace, qui contrairement à Dijon et Besançon ne sont pas desservis par le TGV Sud-Est, deux solutions sont envisagées. La première, soutenue par la mission Rattier dans un rapport complémentaire de 1986, propose la construction d'un nouveau tronçon connectant le tracé centre à la ligne Belfort-

Chaumont. Elle sera toutefois rapidement écartée en raison d'un coût de réalisation trop important.

Le second projet émane, en 1986, d'une proposition de Jean-Pierre Chevènement, alors Ministre de l'Éducation Nationale et maire de Belfort, qui défend la création d'une ligne nouvelle connectant la LGV Sud-Est à hauteur de la commune d'Aisy en Côte-d'Or, à Vesoul. Ce projet permet de desservir les villes de Belfort, Mulhouse et la Suisse alémanique par l'électrification de la ligne classique Vesoul-Belfort. Pour soutenir cette ligne nouvelle, Jean-Pierre Chevènement est à l'initiative de la création, en 1986, de l'association de lobbying « Trans Europe Londres-Paris-Aisy-Bâle-Adriatique », renommée par la suite « Trans Europe TGV Rhin Rhône Méditerranée ». Cette initiative locale de raccordement au réseau ferroviaire à grande vitesse n'est toutefois pas retenue par la mission Rattier. Outre son manque de rentabilité, le projet est considéré comme un concurrent de la future LGV Est Européenne pour les liaisons vers l'Allemagne.

La création de l'association « Trans Europe TGV Rhin Rhône Méditerranée », dont le premier président fut Joseph Klifa, député du Haut-Rhin, marque l'intérêt partagé des élus du Nord-Franche-Comté et du sud de l'Alsace pour le raccordement au réseau ferroviaire à grande vitesse français. D'ailleurs, ce projet collectif, est renforcé par l'adhésion de la quasi-totalité des acteurs à un autre projet de LGV qui concerne cette fois-ci l'ensemble de l'aire Rhin-Rhône.

- L'émergence de coalitions de projets

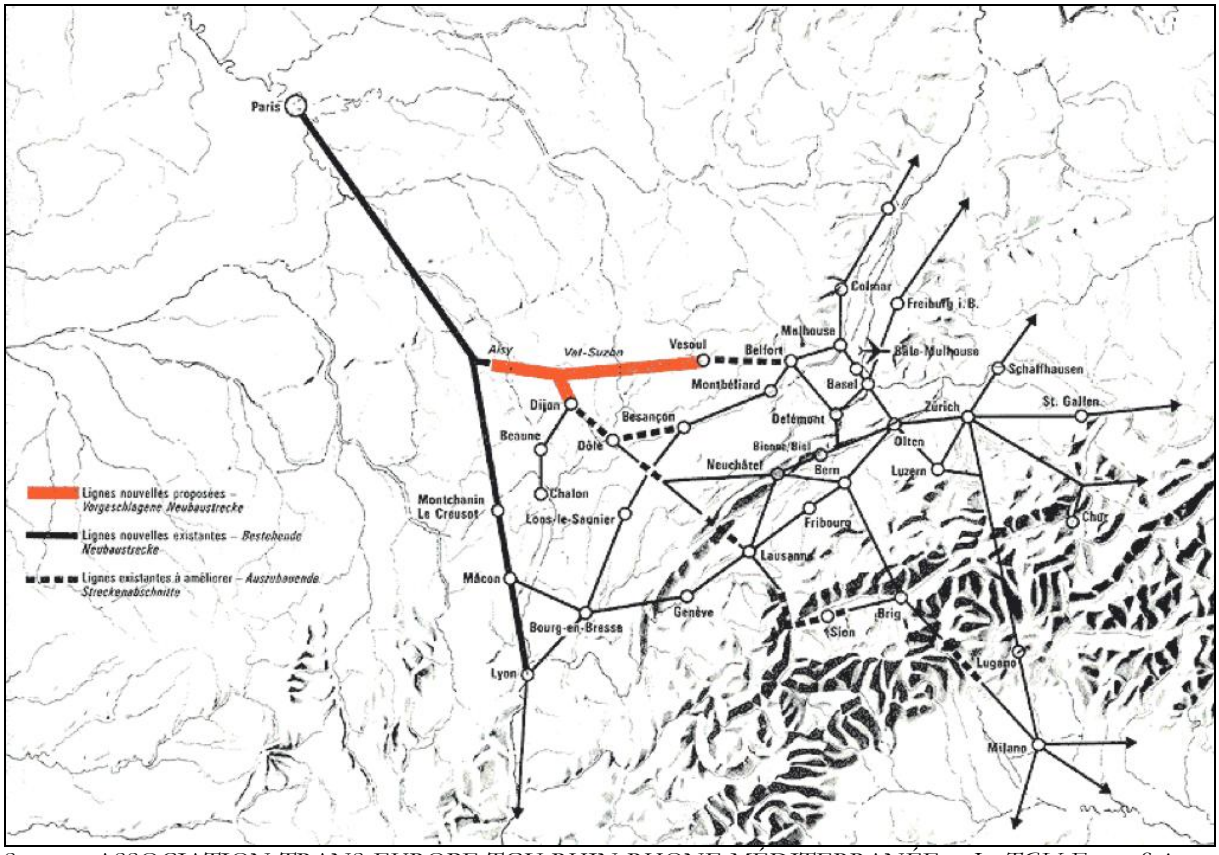
L'année 1987 marque un tournant important dans l'avancement de la LGV Rhin-Rhône puisque, deux projets, avec des logiques de desserte différentes, sont proposés. Ces initiatives se distinguent également par les systèmes d'acteurs qui les portent. Elles émanent en effet de « coalitions de projets », définies comme des « organisations constituées principalement d'élus et d'acteurs socioéconomiques pour promouvoir des projets particuliers ou le réseau dans son ensemble » (Blatrix, 2002, p.84)[408]. Néanmoins, ces deux propositions de tracé soulignent deux logiques de desserte dissemblables : la première favorise davantage le nord de l'aire Rhin-Rhône et la Suisse, alors que la seconde prévoit la desserte de la quasi-totalité des villes de l'aire Rhin-Rhône.

Le premier projet « Centre-Europe Grande Vitesse » s'inspire d'une étude d'Alain Boillat, expert auprès de la Communauté de travail du Jura Suisse, commandée par le canton du Jura Suisse. Ce tracé reprend la proposition de ligne nouvelle Aisy-Vesoul-Belfort-Mulhouse et

[408] BLATRIX, C., *op.cit.*

ajoute une seconde branche en direction de Dijon afin de desservir la vallée du Doubs et par extension, d'irriguer le territoire suisse (Lausanne, Neuchâtel et Berne) (**Fig. 3-2**). Ce projet renforce l'intérêt du tracé initial proposé par Jean-Pierre Chévènement dans la mesure où il permet la desserte de l'est de l'aire Rhin-Rhône et de la Suisse tout en lui assurant une rentabilité supérieure par la nouvelle branche en direction de Dijon.

Figure 3 - 2 « Le TGV France-Suisse »



Source : ASSOCIATION TRANS EUROPE TGV RHIN RHONE MÉDITERRANÉE. *« Le TGV France-Suisse »*. [en ligne]. http://ass-tgv-rhin-rhone.net/archives/mai-1988/plaquette-de-lassociation-trans-europe-tgv-le-tgv-france-suisse/ (consulté le 16.08.2012)

Cette nouvelle proposition vient renforcer la coalition de projet déjà mise en œuvre dans le cadre du projet initial. Elle est largement promue par l'association « Trans Europe TGV Rhin Rhône Méditerranée » qui lui dédie en 1988 une plaquette de communication intitulée « Le TGV France-Suisse » (**Encart 3**). De plus, même si le projet prévoit la desserte des villes de Dijon et Besançon, il reste essentiellement porté par les élus de l'est de l'aire Rhin-Rhône, auxquels s'ajoute un partenaire de poids : la Suisse.

Encart 3 - La promotion de « TGV France-Suisse » par l'association « Trans Europe TGV Rhin Rhône Méditerranée »

« Si l'on observe le réseau européen des infrastructures à grande vitesse qui se tisse – et qui est encore une juxtaposition de projets nationaux – on doit constater que la Franche-Comté, le sud de l'Alsace et la Suisse sont pour l'heure complètement ignorés.
La Suisse court le risque d'être contournée au nord par un axe Paris-Strasbourg-Munich, au sud par l'axe de Modane-Turin et à l'est par le Brenner.

Pour la Franche-Comté, le sud de l'Alsace et l'Arc jurassien, la menace provient du fait qu'aucune liaison TGV rapide, c'est-à-dire sur nouvelle ligne, ne les desservirait directement. Bâle est dans une situation semblable : à terme, sa position d'étoile ferroviaire d'importance européenne sera perdue si aucune liaison vers Paris n'est décidée d'ici peu.

En d'autres mots, à défaut d'initiatives communes menées à bien, ces régions placées à l'écart de tout investissement TGV seront incapables à terme de soutenir la comparaison économique avec les autres régions européennes aujourd'hui d'importance semblable, déjà ou sous peu desservies d'une façon moderne

Peut-on laisser aller les choses ? »

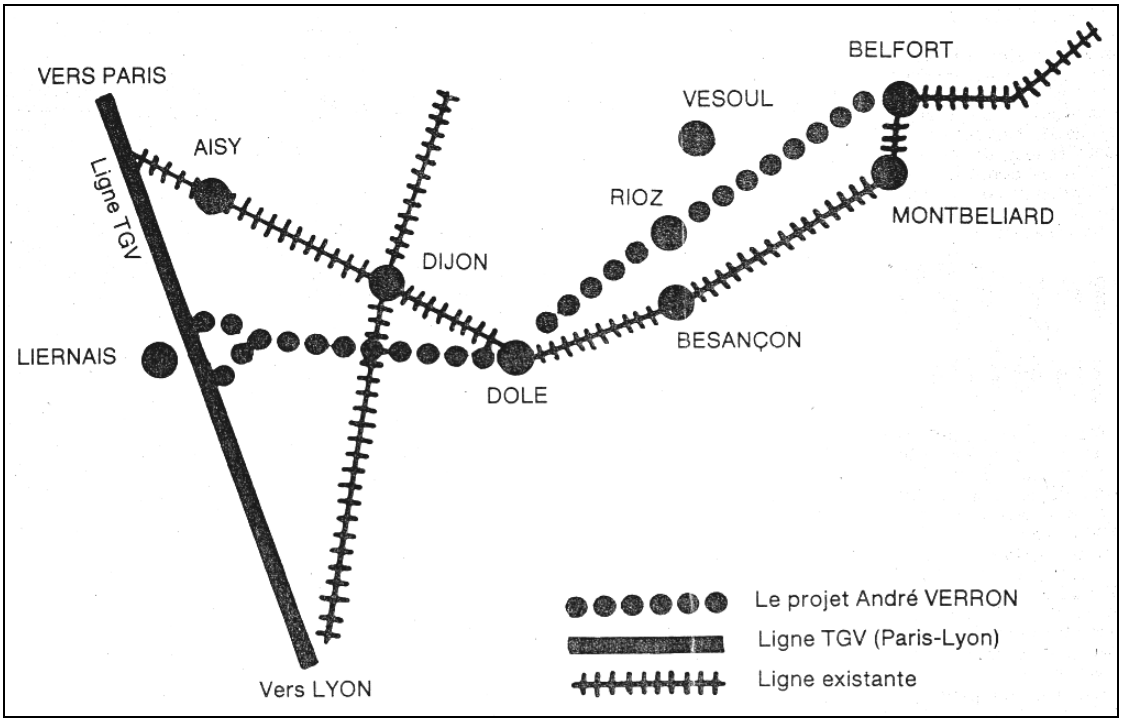
Source : ASSOCIATION TRANS EUROPE TGV RHIN RHONE MÉDITERRANÉE. *« Le TGV France-Suisse »*. [en ligne]. http://ass-tgv-rhin-rhone.net/archives/mai-1988/plaquette-de-lassociation-trans-europe-tgv-le-tgv-france-suisse/ (consulté le 16.08.2012)

La même année, lors d'une réunion de l'association de coopération interrégionale pour les régions du Grand Est[409], André Verron[410] présente un projet de ligne nouvelle visant à mieux desservir la portion ouest de l'aire Rhin-Rhône (**Fig. 3-3**). Le tracé relie directement Belfort à Dole, puis se connecte à la LGV Sud-Est aux environs d'Arnay-le-Duc (Côte-d'Or), par un double raccordement, le premier en direction de la région parisienne, le second vers Lyon. Même si elle ne le considère pas comme un projet concurrent, l'association de lobbying, qui soutient le « TGV France-Suisse » indique néanmoins, à propos du projet Verron, que « la desserte du nord-

[409] Association constituée des régions Lorraine, Alsace, Champagne-Ardenne, Franche-Comté et Bourgogne pour défendre les intérêts du TGV Est face au TGV Nord.
[410] André Verron était fonctionnaire territorial de la SNCF détaché au Conseil régional de Franche-Comté.

est de la Franche-Comté vers Paris est nettement moins performante comparativement à la solution Aisy-Vesoul »[411] [412].

Figure 3 - 3 Le projet Verron de 1987



Source : L'Est Républicain, « TGV : le rendez-vous européen de la Franche-Comté », 12 février 1988

Ces deux propositions différentes de tracé soulignent l'enjeu de la desserte à grande vitesse de l'aire Rhin-Rhône, et de sa portion est en particulier (Nord-Franche-Comté, sud de l'Alsace et la Suisse). À partir des archives consultées sur le projet de LGV Rhin-Rhône, nous pouvons émettre l'hypothèse que la région Franche-Comté a joué un rôle important dans la sélection du futur tracé de la LGV Rhin-Rhône. En effet, dès 1988, le Conseil régional confie à la SNCF une étude de faisabilité du projet Verron. La priorité donnée à ce projet est également renforcée par l'émergence d'une coalition de projet qui concerne cette fois-ci la majorité des acteurs de l'aire Rhin-Rhône. Ainsi, un article publié en février 1988 dans l'Est Républicain, fait état des démarches engagées par un député du Doubs, Michel Jacquemin, qui « a pris voici quelques jours l'initiative d'une nouvelle croisade : rassembler, au-delà des clivages politiques, les

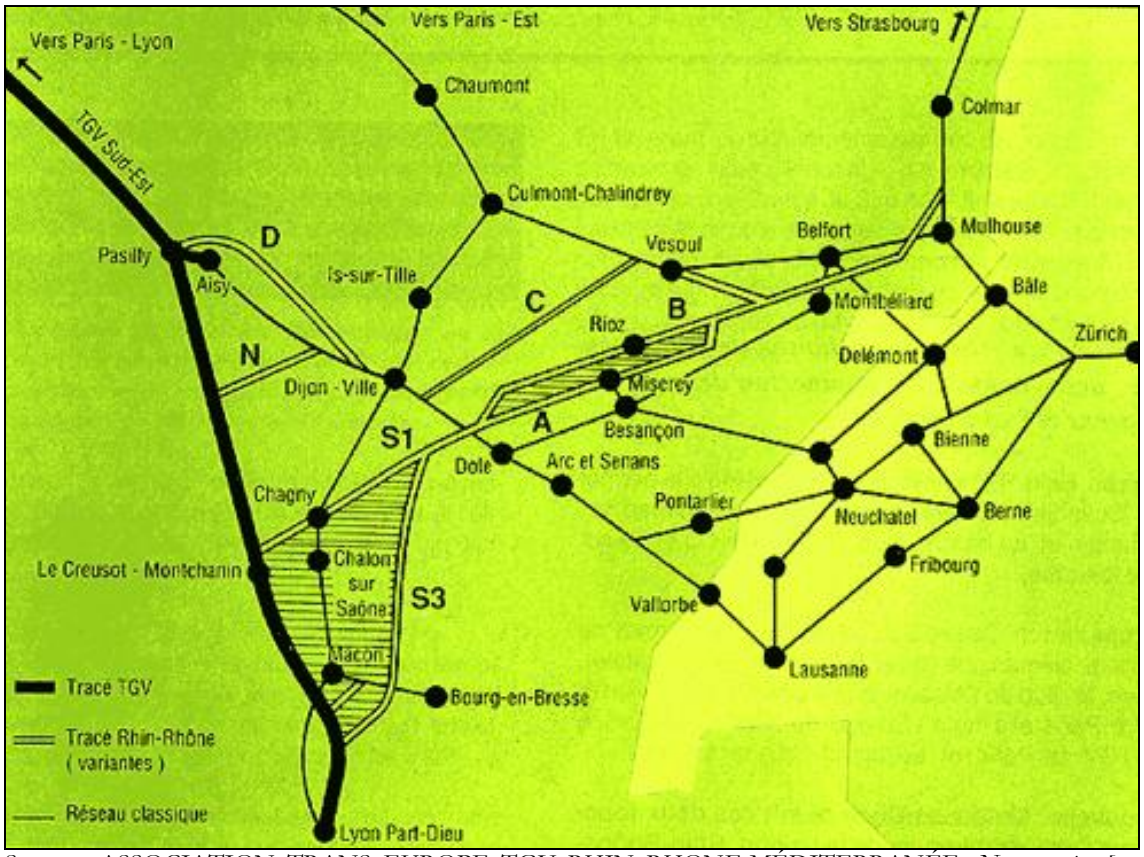
[411] ASSOCIATION TRANS EUROPE TGV RHIN RHONE MÉDITERRANÉE. *Chronologie de l'association.* [en ligne]. http://ass-tgv-rhin-rhone.net/lassociation/lassociation-et-le-tgv-rhin-rhone-chronologie/ (consulté le 16.08.2012)

[412] Nous ne pouvons pas confirmer les meilleurs gains de temps obtenus sur la ligne « Centre-Europe Grande Vitesse » puisque nous n'avons pas eu accès aux estimations des temps de trajet du projet Verron. Néanmoins, la plaquette de l'association de 1988 indique que les temps de trajets en direction de Paris, avec le projet « Centre-Europe Grande Vitesse », sont de 2 heures pour Belfort et de 2h25 pour Mulhouse.

députés de Franche-Comté pour appuyer, au niveau national, un passionnant projet de nouvelle desserte ferroviaire à grande vitesse nord-est – sud-est imaginé par un chargé de mission du Conseil régional, André Verron. […] Encouragé ainsi à poursuivre son action, Michel Jacquemin envisage désormais d'y associer les députés de Bourgogne et de Haute-Alsace et les sénateurs »[413]. De plus, ce projet recueille également les faveurs de la SNCF puisqu'il « avait retenu l'attention du directeur régional de la SNCF à Dijon, Jean-Pierre Houillon, qui, par lettre en date du 28 avril 1988, l'avait informé de son intention de le mettre à l'étude »[414].

Le projet Verron reçoit également le soutien de l'association de lobbying, qui privilégiait pourtant le projet « Centre Europe Grande Vitesse ». En effet, les différentes variantes de tracé qu'elle propose en 1989 s'inspirent du « tracé en Y » du projet Verron (**Fig. 3-4**). Si le tracé de la branche Sud reste encore imprécis, les branches Est et Ouest ont, quant à elles, leur forme quasi définitive.

Figure 3 - 4 Les propositions de tracé de l'association « Trans Europe TGV Rhin Rhône Méditerranée » de 1989



Source : ASSOCIATION TRANS EUROPE TGV RHIN RHONE MÉDITERRANÉE. *Notre projet.* [en ligne]. http://ass-tgv-rhin-rhone.net/archives/octobre-1989/plaquette-de-lassociation-trans-europe-tgv-rhin-rhone-mediterranee/ (consulté le 16.08.2012)

[413] Source : L'Est Républicain, « TGV : le rendez-vous européen de la Franche-Comté », vendredi 12 février 1988

[414] Source : L'Est Républicain, « Le « père du TGV » défend son projet», 31 décembre 2000

Enfin, l'élargissement de la coalition de projet qui accompagne les propositions de tracé se vérifie au regard des nouveaux membres qui adhèrent à l'association « Trans Europe TGV Rhin Rhône Méditerranée ». Ainsi, aux côtés des élus de l'est de l'aire Rhin-Rhône figurent des élus des départements de la Côte-d'Or, de la Saône-et-Loire et de la région Bourgogne, voire même du sud de la France, avec la présence de Georges Frèche, élu du département de l'Hérault et maire de Montpellier. Au-delà du « coup politique », le ralliement de ce dernier acteur confirme la double dimension spatiale de l'aire Rhin-Rhône, considérée comme un espace de connexion appartenant au couloir de circulation mer du Nord – mer Méditerranée.

La multiplication des projets au cours de la même période souligne l'appropriation de la grande vitesse par les acteurs locaux. Ainsi, à la fin des années 1980, le projet Verron, repris par l'association « Trans Europe TGV Rhin-Rhône Méditerranée » peut être considéré comme un projet collectif pour accueillir la grande vitesse ferroviaire au sein de l'aire Rhin-Rhône, en témoigne l'adhésion d'élus des trois régions (Bourgogne, Franche-Comté, Alsace). Cette coalition de projet va notamment faciliter l'inscription du projet de LGV Rhin-Rhône dans les schémas directeurs français et européen.

b - Une coalition de projet accompagnant le dossier de la LGV Rhin-Rhône jusqu'à sa finalisation

- Un projet inscrit dans les schémas directeurs des lignes ferroviaires à grande vitesse

Au début des années 1990, au moment où l'État français et l'Union Européenne travaillent sur de grands projets de transport, l'intense action de lobbying et la dimension européenne du projet vont conduire à l'inscrire dans les schémas directeurs européen et français. Cet enjeu est d'ailleurs souligné par l'association de lobbying, qui déclare dans une plaquette de communication de 1989 : « le Conseil des Ministres français a décidé, le 31 janvier 1989, d'établir un schéma directeur des liaisons par train à grande vitesse. Il est impératif que la liaison Rhin-Rhône-Méditerranée Centre Europe soit inscrite à ce schéma »[415].

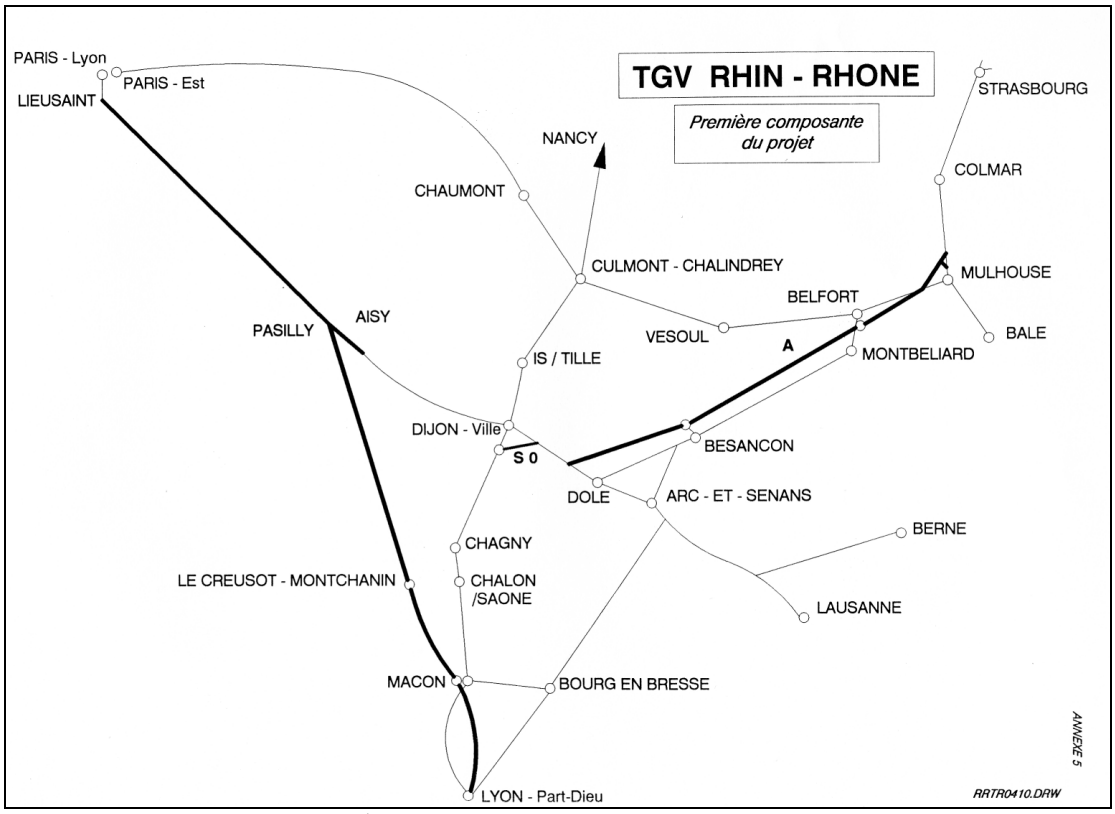
Rendues publiques en juin 1990, les premières études de la SNCF, en vue de l'élaboration du schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse français, vont permettre d'ancrer ce projet tant sur le plan national qu'européen. La dimension européenne du projet est tout d'abord largement mise en avant par la SNCF, puisqu'il constitue « un axe de

[415] Source : ASSOCIATION TRANS EUROPE TGV RHIN RHONE MÉDITERRANÉE. *Notre projet.* [en ligne]. http://ass-tgv-rhin-rhone.net/archives/octobre-1989/plaquette-de-lassociation-trans-europe-tgv-rhin-rhone-mediterranee/ (consulté le 16.08.2012)

transit particulièrement performant reliant l'Allemagne et la Suisse du nord à la France méditerranéenne et à l'Espagne. Il permet, en outre, une amélioration importante des relations entre la Suisse (Bâle, Zurich, Lausanne), Mulhouse, la Franche-Comté, la Bourgogne et la région parisienne. À ce titre, il apparaît comme l'un des maillons essentiels du réseau européen à grande vitesse »[416].

Ces premières études confirment les propositions de tracé faites par l'association dès le mois d'octobre 1989. Si les trois branches sont clairement identifiées dans leur configuration définitive, la SNCF semble donner la priorité à la radiale Paris-Bâle-Zurich, puisque les branches Est et Ouest font l'objet des propositions les plus avancées tant du point de vue de la définition du tracé que du positionnement des gares TGV (**Fig. 3-5**) (**Encart 4**)[417]. En revanche, l'absence de point de desserte fait de la branche Sud le projet le moins abouti.

Figure 3 - 5 Le tracé de la branche Est proposé par la SNCF en juin 1990



Source : SNCF. Le TGV Rhin-Rhône. Premières études. Juin 1990

[416] Source : SNCF. Le TGV Rhin-Rhône. Premières études. Juin 1990

[417] Nous n'avons pas eu accès au dossier complet des premières études de la SNCF. Le seul document à notre disposition étant la carte du futur tracé de la branche Est.

Encart 4 Les tracés des branches Ouest et Sud proposés par la SNCF en juin 1990

« Plus à l'ouest, le tracé de la branche nord D vers Paris franchit la vallée de la Saône au nord d'Auxonne pour se diriger vers Dijon qu'il contourne par le nord où la création d'une gare nouvelle est réservée.
Le tracé rejoint ensuite la ligne nouvelle Paris-Sud-Est au nord de Montbard, vers Etivey, après avoir franchi la vallée de l'Armançon et le canal de Bourgogne.
Pour la branche Sud, le tracé se sépare du tronc commun pour passer entre Auxonne et Dole, où serait prévu un raccordement à la ligne existante Dijon-Dole permettant la desserte de Dijon en venant de Lyon. Le tracé s'oriente ensuite vers le sud, franchit la vallée du Doubs, passe à l'ouest de Louhans et vient se raccorder à la ligne Paris-Sud-Est existante au sud de Pont de Veyle ».

Source : SNCF. Le TGV Rhin-Rhône. Premières études. Juin 1990

Les premières études de la SNCF, qui soulignent l'intérêt de réaliser le projet de LGV Rhin-Rhône, vont servir de document de référence pour l'élaboration des schémas directeurs européen et français.

D'abord, la dimension européenne du projet va permettre de l'inscrire au schéma directeur européen de décembre 1990, la LGV Rhin-Rhône étant présentée comme un « maillon-clé du futur réseau européen de trains à grande vitesse »[418].

Ensuite, le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse, approuvé par le décret du 1er avril 1992, dans le cadre de la loi LOTI[419], confirme l'intérêt du projet sur le plan national et européen. Ce document, en plus des 1 260 kilomètres de lignes nouvelles réalisées ou en cours de construction, retient près de 3 500 kilomètres de lignes à grande vitesse, parmi lesquelles figure le « TGV Rhin-Rhône ». L'intérêt européen du projet est indirectement souligné dans le document : « on ne peut plus envisager l'aménagement du territoire sans prendre en compte le champ plus vaste de l'Europe »[420]. De plus, le schéma directeur reprend la hiérarchisation des branches déjà observée dans les premières études de la SNCF de 1990 (**Fig. 3-6**). Les branches Est et Ouest sont matérialisées comme des lignes nouvelles en projet alors que la branche Sud n'a pas d'itinéraire arrêté. Enfin, si ce schéma avant tout politique (Zembri,

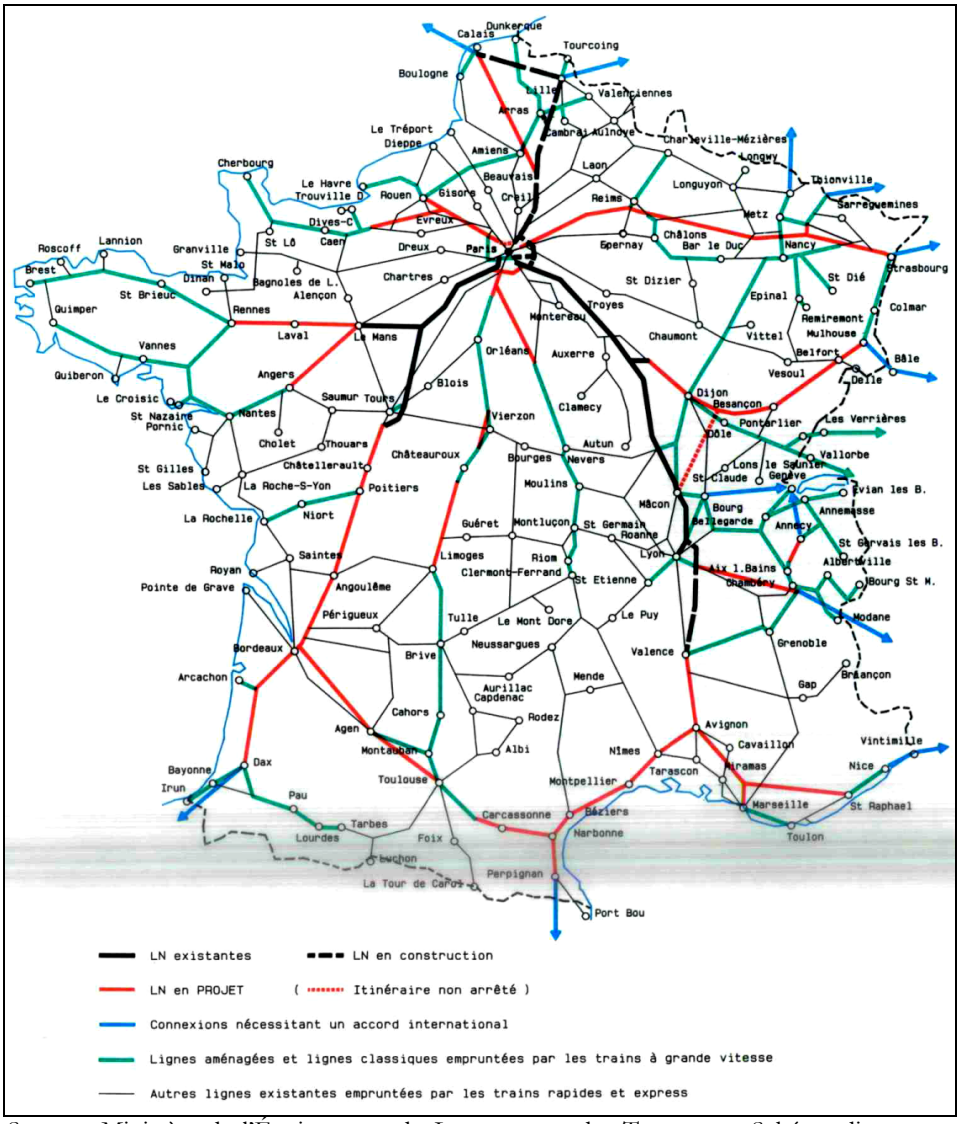
[418] ASSOCIATION TRANS EUROPE TGV RHIN RHONE MÉDITERRANÉE. *Chronologie de l'association*. [en ligne]. http://ass-tgv-rhin-rhone.net/lassociation/lassociation-et-le-tgv-rhin-rhone-chronologie/ (consulté le 16.08.2012)

[419] Loi d'Orientation des Transports Intérieurs

[420] Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports. Schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse. 2 avril 1992. p.5

1997)[421] n'a rien d'un document de programmation, le « TGV Rhin-Rhône » y figure en bonne place. Malgré un taux de rentabilité moyen (5,9) [422], les prévisions de trafic le classent au quatrième rang[423], avec une augmentation de fréquentation de 6,1%.

Figure 3 - 6 Les lignes retenues dans le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse de 1992



Source : Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports. Schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse. 2 avril 1992.

---

421 ZEMBRI, Pierre. Les fondements de la remise en cause du Schéma Directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse : des faiblesses avant tout structurelles. *Annales de géographie*, 1997, n°593-594, p. 183-194
La non rentabilité de certains projets retenus dans le schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse est évoquée dans le chapitre 4.

422 Pour la variable du taux de rentabilité interne de la SNCF, les trois premiers projets sont : le TGV Provence Valence-Marseille (9,8), le TGV Côte d'Azur Marseille-Saint-Raphaël (8,4) et l'Interconnexion Sud de l'Ile-de-France (8,2).

423 Pour la variable de l'accroissement du trafic, les trois premiers projets sont : le TGV Est (+73%), la liaison Transalpine Lyon-Turin (+68%) et le TGV Languedoc-Roussillon (+65%).

La dimension européenne du projet et la mobilisation des acteurs de l'aire Rhin-Rhône ont favorisé son inscription aux schémas directeurs national et européen. Néanmoins, la priorité donnée par la SNCF à sa fonction radiale va sensiblement modifier les jeux d'acteurs au sein de l'aire Rhin-Rhône, remettant en cause la réalité de son appropriation collective.

- Un objectif prioritaire : l'accès à Paris

Les discussions autour de la définition du tracé de la branche Est, considérée comme le tronçon prioritaire du projet de LGV Rhin-Rhône, marque l'apparition des premières rivalités.

L'année 1992, au cours de laquelle les études préliminaires du tronçon entre Dijon et Mulhouse sont lancées, apparaît comme une date clé. Si les choix en matière de tracé ne semblent pas poser de problème entre Besançon et Mulhouse, les discussions au sujet de la portion ouest, c'est-à-dire entre Besançon et Dijon, font émerger les premières rivalités entre Dolois et Dijonnais. Ces oppositions s'expliquent par le phasage choisi pour le projet de LGV Rhin-Rhône. La ville de Dole, située à la jonction entre les branches Est et Sud, et plus généralement les élus du Jura, qui souhaitent bénéficier d'une gare TGV, voient d'un mauvais œil la priorité donnée à la branche Est et les incertitudes qui pèsent sur le calendrier de réalisation de la branche Sud. Ainsi, les élus dolois souhaitent limiter le risque d'évitement en « tirant » à eux le tracé de la branche Est. L'article du Progrès du 7 Février 1993 souligne ce positionnement dolois : « afin de faire avancer plus rapidement sa proposition de tirer vers l'Est dolois le futur TGV Rhin-Rhône, alors que d'autres projets sont déjà forts avancés (Ligne Macon/Bourg/Genève ou TGV Est), il[424] propose que soit constitué un groupement de responsables locaux français et suisses qui pourront ainsi œuvrer, avec le département et la région qui sont bien évidemment les principaux cautionnaires de telles actions, pour faire aboutir cette idée »[425].

Les élus bourguignons souhaitent, de leur côté, que l'extrémité du tracé de la branche Est soit positionnée au plus près de l'agglomération dijonnaise. Conscients de la priorité accordée aux relations entre les pôles encadrants, bourguignons considèrent les branches Est et Ouest comme des projets prioritaires, permettant de rapprocher Dijon de Paris, de l'Est de la France et de la Suisse, par l'intermédiaire de la réalisation d'une gare nouvelle située au cœur de l'agglomération. L'interview accordée par Jean-François Bazin, président de la Région Bourgogne, à l'Est républicain le 16 avril 1993 souligne cet enjeu : « partant du postulat que le TGV Rhin-

[424] Henri Maire, hommes d'affaires et propriétaire de nombreux vignobles dans le Jura, est à l'origine de cette initiative.

[425] Source : Le Progrès, « La bataille du rail », 3 février 1993

Rhône est d'abord une ligne nouvelle de Montbard à Mulhouse, « conçue pour Bâle bien plus que pour nous », le président de la Bourgogne estime qu'il n'est « pas très sérieux de considérer que Dole pourrait devenir la future gare TGV de Dijon ». Car, selon lui, « même si l'interconnexion avec la ligne de Vallorbe et Lausanne se situe à Dole, l'agglomération dijonnaise pèse d'un poids réel sur le dossier et constitue un carrefour ferroviaire actuel et futur à quatre branches »[426].

Si certains journaux dénoncent « le nombrilisme ferroviaire »[427] de la Bourgogne, le positionnement des élus bourguignons souligne le renforcement de la coalition de projet et notamment le poids prépondérant des acteurs du Nord-Franche-Comté et du sud de l'Alsace. Cécile Blatrix ajoute à ce propos : « dans le cadre de cette mobilisation, le souci d'obtenir le plus rapidement possible que Belfort soit reliée à Paris par TGV va conduire à s'allier avec la région Bourgogne au détriment du Jura qui réclame un débouché du tronc commun[428] près de Dole » (Blatrix, 2002, p.86)[429].

Ce rapprochement entre les élus bourguignons et les acteurs de l'est de l'aire Rhin-Rhône joue un rôle important dans le choix du tracé final de la branche Est. À ce titre, la procédure de débat public, instituée par « l'arrêt Bianco » de 1993 consacre le projet de « TGV Rhin-Rhône ». En effet, comme l'indique Cécile Blatrix, « le projet soumis au débat est celui que la coalition a réussi à imposer préalablement. Dès lors, le débat ne fait qu'entériner une certaine conception [celle de l'association de lobbying] du TGV Rhin-Rhône » (Blatrix, 2002, p.87). D'ailleurs, « la coalition à l'origine du projet participe au débat au même titre que les autres acteurs, alors qu'elle porte le dossier depuis plusieurs années et que son président[430] est le seul représentant associatif admis à siéger au comité de pilotage » (Blatrix, 2002, p.88). Ainsi, le projet défendu depuis le départ par les élus du Nord Franche-Comté, rejoints par la suite par la majorité des élus de l'aire Rhin-Rhône, est consacré par le débat public. Cette dernière procédure, en plus de fournir un bilan de l'ensemble des débats, a pour fonction de produire un projet de cahier des charges du TGV Rhin-Rhône qui est accepté le 11 avril 1994 par le Ministre des Transports. Ce dernier document va sceller le projet de LGV Rhin-Rhône, tel qu'il est conçu par les premières études de la SNCF de 1990.

---

426 Source : L'Est Républicain, « TGV Rhin-Rhône : la « querelle absurde » des Bourguignons et des Comtois », 16 avril 1993

427 Source : L'Est Républicain, « La Bourgogne invente le nombrilisme ferroviaire », 17 juin 1993

428 Le tronc commun constitue le point de raccordement des branches Est et Sud. L'intérêt pour le département du Jura est de construire ce tronc commun à proximité de l'agglomération doloise.

429 BLATRIX, C., *op. cit.*

430 Les présidents auxquels Cécile Blatrix fait référence sont respectivement Jean-Pierre Chevènement et Jean-Marie Bockel.

Si la coalition entre les élus bourguignons et ceux de l'est de l'aire Rhin-Rhône a permis d'infléchir le tracé au profit de l'agglomération dijonnaise, le phasage imposé par le rapport Rouvillois de 1996[431], va à l'encontre des leurs attentes. La réalisation de la branche Ouest, dont le tracé est pourtant défini dès les premières études de la SNCF en 1990, est différée. De plus, l'engagement des études pour l'établissement du dossier d'enquête publique au mois de mai 1998, impose également un phasage dans le calendrier de réalisation de la branche Est ; la première tranche, entre Villers-les-Pots (21) et Petit-Croix (90), étant construire en premier.

Le phasage imposé par la remise en cause du schéma directeur des lignes à grande vitesse réactive l'opposition des élus du Jura. En 1999, le collectif « Rhin-Rhône Autrement », qui défend la création d'une ligne nouvelle entre Mulhouse et Besançon et la circulation des TGV sur voie classique entre Besançon et Dijon, se pose comme une coalition de projet concurrente à celle de l'association « Trans Europe TGV Rhin Rhône Méditerranée » (**Fig. 3-7 et Fig. 3-8**). Ce contre-projet, favorable à la desserte de Dole, fédère l'ensemble des opposants au « TGV Rhin-Rhône », c'est-à-dire les associations de riverains (Collectifs de la vallée de l'Ognon), les élus du Jura, les membres de la FNAUT Franche-Comté et ceux du parti politique des Verts. Il convient de signaler l'adhésion à cette association de Dominique Voynet, alors Ministre de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement, qui a effectué des mandats politiques à la ville de Dole, au département du Jura et à la région Franche-Comté, mais également de José Bové. Cependant, les revendications de l'association « Rhin-Rhône Autrement » n'ont aucune répercussion sur le projet de « TGV Rhin-Rhône », soutenu depuis le départ par l'association de lobbying ; ce collectif est dissous en 2007, après huit années d'existence.

Figure 3 - 7 Le logo du collectif « Rhin-Rhône Autrement »

Source : Rhin-Rhône Autrement, Lettre aux membres du Comité de soutien, 13 juillet 2000

[431] Voir Chapitre 4

Figure 3 - 8 La création d'un contre-projet pour le TGV Rhin-Rhône

Mme Voynet fédère l'opposition au TGV Rhin-Rhône... et à M. Chevènement

BESANÇON
de notre correspondant

Le 2 juillet, à l'occasion d'une réunion de tous les anti-TGV Rhin-Rhône dans sa ville de Dole (Jura), Dominique Voynet avait prévenu : *« Le syndrome de la vache qui regarde passer les trains, c'est pas mon truc ! »* Chose promise, chose due : la ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement participera, vendredi soir 8 octobre à Besançon, à la création d'un *« collectif de défense »* pour mieux combattre le tracé de la liaison tel qu'il a été retenu par le comité de pilotage du projet. Autrement dit, tel qu'il convient à Jean-Pierre Chevènement, infatigable défenseur de ce dossier destiné à désenclaver sa cité de Belfort, et tel qu'il sera probablement validé par Jean-Claude Gayssot en janvier 2000, avant le lancement de l'enquête publique.

Car, sur ce sujet comme sur d'autres, les deux ministres de Franche-Comté s'affrontent en permanence. Le TGV Rhin-Rhône, lorsqu'il sera achevé, sera composé de deux branches. L'une reliera Mulhouse à Dijon et desservira au passage Belfort, Montbéliard et Besançon, mais pas Dole, dont Dominique Voynet est conseillère municipale et conseillère générale. L'autre, qui viendra se greffer sur la première, rejoindra Lyon, mais son parcours à travers le Jura n'est toujours pas connu. Seule certitude, là encore, Dole n'en bénéficiera pas directement. A l'instar de la plupart des décideurs du département, convaincus d'être les laissés-pour-compte de l'opération, la ministre de l'environnement désire donc que la réalisation du projet se limite, pour commencer, à un segment Mulhouse-Besançon et que la suite de l'itinéraire, entre Besançon et Dijon, soit remise en cause et renégociée. Quitte, d'ailleurs, à ne pas le prolonger et à se contenter d'améliorer la voie existante.

« CES DÉS SONT PIPÉS »

Option que refusent son collègue de l'intérieur et le ministre délégué aux affaires européennes, Pierre Moscovici, lui-même élu de Montbéliard. Tous deux approuvent la décision du comité de pilotage d'engager les premiers travaux jusqu'à Auxonne, en Côte-d'Or. D'autant qu'ils ont obtenu de Louis Gallois, président de la SNCF et ancien directeur de cabinet de Jean-Pierre Chevènement, des compensations importantes pour Dole : le report, au profit de cette ville, des terminus de TGV vers Paris qui partaient auparavant de Dijon et le renforcement de l'actuelle ligne TGV Paris-Lausanne qui y fait étape. Lors du meeting du 2 juillet à Dole, jugeant néanmoins que *« ces dés sont pipés »*, Dominique Voynet a protesté et dénoncé l'*« opacité et le flou »* des nombreux chiffres avancés, à l'appui de leurs thèses, par les partisans du projet.

Mais la ministre, ce jour-là, est allée beaucoup plus loin. Elle s'est étonnée de la présence, lors d'une réunion de préparation chez Jean-Claude Gayssot, de collaborateurs de MM. Chevènement et Moscovici, *« alors que leurs ministères ne sont pas concernés techniquement »* par le dossier. *« Si le sort du commissariat de police de Dole était évoqué par l'intérieur, je ne suis pas sûre que mes propres conseillers seraient invités »*, a-t-elle ironisé. Il lui manquait cependant une arme pour contrer l'association Trans-Europe-TGV, le puissant outil de lobbying fondé par Jean-Pierre Chevènement et présidé désormais par le député du Haut-Rhin et maire de Mulhouse, Jean-Marie Bockel : ce sera le fameux *« collectif de défense »* porté sur les fonts baptismaux vendredi. Outre Dominique Voynet, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) et divers élus de droite, dont le maire UDF de Dole, Gilbert Barbier, pourraient être de l'aventure. En 2001, à Dole comme ailleurs dans le Jura, point de salut aux municipales, pour qui n'aura pas pris parti contre le TGV et son *« maudit tracé »*.

Jean-Pierre Tenoux

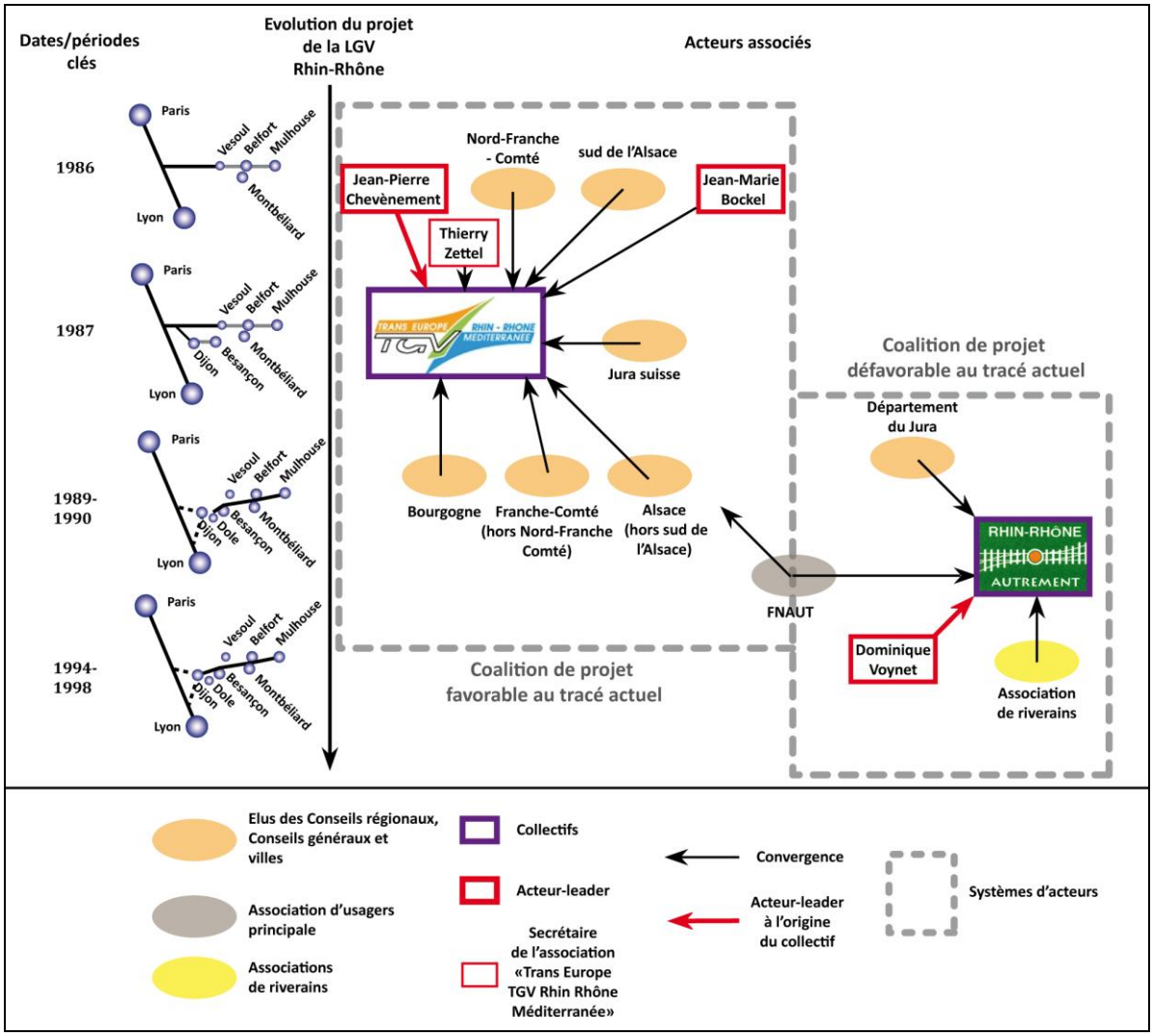
Source : Le Monde, « Madame Voynet fédère l'opposition au TGV Rhin-Rhône… et à Monsieur Chevènement », 9 octobre 1999

Les derniers faits marquants dans l'historique de la branche Est soulignent l'importance de la coalition de projet, représentée par l'association de lobbying « Trans Europe TGV Rhin Rhône Méditerranée ». Si le collectif « Rhin Rhône Autrement » fédère les détracteurs du projet, la majorité des acteurs de l'aire Rhin-Rhône reste favorable au projet de LGV Rhin-Rhône tel qu'il est présenté depuis le départ. L'adhésion des élus est d'ailleurs une illustration de l'appropriation collective d'un grand projet de transport.

L'analyse de l'évolution des jeux d'acteurs au fur et à mesure de l'avancée du projet de LGV Rhin-Rhône permet d'évaluer si son appropriation collective favorise l'émergence d'un processus de territorialisation. La synthèse dressée (**Fig. 3-9**) confirme les hypothèses formulées au départ. La LGV Rhin-Rhône constitue un projet collectif mis au service d'intérêts particuliers : ceux de la connexion de chaque ville au réseau à grande vitesse. En effet, ce projet est né d'une initiative locale des élus du Nord-Franche-Comté et du sud de l'Alsace, mis à l'écart par les propositions de tracé de la LGV Est Européenne. Les premières propositions de tracé du TGV Rhin-Rhône, représentées par le projet « Aisy-Vesoul-Belfort-Mulhouse » n'ont d'ailleurs qu'un seul objectif : desservir l'est de l'aire Rhin-Rhône. Mais face au refus exprimé par le rapport

Rattier, en raison du manque de rentabilité du projet, ces acteurs ont su faire évoluer le projet pour susciter l'adhésion de la majorité des élus de l'aire Rhin-Rhône. La création de l'association de lobbying « Trans Europe TGV Rhin Rhône Méditerranée » marque d'ailleurs un tournant dans l'historique du projet. Son action a permis de fédérer l'ensemble des acteurs autour d'un projet collectif. L'adhésion de la Suisse, par l'intermédiaire du projet « France-Suisse » en 1988, suivie de celle de la région Franche-Comté, qui lance les études approfondies du projet Verron, soulignent l'élargissement de la coalition de projet.

Figure 3 - 9 Les coalitions de projets de la LGV Rhin-Rhône



Réalisation : Carrouet, 2012

Enfin, le dernier fait marquant est l'adhésion des élus bourguignons, qui, dans la querelle les opposant aux élus du Jura, apportent directement leur soutien aux élus de l'est de l'aire Rhin-Rhône. Cette coalition de projet s'est également maintenue au regard des élus qui ont occupé le poste de président de l'association de lobbying. En plus de Jean-Pierre Chevènement et de Jean-

Marie Bockel, la présidence de l'association a été confiée à François Rebsamen, maire de Dijon, et plus récemment à Marie-Guite Dufay, présidente de la région Franche-Comté.

L'activité de lobbying menée par l'association auprès des instances nationales et européennes met également en perspective le rôle tenu par de grandes « figures » politiques locales et nationales. La coalition de projet n'aurait vraisemblablement pas pu être aussi forte sans la présence d'un acteur leader, « capable de porter dans le temps un projet tant au plan institutionnel que politique, et ce, aux différentes échelles de décision (Gumuchian *et al*, 2003, cité dans Faivre, 2003, p. 71)[432]. Jean-Pierre Chevènement, au vu des différentes archives, semble avoir joué ce rôle. En plus d'avoir transformé la logique initiale du scénario « Aisy-Vesoul-Belfort-Mulhouse », au profit du projet Verron, cet acteur a porté le projet par le biais de son association de lobbying et sur le plan national[433]. Il a su « adapter une position conforme au rôle pour lequel il est reconnu, quitte à jouer sur de nouveaux registres de l'action ou à s'inscrire dans une autre perspective territoriale que celle qui est, à l'origine la sienne » (Gumuchian *et al*, 2003, cité dans Faivre, 2003, p. 71)[434]. Il convient également d'ajouter une autre figure, Jean-Marie Bockel[435], qui a également soutenu ce projet. Ses mandats d'élu local, de député et de maire notamment, couplés aux fonctions ministérielles qu'il a occupé aux moments clés de l'avancement du projet ont contribué à inscrire le TGV Rhin-Rhône dans les schémas directeurs français et européen, condition nécessaire pour garantir la participation financière de l'État et de l'Union Européenne. On peut également souligner le rôle de Thierry Zettel[436], qui sans être un acteur politique, a su maintenir le consensus par son statut de secrétaire général de l'association, poste qu'il a occupées depuis la création de l'association jusqu'à la mise en service de la branche Est.

---

[432] GUMUCHIAN, Hervé *et al.* Les acteurs, ces oubliés du territoire. Paris : Anthropos, 2003 [cité dans FAIVRE, Emmanuel. Autoroutes, activités et territoires : résultats et propositions méthodologiques de recherche. *Les cahiers scientifiques du transport*. 2003, n°43-2003, p. 59-83]

[433] Durant l'histoire du projet de LGV Rhin-Rhône, c'est-à-dire de 1986 à 2001, Jean-Pierre Chevènement a occupé plusieurs mandats : **Maire de Belfort** (1983-1997, 2001-2007), **Conseiller régional de Franche-Comté** (1974-1988), **Président du Conseil régional de Franche-Comté** (1981-1982), **Député du Territoire de Belfort** (1986-1998, 1991-1997, 2000-2002), **Sénateur du Territoire de Belfort** (à partir de 2008), Ministre de la Défense (1988-1991), **Ministre de l'Éducation nationale** (1984-1986) et **Ministre de l'Intérieur** (1997-2000).

[434] GUMUCHIAN *et al. op. cit.*

[435] Durant l'histoire du projet de LGV Rhin-Rhône, c'est-à-dire de 1986 à 2001, Jean-Marie Bockel a occupé plusieurs mandats : **Maire de Mulhouse** (1989-2010), **Député du Haut-Rhin** (1988-1993, 1997-2002), **Secrétaire d'État au Commerce** (1984-1986), **Secrétaire d'État chargé de la Coopération et de la Francophonie** (2007-2008), Secrétaire d'État à la Défense et aux Anciens combattants (2008-2009), Secrétaire d'État à la Justice (2009-2010) et **Ministre du Commerce, de l'Artisanat et du Tourisme** (02/1986-03/1986).

[436] L'association « Trans Europe TGV Rhin Rhône Méditerranée » a deux salariés : le secrétaire administrative et le secrétaire générale. Ce dernier poste a été occupé de 1986 à 2011 par Thierry Zettel.

Le projet de LGV Rhin-Rhône apparaît bien comme une appropriation collective de la grande vitesse ferroviaire. Mais, la coalition de projet qui s'est manifestée au cours des phases de décision, dictée par l'intérêt individuel de chaque acteur de l'aire Rhin-Rhône, remet en cause l'existence d'un projet territorial. En effet, les élus ont adhéré à ce projet collectif dans le but de servir au mieux un intérêt local : la connexion de chaque ville au réseau à grande vitesse. En témoigne l'adhésion des élus bourguignons à la coalition de projet représentée par l'association de lobbying pour capter la future desserte à grande vitesse du TGV Rhin-Rhône. Si la coalition de projet s'est maintenue jusqu'à la réalisation de la branche Est, il convient d'analyser l'évolution des jeux d'acteurs dans le cadre des discussions sur la réalisation des branches Sud et Ouest.

6-1-2 Une coalition de projet maintenue pour défendre un aménagement convoité menacé

La période des années 1980-1990, favorable à l'émergence de projets de LGV, couplée à l'intense action de lobbying de l'association « Trans Europe TGV Rhin Rhône Méditerranée » a permis la réalisation de la branche Est. Mais la remise en cause du schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse de 1992 et plus récemment du SNIT, fait peser de lourdes incertitudes sur la réalisation complète de la LGV Rhin-Rhône. En l'absence de la branche Sud, ce projet ne remplit qu'imparfaitement sa fonction de transversale européenne, et la radiale Paris-Bâle-Zurich reste incomplète dans l'attente de l'achèvement de la branche Est et d'une hypothétique branche Ouest. Ces incertitudes peuvent donc conduire à une recomposition des jeux d'acteurs.

a – Des divergences entre acteurs au sujet de la branche Sud

Parmi les trois branches du projet de LGV Rhin-Rhône, le tronçon Sud est sans doute celui qui à l'heure actuelle cristallise le plus l'attention des acteurs de l'aire Rhin-Rhône. Malgré un soutien unanime de l'ensemble des acteurs, les divergences à propos de sa conception conduisent au renforcement des coalitions d'acteurs.

Dans le bilan des études préliminaires transmis au Ministre en charge des Transports en 2010, RFF a privilégié le fuseau Est, proche de l'autoroute A 36, avec la création de deux gares TGV ; la première à proximité de Dole, la seconde dans la périphérie de Lons-le-Saunier. RFF propose également d'ouvrir la nouvelle infrastructure au trafic de fret afin de compenser son manque de rentabilité. Cette mixité de la branche Sud est à l'origine de nouvelles divergences

entre les acteurs de l'aire Rhin-Rhône, chacun défendant la connexion de son territoire au réseau à grande vitesse.

Si le collectif « Rhin-Rhône Autrement », soutenant les intérêts du département du Jura, a été dissout, les représentants de la FNAUT Franche-Comté et les élus du Jura se montrent en faveur du fuseau Est privilégié par RFF. Ce positionnement s'explique par l'ambition des villes de Dole et de Lons-le-Saunier d'obtenir une gare TGV dans le périmètre de leur agglomération. Les enjeux liés à la création d'une gare TGV doloise sont d'ailleurs soulignés par S. Contini, responsable du service transport du Grand Dole : « la branche Sud va permettre de diminuer les gains de temps entre Strasbourg et Lyon. Cette future liaison a donc un intérêt en termes de vitesse pour les extrémités (Strasbourg et Lyon), mais cette situation est problématique pour les agglomérations intermédiaires. Il est difficile de concilier la desserte locale, au nom de l'aménagement de territoire, et les liaisons à long parcours entre les métropoles situées aux extrémités ». On peut d'ailleurs rappeler que face aux incertitudes pesant sur la réalisation de la branche Sud, le département du Jura avait dans un premier temps suspendu sa contribution au financement de la deuxième phase de la Branche Est. Ainsi, Jean Raquin, président du Conseil général du Jura, indique en 2008 : « le TGV Rhin-Rhône est un tout : il est une étoile ferroviaire dont les différentes branches ne peuvent se concevoir indépendamment les unes des autres. En 2006, le Conseil général manquait de garanties sur le passage effectif de la Branche Sud dans le Jura. Il avait même été contraint de suspendre sa participation financière à la Branche Est »[437].

Le choix des acteurs du Jura et de la FNAUT découle des incertitudes pesant sur la réalisation de la branche Sud. Plutôt que de s'inscrire dans un contre-projet, refusant la mixité de l'infrastructure, ces acteurs, pour bénéficier d'un accès au réseau à grande vitesse, se sont montrés favorables au projet soutenu par RFF.

En revanche, l'association de lobbying « Trans Europe TGV Rhin Rhône Méditerranée », sans être opposée à la réalisation des gares TGV de Dole et de Lons-le-Saunier, remet en cause la mixité proposée par RFF. D'un point de vue technique, la circulation sur le même tronçon de TGV et de trains de Fret impacte les temps de parcours. Plus précisément, alors que l'association défend une vitesse commerciale minimum de 320 km/h, la mixité du trafic limite la vitesse à 270 km/h entre Dole et Bourg-en-Bresse et à 220 km/h entre Bourg-en-Bresse et Lyon. Le refus de mixité de la branche Sud souligne la priorité donnée par l'association aux liaisons vers les pôles encadrants, comme ce fût le cas pour la branche Est. Comme l'indique S. Contini, « pour le Nord-Franche-Comté, l'enjeu de la branche Sud est le débouché vers la région

[437] RFF LGV RHIN-RHÔNE. *Le point de vue de…* [en ligne]. http://est.lgvrhinrhone.com/187-.php (consulté le 23.08.2012)

lyonnaise ». On peut d'ailleurs mentionner un extrait d'une lettre rédigée par François Rebsamen, lorsqu'il était président de l'association « Trans Europe TGV Rhin Rhône Méditerranée' », adressée à Jacques Barthélemy, Préfet de la Région Franche-Comté : « il faut concevoir cette branche Sud dans une perspective « d'excellence européenne » et, en conséquence, la fonder sur les principes suivants :

- la branche Sud doit répondre aux besoins d'un trafic voyageurs de dimension européenne,

- sa performance en termes de gains de temps de parcours est de ce fait essentielle,

- la mixité de la branche Sud ne doit pas contrevenir aux deux principes précédents, ce qui demande à être vérifié préalablement à toute décision »[438].

Malgré ces divergences au sujet de la branche Sud, la défense du projet de LGV Rhin-Rhône dans son ensemble fait l'objet d'un consensus associant l'ensemble des acteurs, y compris les élus du Jura.

Le projet de branche Ouest, depuis la déclaration de Projet d'Intérêt Général en 2007, renouvelée en 2010, est au point mort. L'association de lobbying manifeste régulièrement son intérêt pour la réalisation de ce tronçon. Par exemple, le compte-rendu de l'assemblée générale de l'association du vendredi 13 mars 2009 demande : « que les études de la branche Ouest complète soient enfin engagées [et] que la réalisation de celle-ci soit conçue en synergie avec celle de la branche Sud, puisque la branche Ouest est indispensable pour pouvoir faire fonctionner un itinéraire alternatif entre Paris et Lyon »[439]. D'ailleurs, il convient de rappeler que la réalisation conjointe des branches Est et Ouest, donnant la priorité à la radiale Paris-Bâle, est à l'origine de l'adhésion des élus bourguignons à la coalition de projet représentée par l'association de lobbying. La perspective de bénéficier d'une nouvelle gare TGV au sein de l'agglomération dijonnaise renforce le soutien des élus bourguignons à la coalition de projet. Comme le souligne B. Chalumeau[440] à propos de la LGV Rhin-Rhône : « c'est un projet où les trois branches sont indissociables. Ce n'est pas uniquement la branche Est. Dijon est au cœur des trois branches et le tronçon Ouest prévoit la réalisation d'une future gare sur le site de Porte-Neuve ».

---

438 ASSOCIATION TRANS EUROPE TGV RHIN RHONE MÉDITERRANÉE. *Chronologie de l'association.* [en ligne]. http://ass-tgv-rhin-rhone.net/lassociation/lassociation-et-le-tgv-rhin-rhone-chronologie/ (consulté le 23.08.2012)

439 ASSOCIATION TRANS EUROPE TGV RHIN RHONE MÉDITERRANÉE. *Chronologie de l'association.* [en ligne]. http://ass-tgv-rhin-rhone.net/lassociation/lassociation-et-le-tgv-rhin-rhone-chronologie/ (consulté le 23.08.2012)

440 Service aménagement et grandes infrastructures de transport du Grand Dijon.

Enfin, le consensus entre l'ensemble des acteurs de l'aire Rhin-Rhône pour promouvoir la réalisation complète du projet de LGV Rhin-Rhône s'apprécie également dans le cadre du soutien à la réalisation de la deuxième phase de la branche Est. Afin de défendre la finalisation de la branche Est, l'association affirme sa présence sur la scène médiatique avec l'achat d'une page dans le journal Le Monde du 9 septembre 2011, jour de l'inauguration de la première tranche de cette infrastructure par le Président Nicolas Sarkozy (**Fig. 3-10**). De plus, dans les semaines qui ont suivi l'annonce par Jérôme Cahuzac, secrétaire d'État au budget, de la remise en cause du SNIT, Jean-Pierre Chevènement a obtenu un entretien auprès de Frédéric Cuvillier, Ministre des Transports, et affirme « Madame Bacot, membre du Conseil général du développement durable, a été particulièrement chargée de mettre au point le plan de financement définitif. J'ai demandé au ministre qu'elle prenne contact rapidement avec les collectivités locales, et notamment avec les trois régions de Franche-Comté, Bourgogne et Alsace afin de finaliser avec elle le bouclage du plan de financement »[441].

Les incertitudes pesant sur la réalisation du projet complet de la LGV Rhin-Rhône soulignent la présence de coalitions de projets qui s'expriment différemment selon l'enjeu de desserte du territoire sur lequel s'exercent les compétences des acteurs. Si les débats relatifs au tracé de la branche Sud ont réactivé les coalitions de projets constituées dans le cadre des négociations du tracé de la branche Est, les élus de l'aire Rhin-Rhône, y compris ceux du Jura, défendent unanimement la LGV Rhin-Rhône. D'ailleurs, l'émergence d'un projet concurrent, le Paris-Orléans-Clermont-Lyon, renouvelle l'adhésion collective de l'ensemble des acteurs au projet de LGV Rhin-Rhône.

---

441 LE PAYS.FR. *TGV Rhin-Rhône : il reste 50 kilomètres à réaliser.* [en ligne]. http://www.lepays.fr/actualite/2012/07/28/tgv-rhin-rhone-il-reste-50-kilometres-a-realiser (consulté le 16.08.2012)

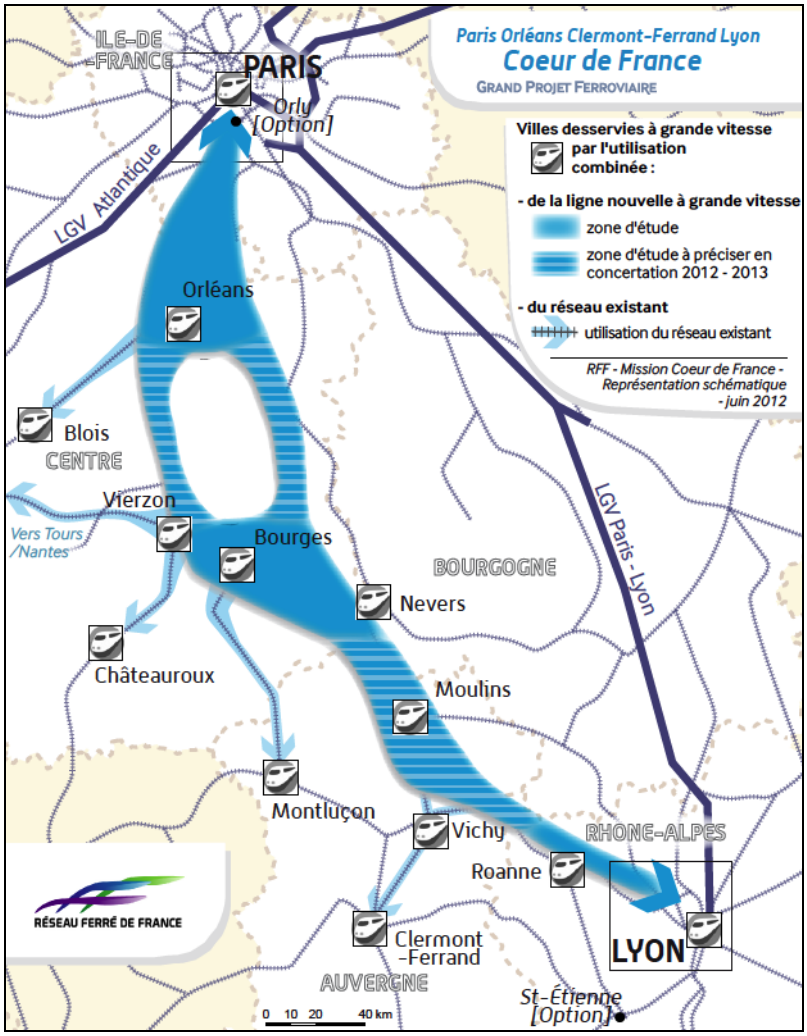
Figure 3 - 10 La page achetée par l'association « Trans Europe TGV Rhin Rhône Méditerranée » dans Le Monde (08/09/2011)

Source : ASSOCIATION TRANS EUROPE TGV RHIN RHONE MÉDITERRANÉE. *Page d'accueil.* [en ligne]. http://ass-tgv-rhin-rhone.net/accueil/ (consulté le 16.08.2012)

b – Un consensus de l'ensemble des acteurs face au POCL

Le projet de LGV POCL (Paris-Orléans-Clermont-Lyon), inscrit dans la loi de programmation du Grenelle de l'Environnement, prévoit la desserte de treize villes du centre de la France parmi lesquelles figurent Orléans, Bourges, Nevers, Moulins, Vichy et Clermont-Ferrand. Le débat public, mené du 3 octobre 2011 au 31 janvier 2012, a conduit à retenir les fuseaux Est et Ouest pour des études plus approfondies (**Fig. 3-11**).

Figure 3 - 11 Les fuseaux retenus pour la LGV POCL



Source : RFF. *Le projet Cœur de France- Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL).* [en ligne]. http://www.rff.fr/reseau/projets/nouvelles-lignes/ligne-grande-vitesse-paris-orleans-clermont-lyon (consulté le 16.08.2012)

Présenté comme une alternative à la saturation de la LGV Sud-Est, le projet POCL, malgré sa remise en cause récente, constitue un projet concurrent de la LGV Rhin-Rhône. En effet, sur son site internet, RFF indique : « le projet Cœur de France répond à des besoins considérés jusqu'à présent de façon isolée : une meilleure accessibilité des territoires du centre de la France, et la désaturation de l'actuelle LGV Paris-Lyon »[442]. De plus, au cours des entretiens que nous avons réalisés, X. Gruz, directeur du projet de la branche Est à RFF, signale cette situation de concurrence[443] : « ces projets sont concurrents mais c'est assez difficile à analyser

[442] RFF. *Le projet Cœur de France-Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL.).* [en ligne]. http://www.rff.fr/reseau/projets/nouvelles-lignes/ligne-grande-vitesse-paris-orleans-clermont-lyon (consulté le 16.08.2012)

[443] Nous avons rencontré cet acteur le 24 janvier 2011. À cette date, le dossier du POCL était en cours de préparation pour le débat public.

pour l'instant. RFF va étudier les différents projets et il y aura des choix à faire. Ces choix seront faits par le Ministre des Transports en fonction d'un contexte économique et politique. Il y a des enjeux et des points de comparaison à préparer notamment par les politiques ».

Face à cette concurrence qui menace l'achèvement de la LGV Rhin-Rhône, la coalition de projet a réagi par l'intermédiaire d'un communiqué de l'association « Trans Europe TGV Rhin Rhône Méditerranée »[444] en date du 31 janvier 2012, le jour de clôture du débat public de la LGV POCL. Ce document fait état de la concurrence des projets et affiche la supériorité du projet de LGV Rhin-Rhône. La démonstration s'articule autour de deux arguments majeurs. Le premier met en lumière l'intérêt du projet face à la saturation de la LGV Sud-Est. « Le projet de LGV Rhin-Rhône dans ses différentes branches constitue une réponse qu'il convient d'ores et déjà d'étudier plus en détail et qui pourrait être opérationnelle pour des coûts beaucoup moins élevés que ceux du POCL. En effet, la combinaison Branche Ouest-Branche Sud de la LGV Rhin-Rhône a également pour fonction, comme le POCL, de relier Paris à Lyon. Cette fonctionnalité a été précisément envisagée lors du débat public de la Branche Sud qui a eu lieu en 2000 et a été clairement mentionnée dans les cahiers des charges des études préliminaires pour les branches Sud en 2003 et Ouest en 2010 »[445]. Le second argument met en avant la dimension européenne spécifique de la LGV Rhin-Rhône. Après avoir mentionné l'inscription du projet dans les différents programmes européens, l'association de lobbying indique que « le lancement de nouveaux projets de LGV doit s'inscrire dans une double vision nationale et européenne. La connexion des territoires français à Paris ne peut devenir le critère prioritaire pour engager de nouveaux projets et abandonner les projets en cours de réalisation »[446].

L'avis communiqué par l'association « Trans Europe TGV Rhin-Rhône » met en évidence le soutien de l'ensemble des élus de l'aire Rhin-Rhône à ce projet collectif. Les réactions exprimées face au projet POCL soulignent, à l'image de ce qui s'est produit pour les branches Est et Ouest, la convergence des intérêts des acteurs de l'aire Rhin-Rhône. Cependant, si l'association s'affiche comme le porte-parole de l'ensemble des élus de l'aire Rhin-Rhône, on peut s'interroger sur la position des élus bourguignons, qui pourraient jouer « sur les deux tableaux ». En effet, le projet POCL a pour fonction de desservir la bordure ouest de la région Bourgogne, et notamment Nevers, mais également le sud-ouest du département de la Saône-et-Loire. Or, parmi

---

[444] Le communiqué est inséré en annexe.

[445] Source : ASSOCIATION TRANS EUROPE TGV RHIN RHONE MÉDITERRANÉE. *Avis de l'association/POCL*. [en ligne]. http://ass-tgv-rhin-rhone.net/lassociation/documents-divers/avis-de-lassociation-pocl/ (consulté le 16.08.2012)

[446] Source : ASSOCIATION TRANS EUROPE TGV RHIN RHONE MÉDITERRANÉE. *Avis de l'association/POCL*. [en ligne]. http://ass-tgv-rhin-rhone.net/lassociation/documents-divers/avis-de-lassociation-pocl/ (consulté le 16.08.2012)

les Vice-Présidents de l'association de lobbying figurent François Patriat, Président du Conseil régional de Bourgogne, et Arnaud Montebourg, ancien Président du Conseil Général de Saône-et-Loire. Même si ces derniers ne sont pas intervenus dans les débats, le cas de la Bourgogne pourrait montrer là encore la fragilité des coalitions de projets face aux enjeux particuliers de desserte.

L'analyse du soutien du projet de LGV Rhin-Rhône par les acteurs souligne l'appropriation collective de la grande vitesse ferroviaire. Si l'historique du projet montre l'adhésion à un projet collectif, les coalitions de projets et donc le positionnement des acteurs ne sont finalement que le reflet de la situation intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône. En effet, devant l'enjeu soulevé par ce projet, le positionnement des acteurs montre l'intérêt porté pour les liaisons en direction des pôles encadrants ; en témoigne la coalition de projet entre élus de l'est de l'aire Rhin-Rhône et de la Bourgogne dans la querelle qui oppose ces derniers aux élus du Jura. Ainsi, la consultation des archives n'a fait apparaître à aucun moment la volonté des élus de défendre le projet de LGV pour l'amélioration des liaisons intra-métropolitaines. L'appropriation collective de la LGV par les acteurs de l'aire Rhin-Rhône ne révèle pas l'existence d'un projet territorial commun, ce que confirme la concertation sur le schéma de desserte de la branche Est.

6-2 Un effacement de la coalition de projet dans la négociation du schéma de desserte ?

La coalition de projet mise en place pour la définition du tracé de LGV Rhin-Rhône souligne l'intérêt porté par les acteurs à l'accès au réseau à grande vitesse. L'enjeu que représente la desserte nous conduit à analyser plus finement les jeux d'acteurs qui se sont manifestés lors de la définition de l'offre de la branche Est.

L'évolution de l'accessibilité ferroviaire, présentée dans le chapitre 5, a montré que la situation intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône pourrait être renforcée à la suite de la mise en service de la branche Est. Les acteurs du Nord-Franche-Comté, à l'initiative de la coalition, ont d'ailleurs obtenu gain de cause, si l'on considère le renforcement de l'accessibilité en direction de la région parisienne.

Face à l'intérêt manifesté par les acteurs de l'aire Rhin-Rhône pour les relations en direction des pôles encadrants, au détriment des relations intra-métropolitaines, la coalition de projet, représentée par l'association de lobbying, semble s'atténuer au profit des demandes individuelles de chacun. Cette évolution interroge également le rôle joué par la Métropole Rhin-Rhône, qui incarne dans les discours, un projet territorial pour l'aire Rhin-Rhône. Dans quelle mesure cette entité politique s'est-elle imposée comme le porte-parole des acteurs au profit de la desserte de l'aire Rhin-Rhône ?

Après avoir présenté le fonctionnement de la concertation du schéma de desserte de la branche Est et les sources utilisées pour cerner les jeux d'acteurs (6-2-1), nous vérifierons, à partir des résultats, si les intérêts particuliers qui se sont manifestés lors des négociations ont contrarié l'émergence d'un projet territorial pour l'aire Rhin-Rhône (6-2-2).

6-2-1 Une démarche de concertation pour concilier des intérêts divergents

a - Les sources utilisées pour cerner les jeux d'acteurs

L'analyse de la concertation en vue de l'élaboration du schéma de desserte, qui s'est déroulée du 7 octobre 2008 au 29 janvier 2010, s'appuie sur trois sources complémentaires. La première regroupe les rapports de réunions[447] et le bilan final[448] mis à disposition par la DREAL[449] Franche-Comté. La deuxième repose sur les entretiens réalisés auprès des acteurs de l'aire Rhin-Rhône à propos de l'offre de desserte. Enfin, un entretien auprès de Claude Liebermann, l'un des deux médiateurs[450] choisis pour la mission de concertation, complète le dispositif. En tant que membre du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), Claude Liebermann a participé à plusieurs missions de ce type, dont la définition du schéma de desserte de la première phase de la LGV Est Européenne et la constitution du plan de financement de la deuxième tranche. Il a également été chargé de mettre en œuvre le plan de financement de la deuxième tranche de la branche Est. Son expertise et sa fonction de médiateur dans le cadre de la concertation sur le schéma de desserte lui permettent d'appréhender les jeux d'acteurs avec un certain recul. Le questionnaire[451] qui lui a été adressé nous permet de revenir, d'une part sur les différentes étapes de la démarche de concertation, en portant un regard particulier sur les attentes des acteurs et sur l'existence d'éventuels conflits, et d'autre part de recueillir sa vision de l'aire Rhin-Rhône et de la Métropole Rhin-Rhône. Ses propos soulignent d'ailleurs l'absence d'une dimension territoriale de l'aire Rhin-Rhône. Pour lui, l'aire Rhin-Rhône est « un réseau de villes moyennes entre Dijon et Mulhouse-Bâle, à une distance temps comprises entre une demi-heure et une heure de l'autoroute et de la LGV, facteurs de liaisons et de développement coordonné », et la Métropole Rhin-Rhône se définit essentiellement comme un « réseau de villes entre Dijon et Mulhouse, à condition de le doter d'une organisation commune

---

[447] Les rapports mis en ligne concernent les réunions du 7 octobre 2008 et du 29 janvier 2010.
Source : Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire, Comité de pilotage élargi de la LGV Rhin-Rhône du 7 octobre 2008.
Source : Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire, Comité de concertation sur le schéma de dessertes à la mise en service de la première phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône. 29 janvier 2009

[448] Source : Conseil général de l'Environnement et du Développement durable, Élaboration du schéma de desserte de la branche Est (1ère tranche) de la LGV Rhin-Rhône, rapport de mission. juillet 2010

[449] Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

[450] Marie-Line Meaux, également médiatrice pour la mission de concertation, n'a pas souhaité nous rencontrer pour l'entretien.

[451] L'entretien s'est déroulé en deux temps. Nous avons envoyé le questionnaire à Claude Liebermann. Puis, nous avons réalisé un entretien téléphonique, le 4 juin 2012, pour compléter les réponses écrites.
L'intégralité de l'entretien est intégré en annexe.

métropolitaine, qui n'existe pas aujourd'hui […] Cela supposerait, outre le réseau de communication qui va exister, une coopération renforcée entre les collectivités pour mettre en place et faire fonctionner les outils nécessaires ». À ses yeux, la dimension circulatoire qui caractérise cette portion d'espace n'est pas un élément suffisant pour la territorialisation de l'aire Rhin-Rhône.

b - Trois acteurs majeurs : le gestionnaire, l'opérateur et les collectivités territoriales

La constitution du schéma de desserte, que l'on peut définir comme l'offre de transport associée à la mise en service de l'infrastructure de transport, nécessite l'adoption d'une démarche de concertation. Mise en œuvre notamment pour la première tranche de la LGV Est Européenne, elle vise à concilier des intérêts parfois contradictoires. Comme l'exprime Claude Liebermann, « nous sommes dans le domaine de responsabilité de l'Etat, pour le financement, et des opérateurs ferroviaires, la SNCF, pour les dessertes. Mais la nécessité de mettre en place des plans de financement complexes, avec des participations locales importantes […], incitent à préparer les évolutions, à rapprocher les points de vue ».

Ainsi, trois grandes catégories d'acteurs, aux intérêts parfois divergents, interviennent dans la définition du schéma de desserte. La SNCF, en tant qu'opérateur de transport, cherche à mettre en place, au nom d'une logique commerciale, les liaisons ferroviaires les plus rentables en maximisant le nombre de voyageurs. RFF, le gestionnaire de l'infrastructure, participe de son côté à l'élaboration du plan de circulation des TGV par l'attribution des sillons ferroviaires et la définition de la redevance acquittée par la SNCF pour le passage des trains. De leur côté, les collectivités territoriales qui ont largement participé au financement de l'infrastructure, souhaitent obtenir la desserte la plus étoffée pour optimiser leur connexion au réseau à grande vitesse.

C'est souvent entre collectivités territoriales et opérateurs de transport que les points d'achoppement sont les plus nombreux. La logique d'efficacité et la recherche de rentabilité poussent la SNCF à privilégier les gains de temps entre pôles encadrants au détriment de la desserte des territoires intermédiaires, qui, même si elle apporte un gain potentiel de voyageurs, a un impact sur les temps de parcours. Ce risque d'effet-tunnel, bien réel pour l'aire Rhin-Rhône (contournements ferroviaires de Dijon et de Mulhouse, gares nouvelles en périphérie des pôles franc-comtois) conduit les collectivités territoriales à demander un renforcement de leur desserte.

Pour résorber d'éventuels conflits entre les différents partenaires, la mission mise en œuvre dans le cadre de la définition du schéma de desserte de la branche Est s'est déroulée en trois étapes. Dans un premier temps, les deux médiateurs, assistés par les services de la DREAL,

ont recueilli l'ensemble des propositions des collectivités territoriales[452]. Ensuite, la SNCF et RFF ont exprimé leur avis sur ces demandes. Enfin, comme l'indique Claude Liebermann, « les réponses ont pris place dans un cadre général d'offre de desserte proposé par la SNCF, auquel appartient la décision finale ».

Ainsi, l'analyse des processus qui ont conduit à la définition du schéma de desserte, à travers les différentes propositions, permet de voir si les acteurs ont défendu un projet collectif, celui de la desserte de l'aire Rhin-Rhône ou si les demandes individuelles l'ont emporté.

6-2-2 – Une coalition de projet inexistante pour la démarche de concertation

a - Un enjeu : le respect du dossier d'approbation ministérielle

La démarche de concertation en vue de l'élaboration du schéma de desserte de la branche Est fait apparaître deux types de « conflits ». Un premier point de divergence, entre l'opérateur de transport et le gestionnaire de l'infrastructure, a concerné le prix des péages que la SNCF doit payer à RFF. Comme l'indique Claude Liebermann, « la SNCF est très sensible au niveau des péages pratiqués par RFF sur la ligne nouvelle et aussi sur la ligne Paris-Lyon, ce qui a nécessité des arbitrages approfondis ».

Le deuxième point de discorde, qui oppose la SNCF et les collectivités territoriales, à propos du respect du dossier d'approbation ministérielle, souligne l'absence de coalition de projet entre les acteurs de l'aire Rhin-Rhône. En effet, les collectivités territoriales se sont mobilisées pour le respect du dossier d'approbation ministérielle sur la relation radiale Paris-Bâle-Zurich, mais aussi et surtout sur la relation transversale. Comme l'indique Claude Liebermann : « toutes les collectivités ont insisté pour que soient respectées les perspectives tracées par la décision d'approbation ministérielle qui les concernaient. Cela a été globalement possible dans la majorité des cas sur la liaison Paris-Mulhouse-Bâle mais plus difficile sur l'axe Strasbourg-Lyon ». En effet, nous avons déjà signalé le non-respect de ce document. Alors qu'en 2004, dix liaisons radiales et huit liaisons transversales étaient prévues, le schéma de desserte de 2011 donne plus d'importance aux radiales, avec onze relations, au détriment des relations transversales[453] dont le nombre est réduit à six. La faible rentabilité de la transversale a conduit à la diminution de l'offre initialement envisagée puisque : « la SNCF a insisté sur la nécessité absolue de valider la structure

[452] En plus des cinq réunions plénières réunissant l'ensemble des acteurs, sept réunions avec les régions et les principales agglomérations et quatre réunions avec les services techniques des collectivités ont eu lieu.
[453] Voir Chapitre 4

des dessertes mises en place par une réalité commerciale, notamment pour les liaisons rapides Strasbourg-Lyon, ce qui a conduit à des réponses expérimentales ».

Dans le cadre du dossier d'approbation ministérielle, l'importance des demandes individuelles, au détriment d'un projet collectif, peut s'illustrer par les réactions des acteurs franc-comtois rencontrés lors des entretiens.

La réaction des acteurs du Nord-Franche-Comté souligne premièrement l'intérêt porté aux relations en direction de la région parisienne qui rappelons-le fût à l'origine de la coalition de projet portée dès 1986 par Jean-Pierre Chevènement. Ainsi, comme l'indique A. Lavallée, directrice du pôle développement durable à la CCI de Belfort, c'est « le secteur de Belfort-Montbéliard qui gagne le plus car le TGV fait gagner du temps sur des destinations comme Paris, Lyon et également Zurich ». On peut également ajouter les propos de Thierry Zettel, secrétaire général de l'association de lobbying : « les agglomérations qui gagnent le plus avec la branche Est sont celles qui ont été exclues pendant 30 ans. Pour rappel, le TGV est arrivé en 1981 à Besançon. Pour Belfort et Montbéliard, on a un phénomène de rattrapage par la réinscription dans le réseau à grande vitesse. Elles ont beaucoup souffert de cette situation d'enclavement. C'est une remise à niveau au sens égalitariste du terme ».

Les réactions des acteurs de l'agglomération de Besançon, montrent également l'affaiblissement de la coalition de projet et l'importance accordée aux relations avec la région parisienne. Par exemple, C. Montangon, directrice du service transport au Conseil régional de Franche-Comté, indique : « nous n'avons aucun gain de temps vers Paris même si nous gagnons un peu en fréquence. Mulhouse et Dijon sont des « hubs » pour la SNCF, des gares de correspondance. Elles tirent tous les bénéfices du projet ».

Si l'intérêt porté par chaque acteur de l'aire Rhin-Rhône pour le niveau de desserte de sa ville apparaît logique, les jeux d'acteurs qui se sont manifestés à propos de l'élaboration du schéma de desserte soulignent l'affaiblissement de la coalition de projet pourtant très présente au moment des négociations sur le tracé ; d'autant que la Métropole Rhin-Rhône, pourtant présentée comme un facteur de cohésion territoriale, n'est pas intervenue dans la définition de l'offre de desserte.

b - L'illusion de la Métropole Rhin-Rhône

L'absence de la Métropole Rhin-Rhône dans les négociations constitue le deuxième fait marquant de l'analyse de l'élaboration du schéma de desserte. Pourtant, l'entretien auprès d'E. Anguenot, conduit un an après le rendu final de la concertation, laissait présager la constitution

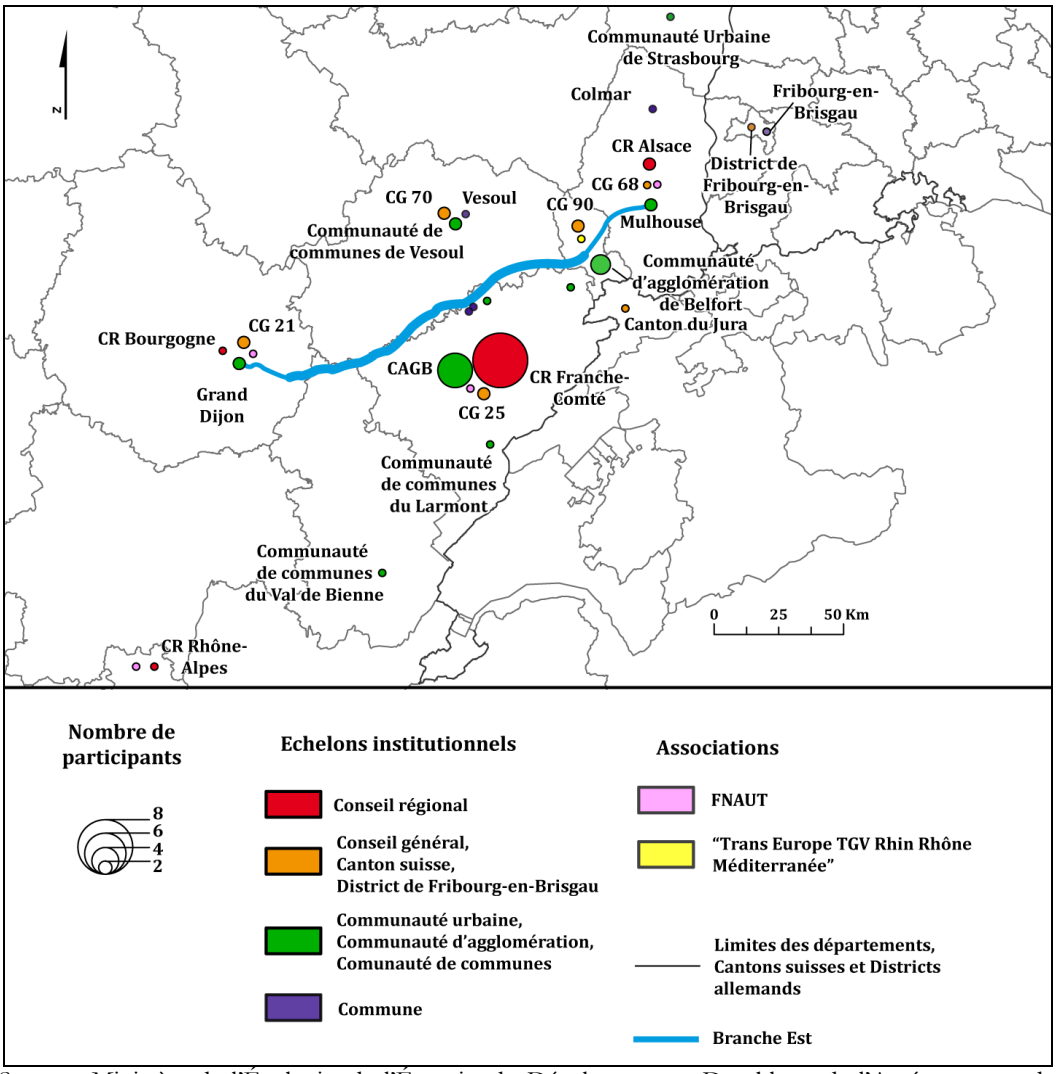
d'un véritable projet collectif. Ainsi, le directeur de la Métropole Rhin-Rhône indique : « l'ensemble des villes sollicitées par la SNCF ont choisi de répondre par la voie de la Métropole Rhin-Rhône. La constitution du schéma sert chacun et tous, alors que chaque agglomération aurait pu demander le maximum de trains pour elle et se désintéresser de ce que le voisin pouvait attendre ».

Si la Métropole Rhin-Rhône, et le projet territorial qu'elle porte, sont clairement identifiés dans les discours, l'analyse des participants aux réunions de concertation montre que cet acteur est absent de l'ensemble des discussions. L'exemple du comité de pilotage élargi du 7 octobre 2008 (**Fig. 3-12**) montre que la totalité des villes desservies par la branche Est sont présentes à cette réunion, y compris les collectivités suisses. Outre l'absence de la Métropole Rhin-Rhône, il convient d'indiquer la forte participation des collectivités territoriales franc-comtoises, l'ensemble des échelons administratifs, de la commune au Conseil régional, étant représenté. Cette mobilisation s'explique notamment par la création des deux nouvelles gares TGV à proximité de Besançon et de Belfort-Montbéliard. En définitive, comme l'indique Claude Liebermann, « il n'y a pas de volonté collective par rapport à la Métropole Rhin-Rhône. C'est plus un concept théorique que pratique »[454].

Enfin, il convient de signaler la présence de l'association « Trans Europe TGV Rhin Rhône Méditerranée », représentée par Thierry Zettel, à l'ensemble des réunions. Toutefois, selon Claude Liebermann, ses revendications ont davantage concerné la réalisation du projet de LGV Rhin-Rhône et plus particulièrement la deuxième tranche de la branche Est. Il semble donc, que l'association de lobbying ne soit pas intervenue en tant que porte-parole des acteurs de l'aire Rhin-Rhône au sujet de la desserte.

[454] Ces propos ont été recueillis au cours de l'entretien par téléphone. Ils n'ont pas été enregistrés.

Figure 3 - 12 Les acteurs ayant participé au comité de pilotage élargi du 7 octobre 2008



Source : Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire, Comité de pilotage élargi de la LGV Rhin-Rhône du 7 octobre 2008. 29 janvier 2009
Réalisation : Carrouet, 2012

L'analyse de la concertation pour l'élaboration du schéma de desserte montre clairement la faible coordination des acteurs en faveur d'un renforcement des relations intra-urbaines au sein de l'aire Rhin-Rhône, en témoigne l'absence de la Métropole Rhin-Rhône, qui pouvait représenter ce projet collectif. L'enjeu de la desserte souligne également l'affaiblissement de la coalition de projet mise en œuvre dans le cadre de la définition du tracé, la desserte locale défendue par chaque acteur étant prioritaire sur l'intérêt commun.

CONCLUSION DU SIXIÈME CHAPITRE

L'analyse des concertations menées dans le cadre de la définition du tracé de la LGV Rhin-Rhône et de la desserte de la branche Est met en évidence une appropriation collective de la grande vitesse ferroviaire par la majorité des acteurs de l'aire Rhin-Rhône.

Ce projet est né d'une initiative locale, celle de raccorder le Nord-Franche-Comté et le sud de l'Alsace au réseau à grande vitesse français. Mais, **la proposition, dite « projet Verron », accompagnée d'une intense action de lobbying menée par l'association « Trans Europe TGV Rhin Rhône Méditerranée » a fait émerger une coalition de projet associant la majorité des acteurs de l'aire Rhin-Rhône**. Elle a notamment conduit à inscrire le projet dans les schémas directeurs européen et français.

Pourtant, au vu de l'historique du projet, **cette appropriation collective ne constitue pas une base solide pour l'émergence d'un territoire puisque l'adhésion à ce projet collectif est avant tout dictée par l'intérêt individuel, chaque acteur défendant la connexion de sa ville au réseau à grande vitesse ferroviaire.** D'ailleurs, cet enjeu est confirmé par l'analyse de la concertation pour le schéma de desserte de la branche Est, qui révèle l'importance des demandes particulières et **l'absence de la Métropole Rhin-Rhône dans les négociations.**

Pour confirmer ces premiers résultats, nous analysons dans un deuxième temps, les stratégies de valorisation adoptées dans le cadre de la mise en service de la branche Est afin de voir si elles sont à l'origine de l'émergence d'un territoire de projets commun à l'ensemble des villes de l'aire Rhin-Rhône.

CHAPITRE 7 – LES STRATEGIES DE VALORISATION LIEES A LA NOUVELLE OFFRE DE TRANSPORT : VERS L'EMERGENCE D'UN TERRITOIRE DE PROJETS ?

> *« Si les effets structurants n'appartiennent que par complaisance ou manque de rigueur au langage scientifique, ils ont en revanche toute leur place dans le lexique politique. Mythe opératoire – à l'instar de la notion de service public dans d'autres contextes -, ils permettent l'action, en donnant aux décideurs publics de bonnes raisons d'agir ». (Offner, 1995, p.95)*[455]

L'analyse des projets et stratégies de valorisation constituent la deuxième forme d'appropriation dans l'analyse de la relation entre la nouvelle offre de transport et le développement territorial. L'émergence des projets liés à l'amélioration de l'accessibilité et à « l'image de modernité véhiculée par la nouvelle offre ferroviaire » (Facchinetti-Mannone, 2003, p.76)[456], s'inscrit dans la problématique des « effets structurants », « l'accessibilité aux infrastructures [étant] perçue comme une condition initiale de développement par un grand nombre d'acteurs politiques, signe d'une confusion largement répandue entre accessibilité et attractivité » (Bérion *et al*, 2007, p.655)[457]. Si la nouvelle infrastructure apporte un surplus d'accessibilité, ses effets sur l'attractivité des territoires, c'est-à-dire « la capacité à drainer et à ancrer des hommes et des activités, des capitaux et des compétences, sur un territoire » (Angeon, Rieutort, 2007, p.238)[458], sont, depuis les années 1970, largement remis en question.

Le manque de recul pour apprécier les « effets territoriaux » d'une infrastructure récemment mise en service, nous conduit à analyser l'anticipation des acteurs, et l'appropriation sous-jacente de la nouvelle offre de transport, dans la mise en œuvre de projets de

---

455 OFFNER, Jean-Marc. Introduction au débat : Logiques de l'action. *Sciences de la société,* 1995, n°35, p. 95-97

456 FACCHINETTI-MANNONE, Valérie. Les gares TGV périphériques : de nouveaux pôles de développement ?, *Métropolisation et grands équipements structurants*. Toulouse : Presses Universitaires du Mirail, 2003, p.71-84.

457 BÉRION, Pascal, JOIGNAUX, Guy, LANGUMIER, Jean-François. L'évaluation socio-économique des infrastructures de transport : enrichir les approches du développement territorial. *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, 2007, n°4, p.651-676

458 ANGEON, Valérie, RIEUTORT, Laurent. L'attractivité territoriale en questions. In : Actes de la journée d'étude du 21 septembre 2006 : *Nouvelles attractivité des territoires et engagement des acteurs*. Clermont-Ferrand : Presses universitaires Blaise Pascal, 2007, 240p.

développement territoriaux. Dans cette relation complexe entre transport et développement territorial, où règne la confusion entre accessibilité et attractivité, nous interrogeons l'existence d'un territoire de projets commun à l'ensemble des villes de l'aire Rhin-Rhône impulsé par une action coordonnée des acteurs. L'articulation entre les dynamiques liées aux configurations spatiales et la capacité des acteurs à s'organiser (Lardon, Piveteau, 2005)[459] pose la question de la gouvernance de territoire de projets, que la Métropole Rhin-Rhône appelle de ses vœux. La capacité des acteurs à mettre en place un tel projet repose, selon Emmanuel Faivre, sur « trois paramètres prépondérants » (Faivre, 2003, p.71)[460] : leur capacité à collaborer, à être soutenus par des leaders et à anticiper et définir des projets pertinents.

Après être revenus sur la question des effets territoriaux des infrastructures de transport, nous présenterons la méthodologie mise en œuvre pour vérifier l'existence d'un territoire de projets commun à l'aire Rhin-Rhône (7-1). Les stratégies de valorisation mises en œuvre sont-elles le reflet d'une appropriation collective favorable au développement territorial de l'aire Rhin-Rhône ? (7-2).

---

[459] LARDON, Sylvie, PIVETEAU, Vincent. Méthodologie de diagnostic pour le projet de territoire : une approche par les modèles spatiaux. *Géocarrefour*, 2005, vol.80/2, p. 75-90

[460] FAIVRE, Emmanuel. Autoroutes, activités et territoires : résultats et propositions méthodologiques de recherche. *Les cahiers scientifiques du transport*, 2003, n°43, p. 59-83

7-1 La grande vitesse ferroviaire : un facteur de développement territorial ?

Le lien « automatique » entre nouvelle offre de transport et développement des territoires desservis réapparaît systématiquement lors de la mise en service de nouvelles infrastructures, soulignant la dimension « incantatoire » de ces « effets structurants » dans la sphère politique. Pourtant, les travaux scientifiques consacrés à cette question ont remis en cause l'existence d'une causalité linéaire et se prononcent davantage en faveur d'une adaptation réciproque entre transport et territoire. En plus de l'influence des dynamiques spatiales préexistantes, ces études soulignent l'importance des stratégies d'anticipation adoptées par les acteurs locaux.

Pour vérifier l'émergence d'un territoire de projets lié à la mise en service de la branche Est, nous ferons état dans un premier temps des principaux enseignements des études sur la relation entre transport et territoire, en insistant, compte tenu des temporalités de la thèse, sur la nécessaire anticipation des effets territoriaux (7-1-1).

La méthodologie mise en œuvre pour évaluer l'influence de cette anticipation sur la construction d'un territoire de projets associe des données qualitatives, issues d'entretiens, et des données quantitatives reposant sur le recensement des projets mis en œuvre par les acteurs locaux (7-1-2).

7-1-1 La question des « effets structurants »

a – Une adaptation réciproque entre infrastructure et territoire

Les recherches portant sur la relation entre transport et territoire soulignent l'existence de deux types d'effets. Les effets directs, qui apparaissent à court terme en lien avec la construction de l'infrastructure, sont très divers : des effets de chantier, tels que la participation des entreprises locales à la réalisation de l'infrastructure, aux effets d'emprise, liés notamment aux dommages causés par les travaux sur le milieu naturel.

La recherche d'une relation indirecte entre les grands équipements de transport et le développement économique est un sujet complexe qui oppose deux conceptions forts différentes (Barré, 1997)[461]. Pour les élus politiques, techniciens et ingénieurs, qui ont à charge de justifier les investissements consentis, les autoroutes et LGV constituent un gage de développement

[461] BARRÉ, Alain. Le réseau autoroutier : un outil rapidement valorisé, des effets controversés. *Annales de Géographie*, 1997, Vol. 106, n°593, pp. 81-106

économique. Cette croyance dans la propriété structurante des infrastructures de transport est renforcée par la mise en place des lois de décentralisation dans la mesure où le champ de la prospective territoriale, en partie transféré aux collectivités territoriales « les invite à développer l'attractivité et l'attraction des espaces qu'ils gouvernent » (Bérion, Joignaux, Langumier, 2007)[462].

Pourtant, depuis le milieu des années 1970, les scientifiques remettent en cause ce déterminisme technique et soulignent la difficulté de saisir les interactions entre la nouvelle offre de transport et le développement des territoires, ces « effets territoriaux » résultant d'une convergence de facteurs. Comme l'indique François Plassard à propos des autoroutes : « il faudra donc peu à peu évacuer la vision rassurante et simpliste d'effets résultant de façon mécanique de la création d'une autoroute. Il sera nécessaire de situer l'aménagement routier et la décision de la réaliser à l'intérieur des structures économiques et sociales existantes pour voir en quoi il dépend d'elles et comment il les modifie » (Plassard, 2003))[463]. Les différentes études, et notamment les observatoires, mis en place dans le cadre de grands aménagements routiers et ferroviaires remettent progressivement en cause la notion « d'effets structurants » et soulignent l'adaptation réciproque entre infrastructures de transport et territoire. Ainsi, Jean-Marc Offner traduit par le terme de « congruence » la complexité de ces relations : « on s'affranchit, de cette façon, du rapport de cause à effet (de la poule et de l'œuf…) au profit d'un modèle d'adaptation réciproque : le TGV ne provoque pas la création des technopoles mais il est le mode de transport correspondant le mieux – à un moment donné - à l'apparition de nouvelles formes d'organisation spatiale des entreprises innovantes » (Offner, 1993, p.6)[464].

Les réflexions scientifiques consacrées à la relation transport-territoire, en plus de souligner la convergence de facteurs dans l'apparition d'effets territoriaux, mettent au premier plan l'importance des dynamiques spatiales et économiques locales. En effet, s'il est difficile d'évaluer exactement l'impact d'une infrastructure de transport sur l'organisation spatiale des territoires desservis, les spécificités et l'importance des ressources locales constituent des facteurs de premier ordre pour le développement territorial. Ainsi, la mise en service d'une nouvelle infrastructure conduit généralement au renforcement des tendances préexistantes (Di Méo,

---

462 BÉRION, P., JOIGNAUX, G., LANGUMIER, J-F., *op. cit.*

463 PLASSARD, François. *Transport et territoire*. Paris : La Documentation française, 2003. 104p.

464 OFFNER, Jean-Marc. Les « effets structurants » : mythe politique, mystification scientifique. *L'Espace géographique*, 1993, n°3, p. 233-242

2001)[465]. Par exemple, la LGV Sud-Est a accentué la polarisation exercée par Paris sur les petits pôles urbains de Mâcon et du Creusot-Montceau-les-Mines (Facchinetti-Mannone, 2006)[466].

Ces études mettent également en évidence l'importance des mesures d'accompagnement, reflet de l'appropriation de la nouvelle offre de transport par les acteurs locaux. Comme l'indique Pascal Bérion : « sans attendre la mise en service de l'autoroute et en anticipant sur les effets potentiels, se définissent localement différentes stratégies de politique d'accompagnement et de valorisation de l'infrastructure qui visent à mettre en place de nouveaux équipements, considérés comme de nécessaires vecteurs de développement » (Bérion, 2002, p15)[467]. Ainsi, la croyance en la propriété structurante des infrastructures de transport conduit les acteurs locaux à anticiper le développement des territoires prochainement desservis, en créant notamment des zones d'activités à proximité des gares TGV ou des échangeurs autoroutiers.

Enfin, les travaux scientifiques montrent que les changements induits par la nouvelle offre de transport apparaissent sur des laps de temps variables. Si l'évolution des pratiques de mobilité se manifeste peu de temps après la mise en service de l'infrastructure, le développement territorial lié aux stratégies de valorisation, quelque soit le degré d'anticipation des acteurs, s'apprécie à moyen terme.

La remise en question des effets structurants des infrastructures de transport par les travaux scientifiques, souligne le rôle prépondérant du contexte local et des capacités des acteurs locaux à anticiper l'arrivée d'une nouvelle offre de transport par des stratégies de valorisation adaptées à ce contexte, comme le montre l'exemple des mesures associées aux gares TGV.

b – Les gares TGV : de nouveaux pôles de développement ?

Les gares TGV, quelle que soit leur localisation, représentent à l'image des diffuseurs autoroutiers, un enjeu de développement économique dont les villes se sont saisies pour valoriser les abords des gares et renforcer leur attractivité. La diversité des retombées des stratégies déployées souligne clairement que les modifications observées résultent d'une convergence de facteurs au premier rang desquels figure l'insertion de la grande vitesse dans des projets de

---

465 DI-MÉO, Guy. GATINEAU, Laurent, CROZAT, Dominique, HINNEWINKRL, Jean-Claude, TESSON, Frédéric. Autoroute, constructions géographiques et nouveaux rapports à l'espace : des effets d'annonce à la réalité des impacts. *Sud-Ouest Européen*, 2001, n°12, p. 1-8.

466 FACCHINETTI-MANNONE, V., *op. cit.*

467 BÉRION, Pascal. La construction d'une grande infrastructure de transport et ses premiers effets territoriaux : le cas de l'autoroute A39, section de Dole à Bourg-en-Bresse. *Géocarrefour*, 2002, vol. 77, n°1, pp. 7-20

territoire adaptés aux dynamiques locales et ce quelle que soit la localisation de la gare (Facchinetti-Mannone, 2009)[468].

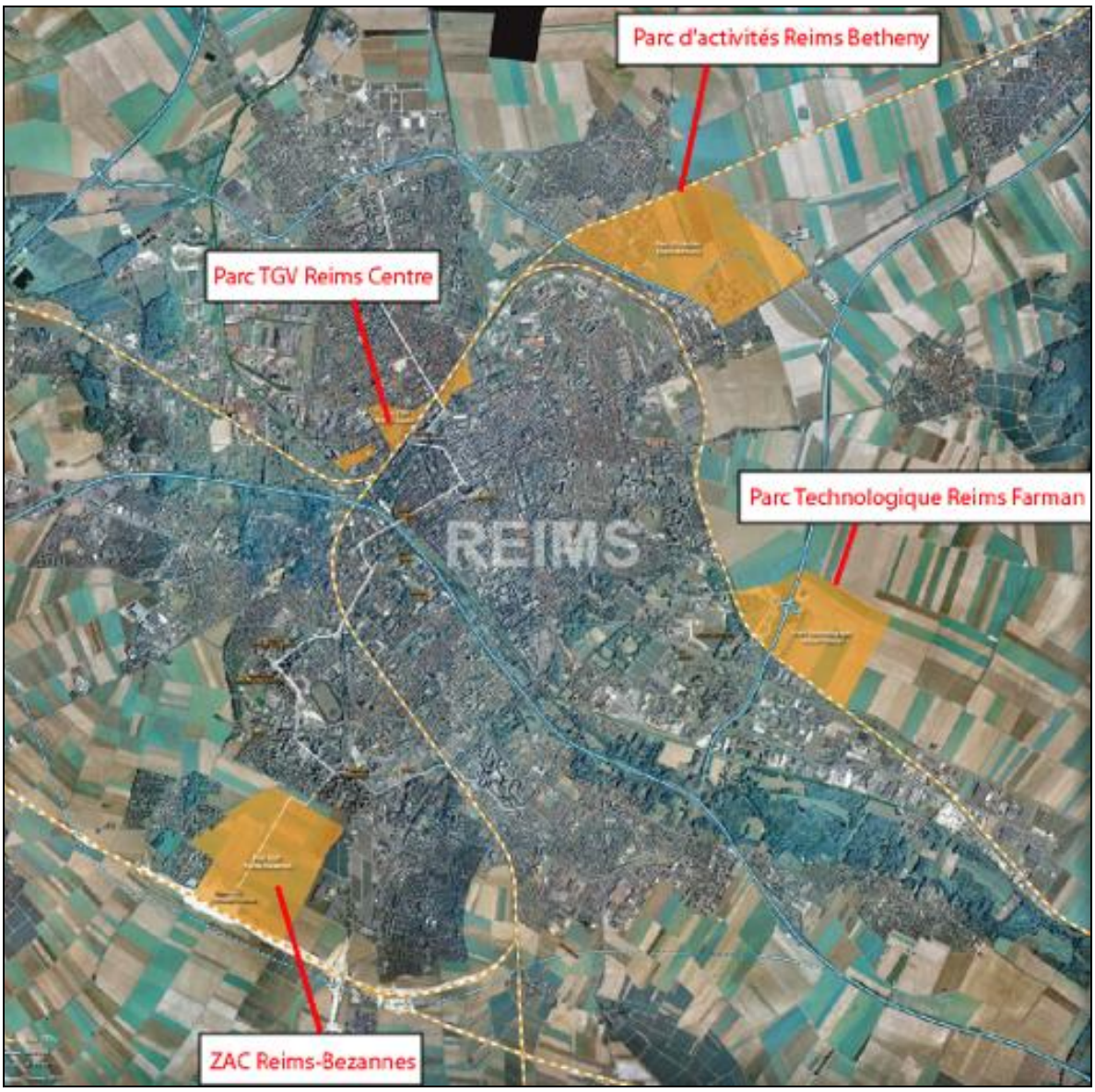
Pour les villes desservies par l'intermédiaire d'une gare centrale nouvelle (Lille Europe) ou réaménagée (Reims Centre), l'arrivée de la grande vitesse a été l'occasion de restructurer le quartier de gare. Ces opérations ont trois enjeux : elles permettent de supprimer les dysfonctionnements liés à la présence de la gare, les effets de coupure notamment. La requalification des tissus urbains favorise une meilleure insertion des quartiers de gare dans la ville. Enfin, l'implantation d'activités tertiaires participe au renforcement de leur centralité. Les différentes opérations d'aménagement ont néanmoins eu des résultats d'ampleur variable qui soulignent le rôle secondaire de l'arrivée de la grande vitesse. À Reims, le réaménagement du quartier Clairmarais, proche de la gare centrale, fait l'objet dans le cadre de la mise en service de la LGV Est Européenne en 2007 d'un projet de reconquête des friches industrielles et ferroviaires reposant sur la création d'un pôle tertiaire de 80 000m^2 et d'un programme résidentiel de 500 logements (**Fig. 3-13**). S'il est difficile d'analyser les effets de la desserte à grande vitesse, compte tenu de la mise en service récente de l'infrastructure, les premières études indiquent que 50 entreprises s'y sont déjà installées. Ces implantations, pour lesquelles la grande vitesse n'a joué qu'un rôle secondaire, résultent d'ailleurs de relocalisations internes à l'agglomération. Ainsi, « sur 10 entreprises qui s'y sont implantées entre janvier et juin 2008, neuf correspondent à des relocalisations internes. Par ailleurs, des entreprises participant à l'élaboration, la construction, et la commercialisation du site y sont présentes et occupent les meilleurs emplacements » (Bazin *et al*, 2009, p.50)[469].

---

[468] FACCHINETTI-MANNONE, Valérie (dir.). *L'implantation des gares de la grande vitesse. Analyse des implantations de gares belges, françaises et espagnoles*. Rapport de la première phase d'étude (Gares et Connexions). Décembre 2009, 160p.

[469] BAZIN, Sylvie, BECKERICH, Christophe, DELAPLACE, Marie. Desserte TGV et localisation des entreprises dans les quartiers d'affaires : nouvelle accessibilité ou nouvelle offre de bureaux ? Le cas de la gare de Reims. *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, 2009, n°56, p. 37-61

Figure 3 - 13 Les projets de développement de l'agglomération rémoise en lien avec l'arrivée de la LGV Est Européenne



Source : REIMS MÉTROPOLE. *Le TGV au cœur de l'agglomération.* [en ligne]. http://www.reimsmetropole.fr/article.php?id_article=5 (consulté le 09.03.2009)
Modification : Carrouet, 2009

Le quartier Euralille constitue une opération de plus grande ampleur et souligne le fort degré d'appropriation de la grande vitesse par les élus locaux. En effet, dès la phase de concertation sur le choix du tracé, ces derniers ont fait pression pour obtenir une gare TGV desservant le cœur de Lille (Menerault, 2007)[470]. Afin d'assurer une nouvelle continuité entre le

[470] MENERAULT, Philippe. Réseaux de transport publics à grande vitesse et aménagement, au croisement des échelles spatiales et temporelles. In : DUPUY, Gabriel, GÉNEAU DE LAMARLIÈRE, Isabelle. *Nouvelles échelles des firmes et des réseaux : Un défi pour l'aménagement.* Paris : L'Harmattan, 2007. p. 91-130.

centre et les faubourgs, ils ont mis en œuvre un projet urbain de prestige (Menerault, 1997)[471], Euralille, qui a pour fonction de hisser la ville au rang de métropole européenne, par la création d'un nouveau quartier regroupant un pôle d'échange, un centre d'affaires, de services et de commerces, et des activités de loisirs (**Fig. 3-14**). Pourtant envisagé avant la mise en service de la LGV, Eurallile a cependant un bilan nuancé. Si 90% du parc de bureaux est réalisé, représentant près de 9 700 emplois estimés, et 2 000 logements construits, en 2009, 29% des surfaces restent à construire (Menerault, 2010)[472]. De plus, le quartier d'affaires, facteur de rayonnement de Lille, n'accueille que très peu de grandes entreprises internationales, contrairement à ce qu'espéraient les promoteurs, et « l'offre de bureaux de standard international [est apparue] peu adaptée aux besoins des entreprises locales et régionales » (Facchinetti-Mannone, 2009)[473].

Figure 3 - 14 Le quartier Eurallile

Source : LILLE MÉTROPOLE EUROPE. *Euralille.* [en ligne].http://www.lillemetropole.fr/gallery_files/site/70251/157280.pdf (consulté le 10.12.2012)

Les projets de valorisation à proximité des gares TGV implantées dans le centre des agglomérations font des quartiers de gares « des éléments clés des politiques d'aménagements et de restructuration urbaine au service du développement et du rayonnement des villes » (Facchinetti-Mannone, 2010)[474]. Néanmoins, en dépit de l'appropriation et de l'anticipation sous-jacente de la grande vitesse ferroviaire par les acteurs locaux, l'inadaptation de certaines mesures de valorisation conduit à nuancer les effets observés.

---

471 MENERAULT, Philippe. Dynamiques et politiques régionales autour du tunnel sous la Manche et du T.G.V Nord. *Annales de géographie*, 1997, n°593-594, p. 5-33

472 MENERAULT, Philippe. *Grande vitesse et système métropolitain : une troisième gare TGV à Lille, enjeux et limites.* Communication au Colloque international Gares et Territoires de la grande vitesse ferroviaire, Dijon-Besançon, 16-18 Juin 2010.

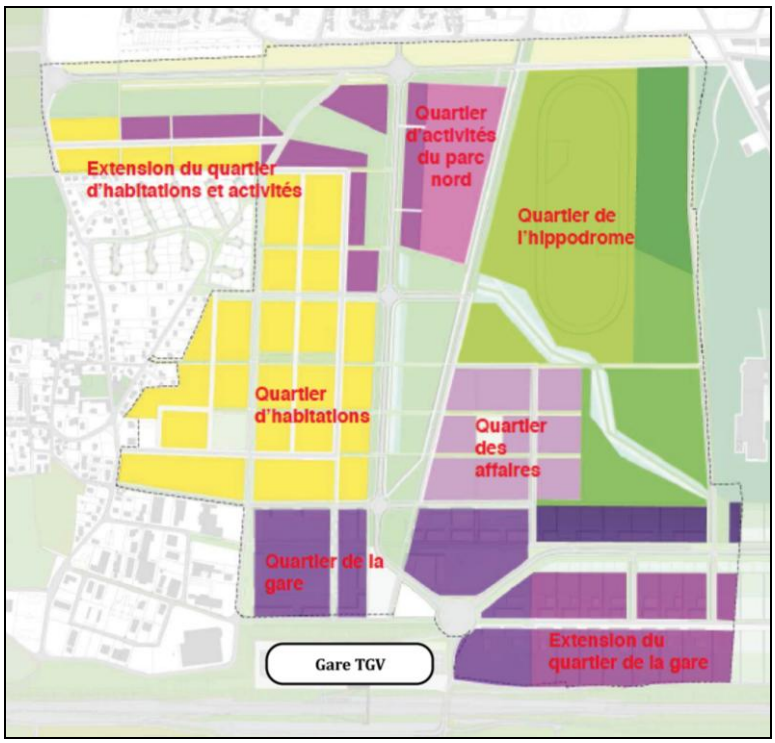
473 FACCHINETTI-MANNONE, Valérie (dir.). *L'implantation des gares de la grande vitesse. Analyse des implantations de gares belges, françaises et espagnoles*. Rapport de la première phase d'étude (Gares et Connexions). Décembre 2009, 160p.

474 FACCHINETTI-MANNONE, Valérie. *Les effets territoriaux des gares de la LGV Rhin-Rhône, Une mise en perspective fondée sur les enseignements de l'étude sur l'implantation des gares de la grande vitesse en Europe.* Communication au Colloque international Gares et Territoires de la grande vitesse ferroviaire, Dijon-Besançon, 16-18 Juin 2010.

La localisation des gares TGV en périphérie proche des foyers urbains, dans les périmètres de planification des agglomérations, a orienté les stratégies de valorisation vers l'aménagement de nouveaux quartiers. La ZAC Reims-Bezannes, située au sud de l'agglomération, à proximité de la gare Champagne-Ardenne TGV, est inscrite dans le Schéma directeur de la région rémoise dès 1992. La Communauté d'agglomération rémoise a d'ailleurs anticipé très tôt l'aménagement de cette zone destinée à accueillir, selon Alain Jacquinet, directeur des opérations de la ZAC, « des entreprises, des touristes y compris des touristes d'affaires »[475] et à renforcer le rayonnement et la notoriété de la ville.

Le projet, sur une étendue totale de 172 hectares, se décompose en plusieurs lots : un parc d'affaires, un parc de logement et un secteur dédié aux loisirs (**Fig. 3-15**). L'intégration de ce nouveau quartier aux dynamiques urbaines est favorisée par la proximité de l'agglomération et par une offre de desserte en transport collectif étoffée. Ainsi, en plus de disposer d'une navette TER effectuant le trajet entre la gare TGV et la gare historique, la ZAC est desservie depuis 2011 par le tramway.

Figure 3 - 15 Le projet de la ZAC Reims-Bezannes



Source : Étude AREP[476] [477]
Modification : Carrouet, 2012

[475] Nous avions réalisé un entretien auprès d'Alain Jacquinet en 2008, dans le cadre de la réalisation d'un mémoire sur l'implantation et les stratégies de valorisation des abords des gares TGV de la LGV Est Européenne.
[476] Ces documents ont été mis à notre disposition par Alain Jacquinet.
[477] L'AREP est une filiale de la SNCF spécialisée dans l'aménagement et la construction. Ce bureau d'études participe notamment à la conception des nouvelles gares ferroviaires.

Ce projet de vaste ampleur peine pourtant à se développer. D'une part, la présence conjointe de quatre projets d'aménagement au sein de la même agglomération renforce la concurrence, notamment avec le quartier Clairmarais, dont la vocation est également d'accueillir des activités tertiaires. D'autre part, la crise financière a différé les implantations d'entreprises et la construction du parc de loisirs.

Les stratégies de valorisation des gares ex-urbanisées aménagées en périphérie des petites villes ont reposé sur l'aménagement de nouvelles zones d'activités économiques. Néanmoins, l'impact de ces projets de valorisation ambitieux est resté limité à leur environnement proche (Facchinetti-Mannone, 2006)[478]. Au Creusot par exemple, le projet « Coriolis », porté par la Communauté urbaine à la fin des années 1980, qui prévoyait l'implantation à proximité de la gare d'un centre de congrès, de petits immeubles de bureaux, des unités de production et des laboratoires de recherche, n'a eu que des retombées réduites. Vingt ans après son aménagement, seulement une dizaine d'entreprises, dont la plupart issues de relocalisations internes à l'agglomération, se sont installées dans la zone « Coriolis ». Le faible dynamisme de ces zones, imputable en partie à la crise économique, résulte de stratégies peu adaptées au contexte local ; Le Creusot, soumis aux forces centrifuges de la région parisienne, n'ayant pas le poids suffisant pour accueillir des emplois métropolitains supérieurs. Enfin, le manque de coordination entre les différents acteurs a pénalisé le développement de la zone Coriolis.

Les zones aménagées aux abords des gares TGV ex-urbanisées, implantées au cœur d'aires urbaines densément peuplées, se distinguent des précédentes par la forte mobilisation des collectivités locales. Comme l'indique Jean Ollivro, à propos de Valence TGV : « le projet devient l'élément central autour duquel s'articulent toutes les ambitions de l'espace Rovaltain (Romans, Valence, Tain-l'Hermitage) (Ollivro, 1995, p.18)[479]. En effet, au cours des années 1980, les acteurs ont su anticiper, « accompagner et maîtriser le développement du site de la gare » (Facchinetti-Mannone, 2009, p.131)[480], ces stratégies aboutissant en 1996 à la création d'un syndicat mixte regroupant une cinquantaine de communes.

---

[478] FACCHINETI-MANNONE, Valérie. Gares ex-urbanisées et développement urbain : le cas des gares TGV bourguignonnes. *Revue géographique de l'Est*, 2006, Tome XLVI, 1-1, p. 15-22

[479] OLLIVRO, Jean. La gare Rhône-Alpes Sud et l'espace « Rovaltain » : de l'espace traversé à l'espace dynamisé ?. *Mappemonde*, 1995, n°2, p. 18-20

[480] FACCHINETTI-MANNONE, Valérie (dir.). *L'implantation des gares de la grande vitesse. Analyse des implantations de gares belges, françaises et espagnoles*. Rapport de la première phase d'étude (Gares et Connexions). Décembre 2009, 160p.

Le projet de parc technologique et scientifique de l'espace Rovaltain, adopté en 2006, est le fruit d'une longue concertation entre les communes du syndicat mixte pour éviter toute concurrence avec les projets des communes centrales. D'une superficie de 162 hectares, il s'articule autour de trois zones distinctes : un pôle tertiaire, un parc dédié à l'accueil de petites entreprises industrielles et tertiaires, et des réserves d'emprise, destinées à plus long terme à l'implantation d'activités centrées sur la haute technologie et le développement durable.

Cependant, si le pôle tertiaire, avec une cinquantaine d'entreprises s'est développé rapidement, ces implantations sont essentiellement liées à des relocalisations locales et régionales. De plus, la volonté de coopération affichée par l'adhésion de l'ensemble des communes du périmètre au syndicat mixte, masque en réalité le faible intérêt des agglomérations de l'espace Rovaltain pour ce projet. La zone Rovaltain « souffre de l'ambiguïté de sa situation : celle d'un pôle marginalisé par l'absence de projet de territoire porté et soutenu par la ville à la périphérie de laquelle elle est aménagée (Facchinetti-Mannone, 2009, p.135)[481] ; la ville de Valence considérant cette zone comme un pôle concurrent des projets de son agglomération.

L'analyse des diverses stratégies de valorisation déployées aux abords des gares TGV, qu'elles soient situées au cœur ou en périphérie des centres urbains, souligne l'enjeu de la grande vitesse comme facteur de développement territorial. Les différents exemples présentés mettent en exergue l'importance de l'anticipation et des coopérations dans l'émergence de projets de valorisation. De plus, la taille du pôle urbain et le contexte socio-économique local, apparaissent également comme des facteurs majeurs de la réussite des projets.

Les travaux scientifiques consacrés aux relations entre infrastructure de transport et développement territorial soulignent clairement que les dynamiques territoriales consécutives à la mise en place d'une nouvelle infrastructure restent étroitement dépendantes de la façon dont les acteurs locaux ont anticipé l'arrivée de la nouvelle offre de transport. Dans le cadre de l'aire Rhin-Rhône, ces stratégies d'anticipation nous intéressent particulièrement dans la mesure où elles peuvent constituer une forme d'appropriation collective de la grande vitesse favorable à de nouvelles coopérations. Pour appréhender l'existence d'un territoire de projets, nous avons fait le choix de mettre en perspective les représentations qu'ont les acteurs de cette relation entre accessibilité et attractivité avec une évaluation plus objective du lien entre la grande vitesse et l'émergence de projets valorisation.

[481] FACCHINETTI-MANNONE, V., *op. cit.*

7-1-2 Une méthodologie diversifiée pour évaluer le degré d'anticipation de l'arrivée du TGV par les acteurs de l'aire Rhin-Rhône

a - Des approches qualitative et quantitative complémentaires

- Les attentes des acteurs

Les entretiens semi-directifs permettent de mieux cerner les attentes des acteurs vis-à-vis de l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire (**Encart 5**). Plus précisément, nous souhaitons voir de quelle manière ils perçoivent le lien entre la nouvelle offre de transport et le développement territorial. La relation établie à partir des termes que les acteurs associent à l'arrivée de la grande vitesse est pertinente dans la mesure où ces perceptions de la grande vitesse et les attentes exprimées influencent les mesures d'accompagnement mises en œuvre.

Encart 5 Le thème du guide d'entretien consacré aux attentes des acteurs

Les attentes liées à l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire

Quelles sont vos attentes ?

Quels sont les termes qui caractérisent pour vous l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire ?

L'analyse de ces attentes nous conduit à formuler deux hypothèses. Si les représentations des acteurs confirment la persistance de la croyance dans la propriété structurante des infrastructures de transport, le lien établi entre l'accessibilité et l'attractivité s'exprime de manière différente selon le profil des acteurs. Nous supposons que les représentants des collectivités territoriales (région, département et Communauté d'agglomération), voient dans l'infrastructure un gage de développement économique, puisque cette thématique entre dans leur domaine de compétence. Les divergences peuvent également être spatiales. Dans ce cas, les représentants des collectivités territoriales, à l'instar du Nord Franche-Comté, qui voient leur accessibilité ferroviaire bouleversée, sont plus à même d'exprimer des attentes plus fortes par rapport aux représentants des territoires dont les gains d'accessibilité sont moindres, ou disposent, comme Dijon et Mulhouse, d'un accès plus ancien au réseau à grande vitesse.

La deuxième hypothèse cible plus précisément la question de la territorialisation de l'aire Rhin-Rhône. La branche Est, présentée comme un vecteur de rapprochement des villes, est

l'élément fondateur de la Métropole Rhin-Rhône. Dans quelle mesure les velléités de coopération sont-elles présentes dans les attentes des acteurs ? Ces attentes soulignent-elles une appropriation collective de la grande vitesse ferroviaire, au bénéfice d'un rapprochement favorable à un processus de territorialisation, ou n'expriment-elles aucune volonté de coopération ; l'appropriation individuelle de la grande vitesse ferroviaire l'emportant sur la constitution d'un territoire commun ?

Ces informations à caractère déclaratif doivent cependant être confrontées aux mesures d'accompagnement mises en œuvre. Pour ce faire, nous analysons les résultats d'un recensement exhaustif des projets développés par les acteurs de l'aire Rhin-Rhône.

- Le recensement des projets de valorisation

Le recensement de projets, mené dans le cadre de l'Observatoire des effets territoriaux des gares de la LGV Rhin-Rhône, vise à saisir plus finement la relation ténue entre l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire et le développement territorial. La méthodologie se fonde en premier lieu sur un inventaire minutieux des projets de valorisation engagés sur l'ensemble de la Franche-Comté, agrégés sur la base des seize pays qui composent cette région, auxquels s'ajoute le périmètre de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon[482] (CAGB). Ce maillage administratif a été retenu en raison du rôle que joue le pays dans la coordination des actions des différents acteurs du territoire. Effectué par les étudiants du Master Intelligence Territoriale, Information Spatiale et Aménagement (IT-ISA) du département de géographie de l'UFC, ce recensement permet, à partir d'une grille d'analyse commune de préciser la nature des projets et leur localisation, et d'identifier les acteurs qui y sont associés. Cet inventaire a été conduit pour la Communauté d'Agglomération du Grand Dijon et Mulhouse Alsace Agglomération, également desservies par la branche Est.

Ce premier travail de recensement, réalisé au cours des mois de décembre 2010 et janvier 2011, permet de recueillir trois informations. Les projets sont d'abord classés en sept catégories, dites « volets d'action »[483], selon leur finalité : développement économique, services à la personne, mobilité/accessibilité, environnement, culture/loisirs, tourisme et coopération/planification. Ainsi, ces volets d'action intègrent l'ensemble des politiques

[482] Seule entité à ne pas être structurée en pays. Pour le recensement, les étudiants ont intégré la CAGB et les trois Communautés de communes situées à proximité.

[483] Laboratoire ThéMA. *Recensements de projets en Franche-Comté et dans les Communautés d'agglomération de Dijon et Mulhouse*. Janvier 2011. 526p.

d'aménagement territorial. Puis, l'identification des acteurs et des financeurs qui participent à la réalisation de ces projets, précise les jeux d'acteurs qui se mettent en place entre les différentes structures. Enfin, l'analyse du contenu des projets, complétée par des entretiens auprès des animateurs de pays, permet d'évaluer leur sensibilité à l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire. Cette « proximité à la dynamique TGV » se décline en cinq modalités :

- la logique d'**intégration** renvoie aux projets dont l'existence est directement conditionnée par la desserte TGV, sans laquelle ils n'existeraient pas ;
- la logique de **synergie** désigne des projets qui se développent en relation avec l'arrivée de la grande vitesse, sans en être toutefois totalement dépendants ;
- les projets qualifiés de **congruents** n'ont qu'un lien indirect avec la dynamique TGV mais peuvent sous certains aspects être influencés par la mise en place de la nouvelle offre ferroviaire ;
- la modalité **perspective** correspond aux projets indépendants de la nouvelle offre de transport mais pourraient éventuellement en bénéficier à moyen terme ;
- enfin, les projets **sans relation** avec la dynamique TGV.

Dans la continuité de ce recensement, nous avons recontacté les responsables[484] de chaque périmètre, au mois de janvier 2012, pour affiner les informations recueillies durant la première phase du travail. Il s'agissait de confirmer les grilles de projets obtenues, en les réactualisant si nécessaire, avec la possibilité d'ajouter de nouveaux projets de valorisation, et le degré de proximité avec la dynamique TGV[485], les différentes modalités ayant pu évoluer avec la mise en service du TGV. D'autre part, compte tenu de l'importance de l'anticipation dans la mise en œuvre de tels projets, nous souhaitions obtenir auprès des personnes concernées des informations plus précises sur leur temporalité : dates de premières réflexions, état d'avancement et échéances de réalisation.

Si les deux phases de recensement nous ont permis de constituer une base de données relativement exhaustive, il convient d'indiquer deux limites. D'une part, les informations obtenues sont à caractère déclaratif, et le lien établi entre la nouvelle offre ferroviaire et

---

[484] Les interlocuteurs sont :
François Toulouse, Service aménagement et grandes infrastructures de transport, Grand Dijon ;
François Pezzoli, Chargé d'étude Prospective, Agence d'urbanisme de l'agglomération de Besançon ;
Samuel Widmer, Chargé d'études principales, Agence d'urbanisme de Montbéliard ;
Elsa Longchampt, Chargée du suivi du SCOT, de l'appui aux projets de territoire, Agence d'urbanisme du territoire de Belfort.

[485] Pour cette phase de validation, un fichier comportant les cinq modalités avec le même descriptif présenté précédemment, a été envoyé aux responsables.

l'émergence des projets de valorisation, peut être déformé par les représentations de nos interlocuteurs, dans un contexte où règne une certaine confusion entre l'accessibilité et l'attractivité des territoires nouvellement desservis. D'autre part, les grilles de projets remplies n'ont pas toutes la même précision. Nous tenons à signaler par exemple que la grille de projets de l'agglomération de Mulhouse n'a pu être validée, les responsables de cette structure ne nous ayant pas répondu.

Malgré ces limites, le recensement de projet nous permet d'analyser le lien entre l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire et la construction des politiques de développement territorial, en portant un regard sur les systèmes d'acteurs qui portent ces projets. La démarche est enrichie par l'utilisation de deux outils graphiques, le relatiogramme et la frise chronologique, qui permettent d'appréhender de quelle façon les acteurs se sont préparés à l'arrivée de la grande vitesse, et de préciser, dans une approche comparative, l'influence de la nouvelle offre de transport sur les projets territoriaux.

b – Deux outils graphiques : le relatiogramme et la frise chronologique

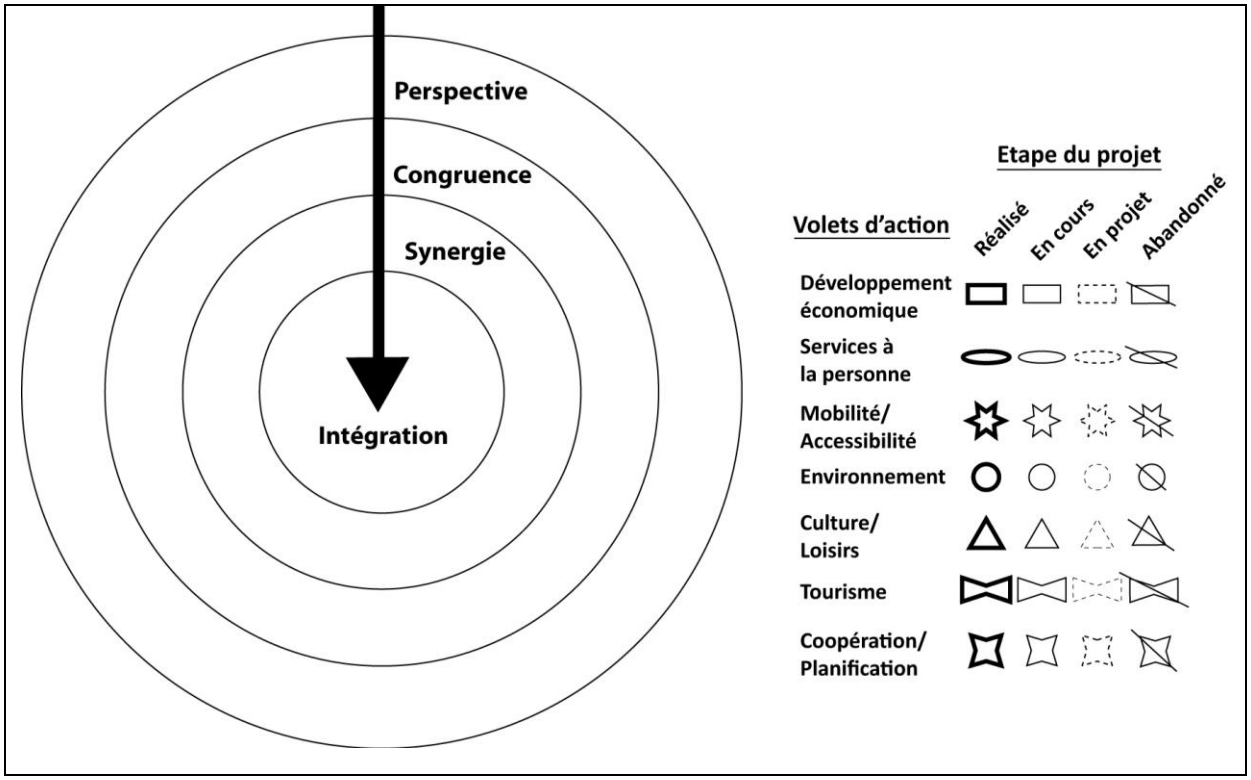
Pour visualiser le lien entre l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire et la mise en œuvre de projets, nous nous inspirons de la méthodologie graphique du relatiogramme, élaborée par Frédérique Hernandez dans le cadre de ses travaux sur le processus de planification des PDU d'Aix-en-Provence et de Marseille (Hernandez, 2003)[486]. Cet outil graphique est adapté aux projets de développement local recensés dans le but de visualiser les relations qu'ils entretiennent avec la dynamique TGV (Carrouet *et al*, 2010[487]). Pour ce faire, les quatre modalités marquant le degré de proximité avec la dynamique TGV sont représentées par des cercles concentriques, qui vont par ordre croissant, de l'intégration à la perspective (**Fig. 3-16**). Puis, les différents projets sont représentés dans le relatiogramme par des figurés spécifiques identifiant le volet d'action dont ils relèvent ainsi que leur avancement. Par souci de lisibilité, les projets déclarés sans lien avec la dynamique TGV ne sont pas indiqués.

---

[486] HERNANDEZ, Frédérique. *Le processus de planification des déplacements urbains entre projets techniques et modèles de ville*, 2003. Thèse de doctorat en Aménagement de l'espace et urbanisme soutenue à l'Université d'Aix-Marseille III, Institut d'Aménagement Régional, le 8 décembre 2003.

[487] CARROUET, Guillaume, BÉRION, Pascal, FACCHINETTI-MANNONE, Valérie, RICHER, Cyprien. Les stratégies d'anticipation des « effets » territoriaux des grands équipements de transport : le cas du TGV Rhin-Rhône. *Géotransport*, n°1-2 (à paraître).

Figure 3 - 16 Le relatiogramme pour visualiser la proximité des projets avec la dynamique TGV



Réalisation : Carrouet, 2012

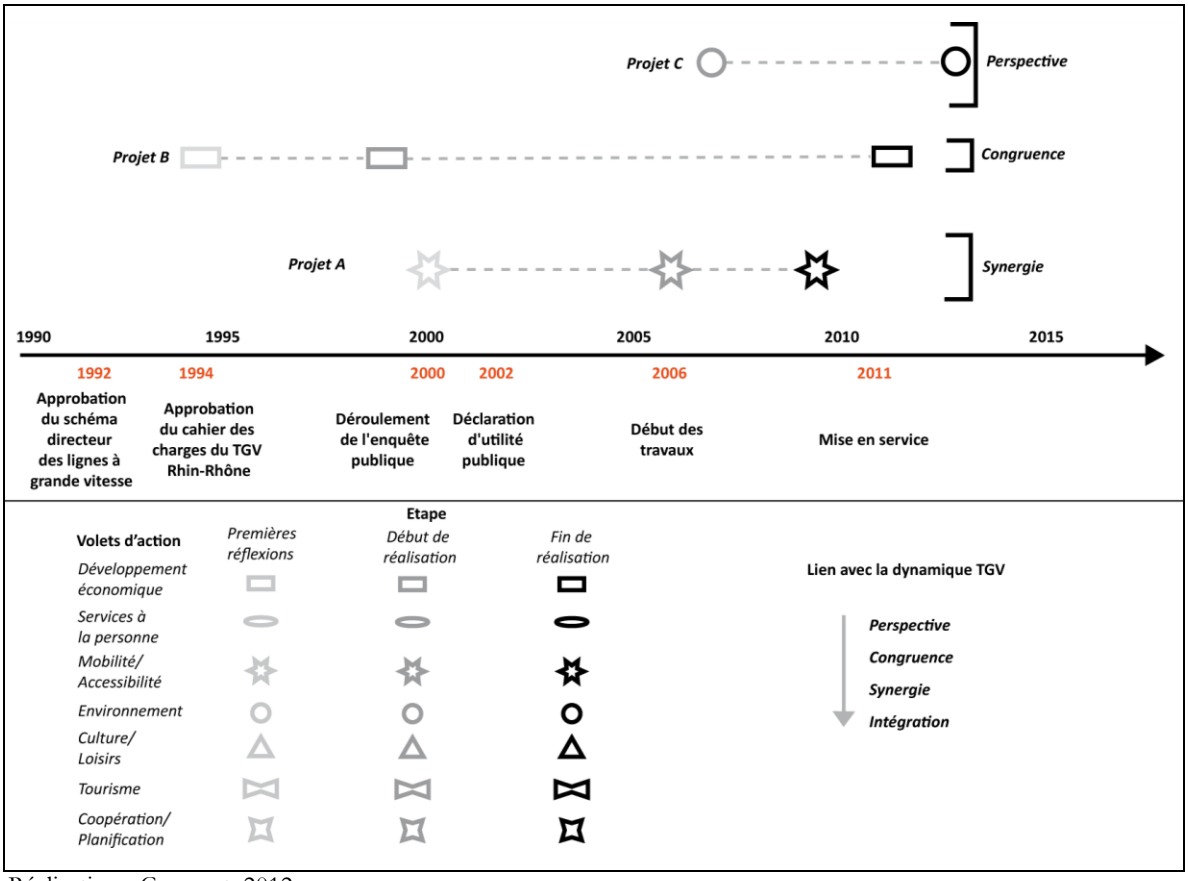
Cette représentation, susceptible d'évoluer avec la mise en service du TGV, permet d'appréhender l'influence de la grande vitesse sur la construction des politiques de développement territorial. À ce titre, le relatiogramme présente un double intérêt. D'une part, pour les périmètres locaux, il facilite la lecture du degré de dépendance des projets à l'arrivée de la grande vitesse. D'autre part, sous une autre forme, cette méthodologie graphique présente les acteurs qui portent ces projets. Ainsi, à l'échelon de l'aire Rhin-Rhône, la comparaison des relatiogrammes précise de quelle manière les coopérations entre systèmes d'acteurs contribuent à l'émergence d'un territoire de projets.

Pour compléter l'analyse des jeux d'acteurs, nous utilisons une frise chronologique afin d'évaluer les stratégies d'anticipation (**Fig. 3-17**). Construite à partir des informations relatives à la temporalité des différents projets, cet outils permet de confronter les différentes étapes du projet avec les dates marquantes de la LGV Rhin-Rhône, et plus particulièrement de la branche Est, depuis l'approbation du schéma directeur à grande vitesse en 1992 jusqu'à sa mise en service en décembre 2011.

La frise chronologique conduit, en complément de l'analyse des entretiens, à valider l'hypothèse d'une anticipation différente de la LGV en fonction des territoires, et à vérifier que l'anticipation des villes de Montbéliard et de Belfort, dont l'accessibilité s'est considérablement

améliorée, est plus précoce par rapport à celles de Dijon, Besançon ou Mulhouse, qui disposaient d'une desserte à grande vitesse étoffée avant 2011.

Figure 3 - 17 La frise chronologique pour représenter l'anticipation des acteurs



Réalisation : Carrouet, 2012

Comme l'ont souligné les travaux scientifiques consacrés à la relation entre transport et territoire, les « effets » des gains d'accessibilité sur le développement territorial résultent d'interactions réciproques entre les caractéristiques et dynamiques des territoires et les nouvelles possibilités de déplacement qui leur sont offertes. Ces interactions se manifestent par la mise en place de stratégies de valorisation, plus ou moins anticipées, destinées à accompagner les transformations des pratiques de mobilité. En définitive, les effets territoriaux ne relèvent pas tant des modifications de l'accessibilité, condition nécessaire mais non suffisante, que de la capacité des acteurs à coordonner leurs actions de développement autour de projets territoriaux adaptés au contexte local. Ce changement de focale nous a conduits à évaluer les opportunités de la LGV par une analyse détaillée des projets de valorisation portés par les différents acteurs de l'aire Rhin-Rhône. Justifiée par les temporalités de l'observatoire, c'est-à-dire avant à la mise en service de la branche Est, cette approche des mutations territoriales par les stratégies d'anticipation nous semble d'autant plus pertinente qu'elle nous permet de vérifier l'existence

d'une appropriation collective de la nouvelle desserte, facteur d'émergence d'un processus de territorialisation de l'aire Rhin-Rhône.

7-2 Vers l'émergence d'un territoire de projets ?

L'influence de la nouvelle offre ferroviaire sur la construction de politiques de développement territorial interroge l'existence d'un territoire de projets commun à l'ensemble des villes de l'aire Rhin-Rhône.

L'analyse des documents de planification et des attentes exprimées lors des entretiens permet de préciser dans un premier temps de quelle manière les acteurs locaux perçoivent et anticipent l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire (7-2-1).

Puis, pour vérifier dans quelle mesure la perception des gains d'accessibilité par les acteurs locaux peut être le facteur d'émergence d'un territoire de projets, nous analyserons les stratégies de valorisation mises en œuvre. Résultent-elles d'une volonté de coordination ou révèlent-elles la persistance de concurrences interurbaines renforcées par l'arrivée de la grande vitesse (7-2-2) ?

7-2-1 Des politiques de développement local et régional influencées par la grande vitesse ferroviaire

a – L'intégration de la nouvelle offre ferroviaire dans les documents de planification territoriale

À l'échelon régional comme local, les documents de planification territoriale intègrent directement l'arrivée de la grande vitesse, soulignant que cette nouvelle offre a été très largement anticipée par les acteurs institutionnels.

À l'échelon régional, le SRADDT[488] et le SRIT[489] qui définissent à moyen terme (20 à 25 ans) les orientations en matière de développement territorial et de politique des transports, intègrent la mise en service de la branche Est et anticipent la réalisation de la branche Sud. Cette anticipation peut être illustrée par l'exemple de la région Franche-Comté. La branche Est de la LGV Rhin-Rhône permettra, selon les constats du SRADDT, de valoriser « le positionnement européen de la Franche-Comté» [490]. L'enjeu pour la région est de se saisir des opportunités d'accessibilité apportées par la LGV pour promouvoir « une stratégie territoriale de rayonnement

[488] Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire

[489] Schéma Régional des Infrastructures et des Transports

[490] Source : CONSEIL RÉGIONAL DE FRANCHE-COMTÉ. *SRADDT*. [en ligne]. http://www.franche-comte.fr/conseil-regional/construisons-lavenir/sraddt.html (consulté le 14.08.2012)

européen et international »[491] en s'appuyant sur la coopération interrégionale que la Métropole Rhin-Rhône appelle de ses vœux. L'examen du SRIT, qui définit la politique globale des transports au service de cette stratégie, montre la volonté des collectivités d'accompagner cette ouverture européenne afin de renforcer la région «comme une plate-forme majeure entre le monde rhénan ouvert sur l'Europe du Nord, l'Europe de l'Est et le monde rhodanien qui conduit à la Méditerranée »[492] ; et de diffuser, par un programme de mise à niveau routier et d'adaptation de l'offre TER, « l'effet TGV » à l'ensemble du territoire régional.

A l'échelon des aires urbaines, les SCOT[493], qui fixent les orientations en matière d'habitat, de développement économique, d'équipements et de déplacements, intègrent la nouvelle offre ferroviaire de façon encore plus visible ; la mise en place de ces documents ayant accompagné celle de la ligne nouvelle. Élaboré entre 2004 et 2011, le SCOT du Très Grand Besançon, dont le périmètre regroupe la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon et cinq communautés de communes proches, considère le TGV comme un facteur de renforcement de l'attractivité de l'agglomération et intègre la gare nouvelle, construite au nord de Besançon, dans ses perspectives de développement territorial. Le SCOT fait de l'axe nord, structuré par la ligne TER qui relie la gare centrale à la gare TGV, un secteur majeur de développement économique et résidentiel (**Fig. 3-18**).

---

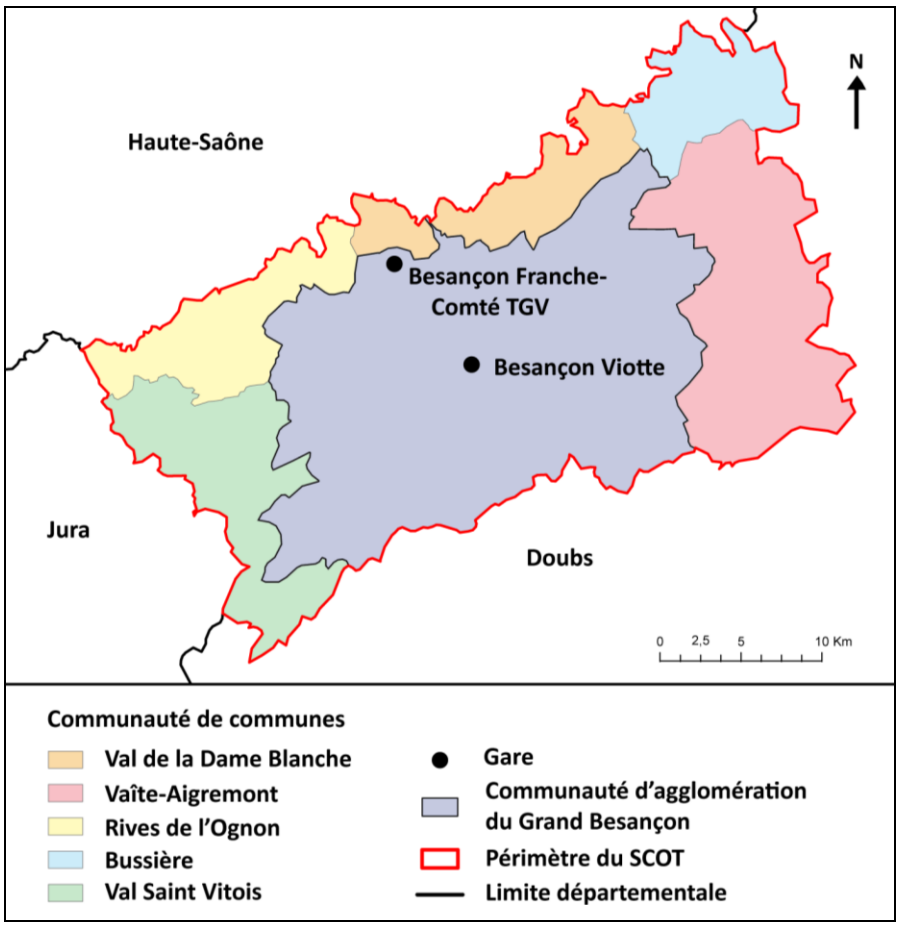
[491] Source : CONSEIL RÉGIONAL DE FRANCHE-COMTÉ. *SRADDT*. [en ligne]. http://www.franche-comte.fr/conseil-regional/construisons-lavenir/sraddt.html (consulté le 14.08.2012)

[492] Source : CONSEIL RÉGIONAL DE FRANCHE-COMTÉ. *SRIT*. [en ligne]. http://www.franche-comte.fr/conseil-regional/construisons-lavenir/srit.html (consulté le 14.08.2012).

[493] Schéma de COhérence Territoriale

Source : COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU GRAND BESANÇON. *SCOT*. [en ligne]. http://www.scot.grandbesancon.fr/index.php/scot-approuve (consulté le 14.08.2012).

Figure 3 - 18 Les périmètres des EPCI et du SCOT de la Communauté d'agglomération du Grand Besançon



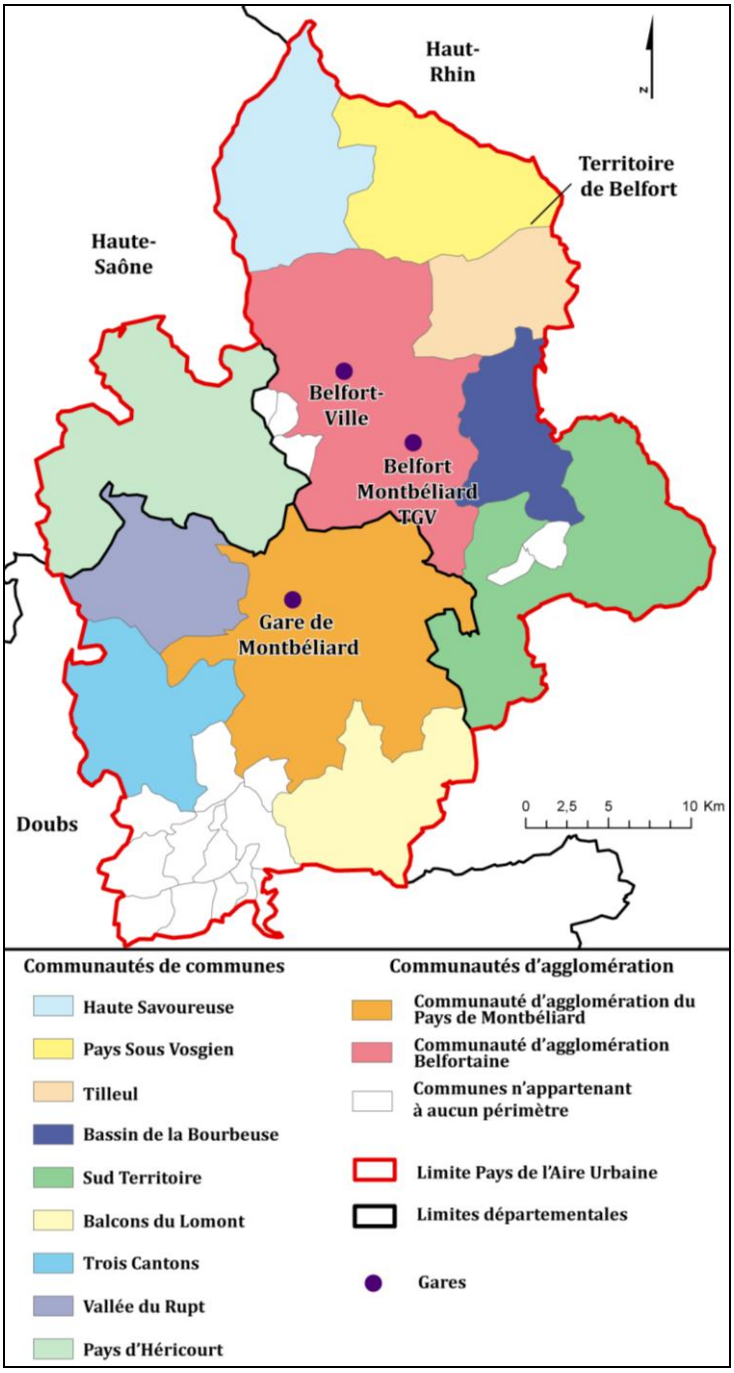
Réalisation : Carrouet, 2012

Pour le Nord Franche-Comté, le SCOT de Belfort considère la gare TGV implantée en périphérie de l'agglomération comme un pôle majeur de ses stratégies de développement territorial, et « l'espace médian [494], né de ce nœud de communication majeur, est appelé à devenir une nouvelle centralité de l'Aire Urbaine » (Carrouet *et al*, 2010)[495] (**Fig. 3-19**). De son côté, le SCOT de Montbéliard envisage, par le biais de la réalisation d'un nouveau TCSP étendu à l'ensemble de l'Aire Urbaine, de renforcer son articulation avec les territoires voisins – et plus particulièrement le site de la gare TGV, établie hors de son périmètre – et intègre le TGV comme un élément de diversification de son tissu économique. Enfin, la localisation particulière de la gare, à mi-chemin des deux principales agglomérations de l'Aire Urbaine, est en partie à l'origine d'une réflexion sur la réalisation d'un « INTERSCOT », commun à l'ensemble des agglomérations de l'aire urbaine, afin d'intégrer la gare dans une stratégie de développement

[494] L'espace médian correspond à la portion d'espace entre les agglomérations de Belfort et de Montbéliard.
[495] CARROUET, G., *et al*, *op. cit.*

cohérente. Cette démarche significative est le reflet d'une volonté de coopération et d'une appropriation collective de la grande vitesse à l'échelon de l'aire urbaine.

Figure 3 - 19 Les périmètres des EPCI du Pays de l'Aire Urbaine



Réalisation : Carrouet, 2011

L'accessibilité apportée par la grande vitesse est donc perçue comme un argument de compétitivité et un facteur d'intégration au service du développement territorial. Ce lien fort entre accessibilité et attractivité est visible également dans les documents de planification des territoires bourguignon, alsacien et suisse.

Pour la Bourgogne, la branche Est est présentée comme un facteur de renforcement de l'accessibilité. Le SCOT du Grand Dijon indique notamment, au regard de l'ensemble du projet de LGV Rhin-Rhône, la branche Ouest comprise, que « le territoire bénéficie en outre d'une accessibilité aisée, que l'arrivée de la LGV Rhin-Rhône ne fera qu'amplifier en renforçant la position de cœur de l'étoile ferroviaire à grande vitesse »[496]. De plus, la nouvelle gare TGV prévue sur le site de Porte-Neuve est considérée comme un élément central du renforcement de l'attractivité et du rayonnement de Dijon. À ce propos, le SCOT indique : « la réalisation d'un tel projet structurant à proximité du centre-ville aura des incidences importantes notamment en termes de politique foncière et d'immobilier, d'accueil des entreprises et de services qui viendront renforcer l'attractivité et le développement de Dijon, capitale régionale »[497]. Néanmoins, si la branche Est est considérée comme un élément structurant, le SRADDT souligne le « risque majeur » lié au renforcement de la fonction de transit de l'espace bourguignon ; « les grandes infrastructures pouvant entraîner des effets « tunnels » qui paradoxalement, contribuent à déconnecter les territoires traversés »[498]

Le SCOT de Mulhouse[499] reproduit le même parallèle entre gain d'accessibilité et attractivité territoriale. Non seulement, les LGV Est Européenne et Rhin-Rhône renforcent le positionnement de Mulhouse sur « l'axe rhénan et l'arriment au couloir Rhin-Rhône, porte de l'Europe du Sud »[500], mais elles favorisent également le développement de l'activité touristique et permettent de « pérenniser et développer le tourisme d'affaires, en renforçant l'offre réceptive et l'offre d'hébergement dans les sites connectés au TGV »[501].

L'intégration de la branche Est dans les documents de planification territoriale semble faire de l'arrivée du TGV un « catalyseur de l'action politique » (Bérion, 2011, p.10)[502]. Les collectivités territoriales de l'aire Rhin-Rhône ont largement anticipé l'arrivée de la grande vitesse,

---

496 GRAND DIJON. *PADD*. [en ligne]. http://www.grand-dijon.fr/regards-sur/territoire/le-scot/l-elaboration-du-scot-les-phases-successives/padd-et-dog-14621.jsp (consulté le 14.08.2012). p. 74

497 GRAND DIJON. *Rapport de présentation du SCOT*. [en ligne]. http://www.grand-dijon.fr/regards-sur/territoire/le-scot/l-elaboration-du-scot-les-phases-successives/padd-et-dog-14621.jsp (consulté le 14.08.2012). p. 178

498 CONSEIL RÉGIONAL DE BOURGOGNE. *SRADDT*. [en ligne]. http://www.region-bourgogne.fr/De-la-prospective-a-la-strategie,608,3865 (consulté le 14.08.2012). p. 126

499 À la différence des régions Bourgogne et Franche-Comté, l'Alsace n'établit pas de documents de prospectives (SRIT, SRADDT). Nous utilisons dans ce cas le SCOT de Mulhouse, le seul document disponible.

500MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION. *PADD*. [en ligne]. http://www.scot-region-mulhousienne.org/ftp/fichiers//8._padd.pdf (consulté le 14.08.2012). p. 5

501MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION. *PADD*. [en ligne]. http://www.scot-region-mulhousienne.org/ftp/fichiers//8._padd.pdf (consulté le 14.08.2012). p. 27

502 BÉRION, Pascal. Des rails au développement territorial : comprendre la dynamique des projets initiée par le TGV Rhin-Rhône. *Images de Franche-Comté*. Juin 2011, n°43, p. 8-11

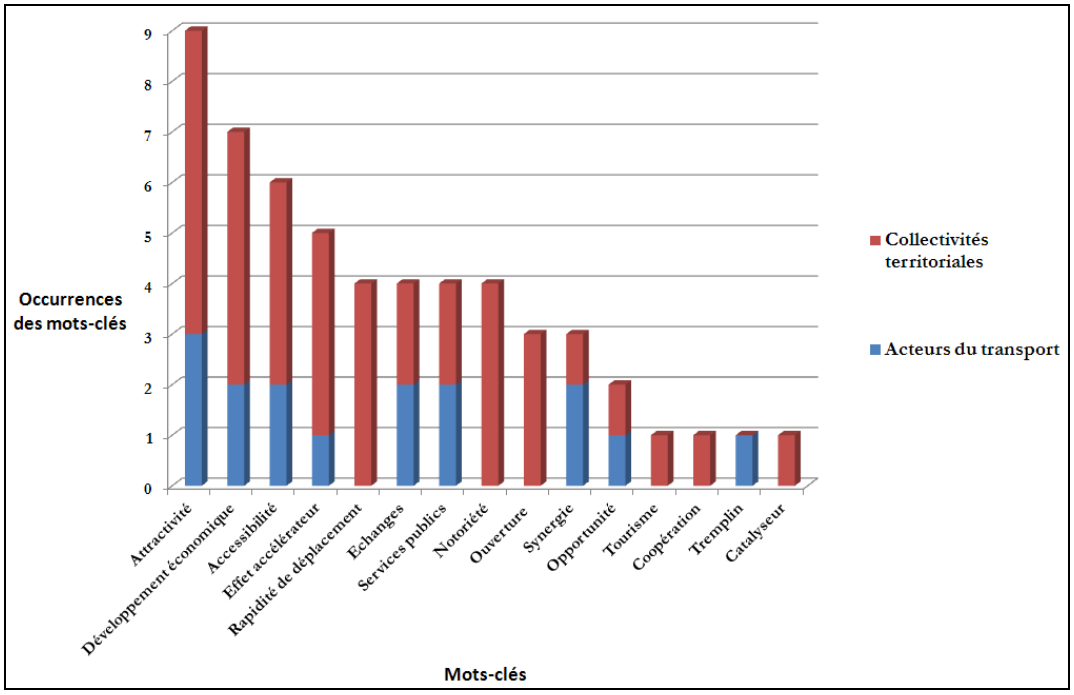
à l'exception du SRADDT de la région Bourgogne ou des documents de planification du Canton du Jura[503] qui privilégient les gains d'accessibilité, considérant la nouvelle offre comme un facteur de développement territorial.

Il convient de noter néanmoins qu'aucun des documents de planification consultés ne mentionne la Métropole Rhin-Rhône et les volontés de coopération qu'elle est censée promouvoir ; ces dernières ne faisant d'ailleurs pas partie des attentes formulées par les acteurs.

b –L'accessibilité et l'attractivité : deux thèmes privilégiés par les acteurs

L'analyse des entretiens menés auprès des acteurs, au sujet de leurs attentes par rapport à l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire, confirme les éléments dégagés dans les documents de planification. En effet, ils attendent de l'infrastructure qu'elle améliore l'accessibilité de leur territoire mais également qu'elle soit un vecteur de développement économique. « L'accessibilité, l'ouverture, la rapidité, les échanges » et « le développement économique, l'attractivité » représentent respectivement 40% et 30% de l'ensemble des mots clés cités par les acteurs (**Graph. 2 et Graph 3**), soulignant la confusion toujours prégnante entre accessibilité et attractivité.

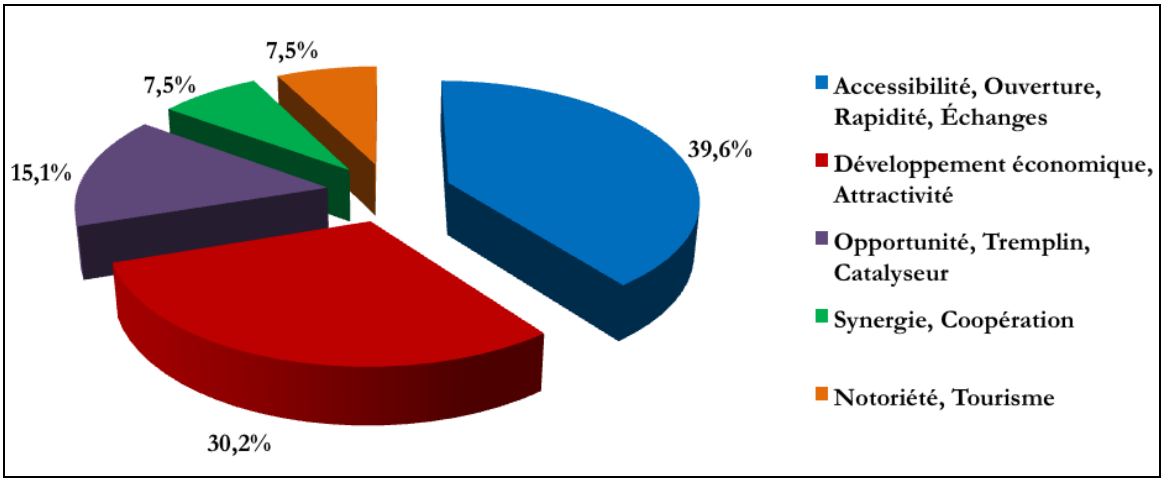
Graphique 2 Les mots-clés cités par les acteurs



Réalisation : Carrouet, 2012

[503] RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA. *Programme de mise en œuvre 2012-2015*. [en ligne]. http://www.jura.ch/DEC/ECO/Nouvelle-politique-regionale-NPR/La-politique-regionale-du-Jura/Mise-en-oeuvre-de-la-LPR-dans-le-Jura.html (consulté le 14.08.2012)

Graphique 3 Le regroupement des mots-clés par thème



Réalisation : Carrouet, 2012

Cependant, l'analyse de ces attentes souligne l'existence de disparités, en fonction du profil des acteurs et de la situation géographique des territoires sur lesquels s'exerce leur compétence. Les disparités liées au profil des acteurs opposent les attentes des collectivités territoriales de l'ensemble de l'aire Rhin-Rhône à celles des représentants de la SNCF et de RFF. Ces derniers s'intéressent davantage à la rentabilité de la nouvelle ligne. Par exemple, P. Messulam, directeur du projet de la branche Est à la SNCF, indique clairement : « notre priorité est de faire du trafic. En partant d'un territoire méconnu mais où il y avait des ressources et un marché, il fallait développer des relations en capitalisant sur la dynamique du territoire pour remplir les trains, et donc faire du business ». Les attentes de X. Gruz, directeur du projet branche Est à RFF, confirme l'intérêt porté à la rentabilité de la ligne : « l'objectif est d'aller chercher la totalité du potentiel de voyageurs, et qu'il y ait du monde dans les trains ».

Les représentants des collectivités territoriales, voient davantage dans l'infrastructure un gage d'accessibilité et d'attractivité, mais cette perception diffère en fonction de la situation géographique des territoires, et notamment par rapport au caractère récent de la desserte. En effet, les représentants des collectivités territoriales du Nord Franche-Comté et de Besançon, voient dans cette nouvelle infrastructure de transport un gage de développement économique. Ainsi, A. Lavallée, responsable du pôle développement durable à la CCI de Belfort, pense que la branche Est permet « d'attirer de nouvelles entreprises, de nouvelles richesses, des habitants, de nouveaux touristes. C'est ce que l'on retrouve un peu partout et c'est ce que tout le monde attend d'un TGV ». Les propos de S. Baudin, chargé de mission TGV à l'agglomération de Besançon, vont dans le même sens : « l'enjeu est là, quand on a l'accessibilité et l'image, on fait plus facilement du développement économique ».

En revanche, pour les représentants des agglomérations de Mulhouse et Dijon, qui ont une desserte par TGV plus ancienne, les attentes en matière d'attractivité sont plus mesurées. Pour ces derniers, l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire peut accentuer l'effet « très court séjour », le TGV permettant d'effectuer un aller-retour vers Paris dans la journée. Cette réduction des temps de parcours peut avoir un impact négatif sur l'attractivité des territoires nouvellement desservis. Comme l'indique L. Kammerer, du service grandes infrastructures de transport de l'agglomération de Mulhouse : « le premier objectif est d'échapper aux effets induits par le TGV. Par exemple, les voyageurs qui prennent le train et viennent uniquement à la Cité de l'automobile[504], et repartent le soir, n'apportent pas vraiment au territoire. On doit les inciter à rester davantage ». F. Toulouse, du service grandes infrastructures de transport de l'agglomération de Dijon, souligne également les risques de renforcement de la fonction de transit déjà mentionnés dans le SRADDT de la région Bourgogne : « la LGV a parfois un effet aspirateur. Elle a amené des activités. Mais cet effet est également « désertificateur ». La LGV arrive et des entreprises peuvent aller s'installer ailleurs et venir de temps en temps sur Dijon. Il faut faire attention ».

Une autre différence entre collectivités territoriales concerne cette fois-ci le thème unique de l'accessibilité, qui distingue les acteurs du Nord-Franche-Comté et de la Suisse, des autres collectivités, par rapport à la destination parisienne. Pour les Suisses, le raccordement au réseau à grande vitesse français est une priorité. Selon M. Paccaud, de l'Office Fédéral des Transports, l'intérêt de la branche Est réside dans le fait qu'elle permet « d'être le plus rapidement possible à Paris. La Suisse a investi dedans, c'est le but ». De même, P. Delisle, directeur général des services techniques à l'agglomération de Montbéliard indique : « c'est très simple, avec la première tranche de la branche Est, le seul bénéficiaire de la LGV est l'Aire Urbaine dans sa desserte vers Paris. Le gain, c'est l'aller-retour dans la journée ». Cette première opposition s'explique par le caractère récent de la desserte pour cette portion d'espace, les autres collectivités bénéficiant d'une desserte à grande vitesse avant décembre 2011.

Enfin, l'analyse des attentes des acteurs confirme également les éléments dégagés au sujet des coopérations. En effet, les acteurs interviewés ne considèrent pas la branche Est comme un facteur de cohésion territoriale, en témoigne l'absence de la Métropole Rhin-Rhône et des volontés de coopération dans les discours. Si près de la moitié des acteurs assimilent l'aire Rhin-Rhône à cette entité politique, ce réseau métropolitain peine à s'incarner dans la réalité. Ainsi, les velléités de rapprochement induites par la branche Est s'expriment avant tout à l'échelon local, principalement entre le Nord-Franche-Comté et le Canton du Jura. Les gains d'accessibilité

[504] La Cité de l'automobile est un musée situé à Mulhouse.

apportés par la mise en service de la ligne Belfort-Delle en 2015 fondent ces rapprochements. D. Asséo, chef du service transport au Canton du Jura pense que « les relations vont s'accélérer avec des espaces qui vont être impactés par la grande vitesse, et surtout le nord de la région Franche-Comté ». Ces coopérations sont également pressenties à l'échelon de l'Aire Urbaine Belfort-Montbéliard, desservie par une nouvelle gare TGV commune aux deux pôles. Les réflexions engagées pour la réalisation de l'INTERSCOT, sont confirmées dans les discours ; A. Lavallée soulignant par exemple le rôle de la grande vitesse dans le renforcement des coopérations locales : « la gare TGV faisant que l'Aire Urbaine se construise plus vite que prévu ».

L'analyse des attentes confirme la persistance du caractère « incantatoire » des effets structurants chez les acteurs politiques. Cependant, si ce contexte semble favorable à l'émergence de projets de valorisation, la place réduite des coopérations et l'absence de la Métropole Rhin-Rhône dans les discours remettent en cause l'existence d'un territoire de projets à l'échelon de l'aire Rhin-Rhône. La grande vitesse semble davantage favoriser les coopérations locales, les stratégies de valorisation restant guidées par l'intérêt particulier de chaque territoire de l'aire Rhin-Rhône, comme le confirme le recensement des projets portés par les différentes collectivités.

c – Des volets d'action plus ou moins sensibles à la dynamique TGV

La répartition des projets en fonction de leur « sensibilité » à la dynamique TGV montre que la nouvelle offre de transport n'a qu'un impact marginal sur les politiques locales de développement territorial. Seulement 17% des projets recensés sont en relation avec l'arrivée du TGV, ce qui représente 118 projets sur 665. En outre, la « sensibilité » des projets au TGV varie en fonction des sept volets d'action retenus. Les projets relatifs au transport (volet mobilité/accessibilité) et dans une moindre mesure au « développement économique » et à la « coopération/planification », sont les plus influencés par la dynamique TGV (**Tab.11**).

Le TGV étant un outil de transport, il est dès lors logique que les projets qu'il initie soient orientés sur ce champ d'actions ; qu'il s'agisse d'aménagements intégrés à la réalisation de la branche Est (nouvelles gares TGV, création de liaisons ferroviaires et routières d'accès à ces gares) et de projets en synergie ou en congruence tels le réaménagement des gares historiques ou la restructuration des réseaux urbains destinée à faciliter les rabattements sur les gares desservies.

Tableau 11 La « sensibilité » des volets d'action à la branche Est

Volet d'action	Sensibilité des projets au TGV Rhin-Rhône					Total
	Intégration	Congruence	Lien direct	Perspective	Sans relation	
Services à la personne	0	0	2	0	133	127
Développement économique	3	6	6	10	96	108
Culture et loisirs	0	0	1	2	89	86
Environnement et patrimoine	1	1	0	3	88	85
Transport, mobilité, accessibilité	17	21	13	10	32	77
Tourisme	0	0	0	2	62	64
Coopération et planification	3	6	9	2	47	59
Total	24	34	31	29	547	665

Sources : BÉRION, Pascal. Des rails au développement territorial : comprendre la dynamique des projets initiée par le TGV Rhin-Rhône. *Images de Franche-Comté*. Juin 2011, n°43, p. 8-11

Pour les volets « développement économique » et « coopération/planification », la « sensibilité » est moins marquée. Les projets de développement économique s'inscrivent davantage dans des liens de congruence, voire même de perspective avec l'arrivée de la grande vitesse. Cette influence plus modeste sur les projets de développement économique, reflet du « pragmatisme » des aménageurs (Bérion, 2011)[505], est liée au périmètre retenu pour le recensement des projets ; ce dernier intégrant des pays non desservis par la branche Est. Pour les territoires directement desservis, ces actions de développement économique sont le reflet de la volonté des collectivités de se saisir des opportunités offertes par la mise en service de la nouvelle infrastructure de transport pour créer des zones d'activités sur les sites des nouvelles gares TGV ou sur d'autres sites urbains bénéficiant, par le biais des restructurations des réseaux de transport, d'une bonne accessibilité à ces gares.

L'importance du nombre de projets rattachés au volet « coopération/planification » en lien avec la dynamique TGV, qui semble donner une consistance à l'existence d'un territoire de projets, est le reflet de la mobilisation des différents acteurs afin d'anticiper l'arrivée du TGV Rhin-Rhône. Ce dernier est, on l'a vu, intégré à des degrés divers dans la plupart des documents de planification territoriale. La réalisation de la branche Est a, en outre, stimulé de nouvelles coopérations, qui se manifestent à travers les Clubs TGV, créés spécifiquement pour mobiliser

[505] Sources : BÉRION, Pascal. Des rails au développement territorial : comprendre la dynamique des projets initiée par le TGV Rhin-Rhône. *Images de Franche-Comté*. Juin 2011, n°43, p. 8-11

les forces vives du territoire autour de l'arrivée de la grande vitesse, la mise en œuvre d'un INTERSCOT par les agglomérations de l'Aire Urbaine Nord Franche-Comté, ou la constitution du réseau métropolitain ; initiatives destinées à faire du TGV un élément d'attractivité et de cohésion territoriale.

Les premiers résultats issus des documents de planification, des entretiens et du recensement des projets, soulignent la relation forte entre l'accessibilité et l'attractivité exprimée par les acteurs. Si cette relation est favorable à l'émergence de projets de valorisation en lien avec la nouvelle offre ferroviaire, l'absence récurrente de la Métropole Rhin-Rhône remet en doute l'existence d'un territoire de projets issu de la coordination des actions des villes de l'aire Rhin-Rhône. Une analyse plus détaillée de la répartition des projets de valorisation permet d'envisager la réalité de l'appropriation collective de la nouvelle infrastructure.

7-2-2 Un territoire de projets à l'échelon de l'aire Rhin-Rhône ?

a – Des disparités spatiales liées à l'accessibilité au réseau à grande vitesse

La sensibilité des projets à la dynamique TGV est également spatiale, puisqu'elle varie fortement selon la situation géographique des pays et Communautés d'agglomération vis-à-vis de la nouvelle infrastructure (**Tab. 12**). L'influence du TGV sur les projets de territoire apparaît d'autant plus forte que l'on se rapproche des points d'accès au réseau à grande vitesse. Ainsi, les modalités « intégration » et « synergie », qui s'expliquent en grande partie par des projets liés au transport, sont numériquement plus importants pour les territoires directement desservis. C'est le cas notamment pour la CAGB caractérisée par un partage de la desserte entre gare centrale et gare périphérique.

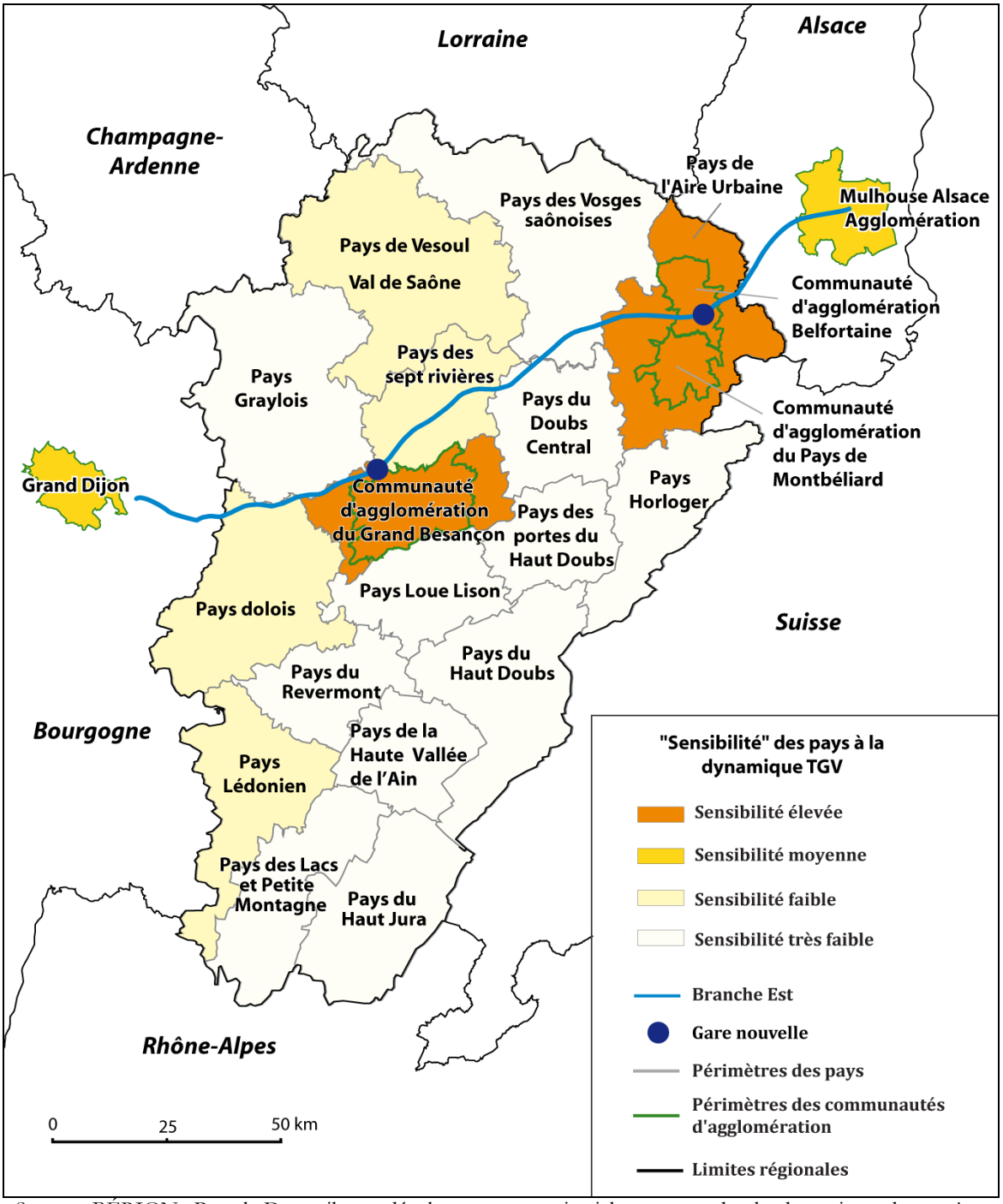
Tableau 12 Une sensibilité plus ou moins marquée selon les pays et communautés d'agglomération

Structure	Sensibilité des projets au TGV Rhin-Rhône					Total
	Intégration	Congruence	Lien direct	Perspective	Sans relation	
Communauté d'Agglomération du Grand Besançon	8	9	7	6	34	64
Aire Urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt	3	8	8	3	22	44
Pays de Vesoul Val de Saône	1	1	0	1	18	21
Pays Lédonien	1	0	3	2	37	43
Pays Dolois	1	1	1	0	52	55
Pontarlier Haut-Doubs	0	2	1	0	45	48
Pays Graylois	0	0	0	4	47	51
Pays du Haut-Jura	0	0	0	6	42	48
Pays des Vosges Saônoises	0	3	0	0	38	41
Pays Horloger	0	0	0	0	35	35
Pays des sept rivières	1	4	3	3	19	30
Pays du Revermont	0	0	0	0	30	30
Pays des Portes Haut-Doubs	0	0	0	1	22	23
Pays de la Haute vallée de l'Ain	0	0	0	0	20	20
Pays des Lacs et Petite Montagne	0	0	0	0	20	20
Pays du Doubs Central	0	0	1	1	15	17
Pays Loue-Lison	0	0	1	0	15	16
Grand Dijon	2	1	2	0	29	34
Mulhouse Alsace Aglomération	5	2	2	0	15	24
Total	24	34	31	29	547	665

Source : BÉRION, Pascal. Des rails au développement territorial : comprendre la dynamique des projets initiée par le TGV Rhin-Rhône. *Images de Franche-Comté*. Juin 2011, n°43, p. 8-11

Pour matérialiser ce gradient, nous avons classé leur sensibilité « spatiale » en quatre catégories, en fonction de la proportion de projets en relation avec le TGV (**Fig. 3-20**).

Figure 3 - 20 La sensibilité des pays et communautés d'agglomération à la dynamique TGV



Source : BÉRION, Pascal. Des rails au développement territorial : comprendre la dynamique des projets initiée par le TGV Rhin-Rhône. *Images de Franche-Comté*. Juin 2011, n°43, p. 8-11
Réalisation : Carrouet, 2010

La première catégorie, caractérisée par une « sensibilité » très faible, regroupe la grande majorité des pays de Franche-Comté - et particulièrement ceux à proximité ou à l'intérieur du Jura- qui à l'écart du tracé de la branche Est, possèdent très peu de projets en lien avec la grande vitesse. Les pays plus proches de la LGV (Pays Dolois, Lédonien, Vesoul-Val de Saône et Sept rivières) ont une sensibilité plus élevée même s'ils sont dépourvus d'une desserte directe. Les acteurs ont saisi l'opportunité de mettre en œuvre des projets de valorisation en fonction de cette proximité de l'infrastructure. Nous pouvons citer, par exemple, pour le Pays de Vesoul – Val de Saône avec la création d'une zone de développement économique située dans l'agglomération et la restructuration du pôle d'échanges multimodal de la gare de Vesoul

Les catégories suivantes, pour lesquelles la sensibilité est moyenne et élevée, intègrent des périmètres directement desservis depuis décembre 2011. Cependant, pour les Communautés d'agglomération de Dijon et Mulhouse, la proximité des projets avec la dynamique TGV reste mesurée : si l'on exclut le volet mobilité/accessibilité, très peu de projets de valorisation s'inscrivent dans une logique d'intégration avec la grande vitesse. De même, le Pays des sept rivières, situé au nord du périmètre de la Communauté d'agglomération de Besançon, se prépare à valoriser se réelle proximité à la nouvelle gare afin d'attirer de nouvelles entreprises.

L'influence du TGV est principalement concentrée sur la Communauté d'agglomération du Grand Besançon et le Pays de l'Aire Urbaine. L'intégration récente du Nord Franche-Comté au réseau à grande vitesse et l'aménagement de nouvelles gares TGV périphériques les incite à développer un grand nombre de projets étroitement dépendants de la dynamique TGV.

La desserte directe du territoire est une condition préalable à l'intégration de la grande vitesse dans les politiques de développement local (Carrouet, *et al,* 2010)[506]. Les disparités observées s'expliquent également par l'inégal poids démographique des périmètres retenus. Ainsi, les grands pôles économiques de la région Franche-Comté, auxquels s'ajoutent ceux de Dijon et Mulhouse, qui bénéficient depuis décembre 2011 d'une connexion directe au réseau à grande vitesse, développent un grand nombre de projets.

Il convient dans un deuxième temps d'analyser plus finement les projets de valorisation afin de voir si les acteurs adoptent des stratégies de développement coordonnées, favorables à la constitution d'un territoire de projets à l'échelon de l'aire Rhin-Rhône.

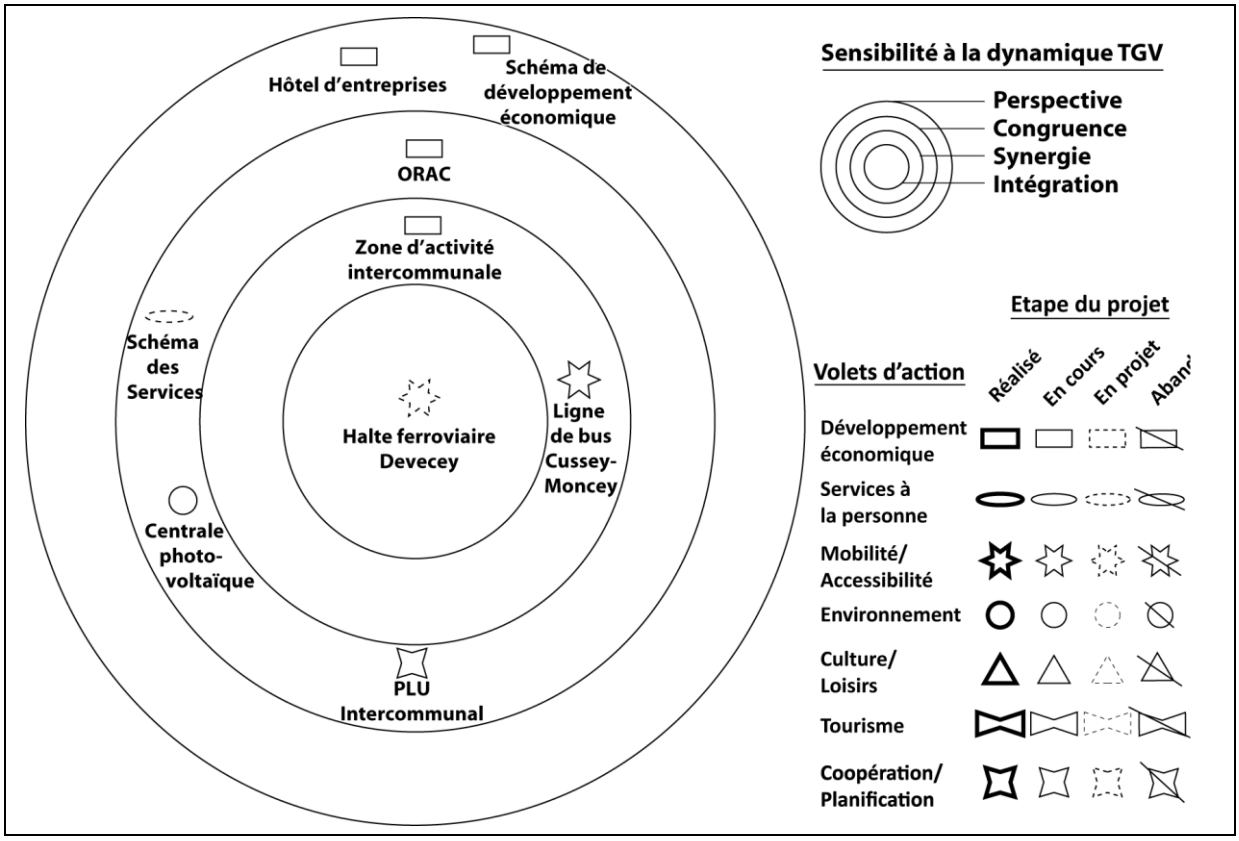
[506] Carrouet, G., *et al. op. cit.*

b – Les périmètres ayant une sensibilité faible et moyenne à la dynamique TGV

- Les pays en marge du tracé : une sensibilité faible et des projets spécifiques

Le cas des pays situés en marge du tracé peut être illustré par le Pays des sept rivières, le Pays dolois et le Pays de Vesoul-Val-de-Saône. Situé immédiatement au nord de la Communauté d'agglomération du Grand Besançon, le Pays des sept rivières, où la périurbanisation bisontine est notoire, développe plusieurs projets de développement économique pour lesquels l'arrivée de la grande vitesse apparaît davantage comme une perspective (**Fig. 3-21**).

Figure 3 - 21 Le relatiogramme du Pays des sept rivières



Réalisation : Carrouet, 2012

Néanmoins, bien que classé dans la catégorie des pays ayant une sensibilité faible à la dynamique TGV, la proximité de la gare Besançon Franche-Comté TGV incite les acteurs locaux a envisager l'aménagement de nouvelles zones d'activité économique. Par exemple, on peut citer le projet d'une zone d'activité intercommunale destinée à l'accueil de nouvelles entreprises, initié par des communes à proximité immédiate de la gare TGV, ou encore le projet ORAC, situé sur le canton de Rioz, pour renforcer l'attractivité commerciale et artisanale. Au-delà des opportunités que veulent saisir les acteurs locaux pour bénéficier des éventuels « effets » que l'on prête au

TGV, les stratégies mises en œuvre par le Pays des sept rivières soulignent ainsi l'émergence de nouvelles concurrences territoriales. Un des acteurs rencontrés le confirme : « le canton de Rioz se situe à trois kilomètres de la gare TGV. Sa position en pleine campagne fait que les parcelles de terrains sont vendues au prix de trois euros le mètre carré. Donc, la CAGB craint qu'elle ait financé le TGV pour finalement porter le développement dans ce canton rural voisin ». Ainsi, les espoirs fondés sur l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire, avec la création de projets de valorisation économique, exacerbent les concurrences entre des territoires voisins.

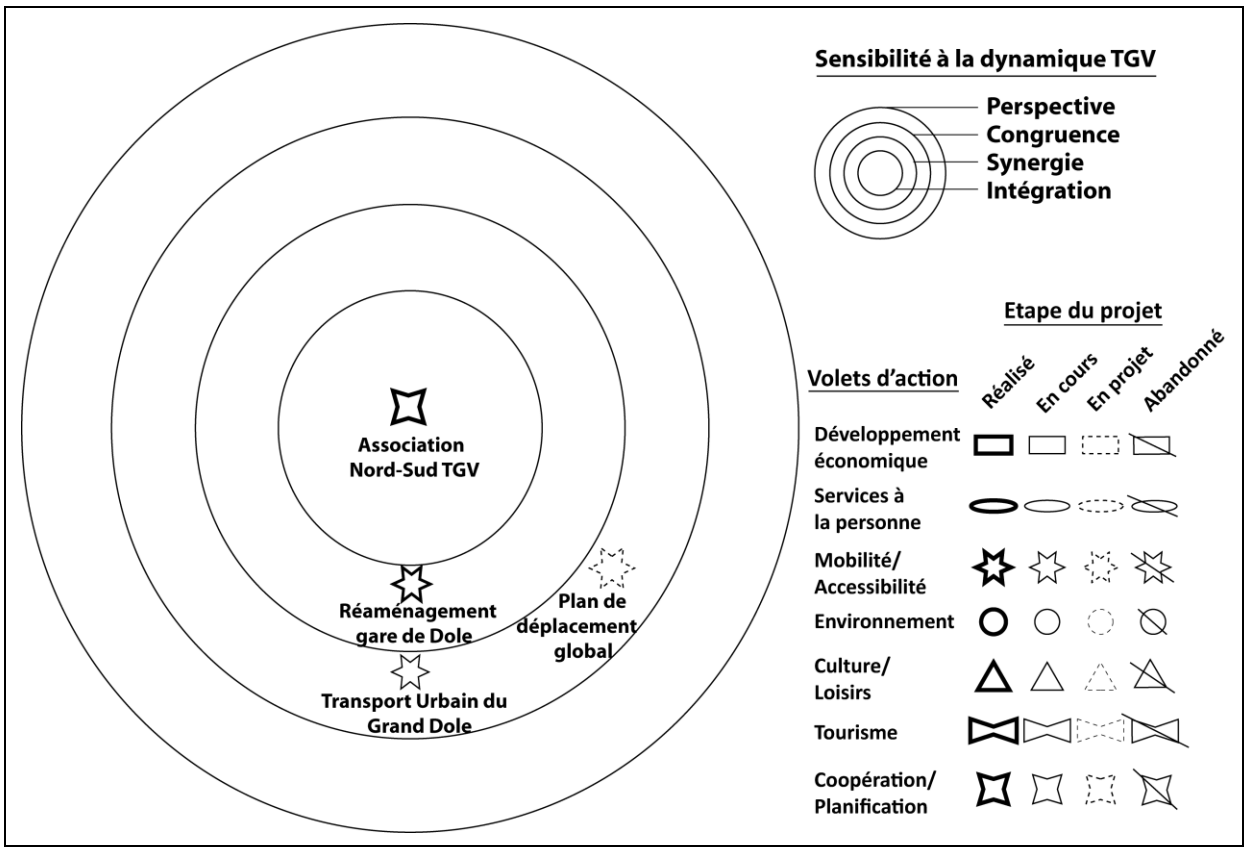
Les relatiogrammes des Pays Dolois et de Vesoul – Val de Saône mettent également en évidence certaines spécificités qui tiennent à la localisation et au poids sociodémographique de ces territoires. Le Pays Dolois, non desservi mais traversé par la branche Est, a vu son accessibilité se dégrader avec le report d'une partie des liaisons ferroviaires sur la nouvelle ligne et ce, malgré l'arrêt de tous les TGV Lyria en direction de la Suisse et de Paris[507]. L'importance des thématiques « mobilité/accessibilité » et « coopération/planification » souligne l'intérêt porté par les acteurs locaux à la compensation de cette dégradation de l'accessibilité (**Fig. 3-22**). Inclus dans un projet plus vaste de réaménagement du quartier, la transformation de la gare des Dole en pôle d'échanges multimodal est en synergie avec la réalisation de la branche Est, la rénovation de cette gare vieillissante et de ses abord suppléant en partie le report du trafic sur la LGV. Dans le même ordre d'idée, le nouveau réseau de transport urbain mis en place en 2009 pour redéployer l'offre de transports collectifs sur les 41 communes du Grand Dole, comme le Plan Global de Déplacement destiné à articuler de manière optimale l'ensemble des modes de circulation, font figures de projets congruents car ils participent à ce renforcement du pôle d'échanges multimodal dolois. Classée dans une logique d'intégration, l'adhésion de Dole à l'Association Nord/Sud[508] TGV, qui associe depuis 2009 des élus français et suisses pour la réalisation de la branche Sud, est le reflet de la volonté de la ville d'être desservie via la création d'une gare nouvelle, comme l'envisagent les études de tracé de RFF.

---

[507] Voir chapitre 5

[508] Selon les informations entre notre possession, cette association a été créée à l'initiative de Jean-Louis Fousseret, maire de Besançon et défend la desserte du Jura par la branche Sud. Dans un article de presse, cet élu indique : « il est capitale que le territoire du Jura soit traversé par le TGV Rhin-Rhône et que Dole, Lons-le-Saunier et Bourg-en-Bresse soient desservies ».
Source : MA COMMUNE. INFO. *Une association de lobbying pour la branche Sud.* [en ligne] http://www.macommune.info/article/tgv-rhin-rhone-une association-de-lobbying-pour-la-branche-sud (consulté le 14.08.2012)

Figure 3 - 22 Le relatiogramme du Pays Dolois



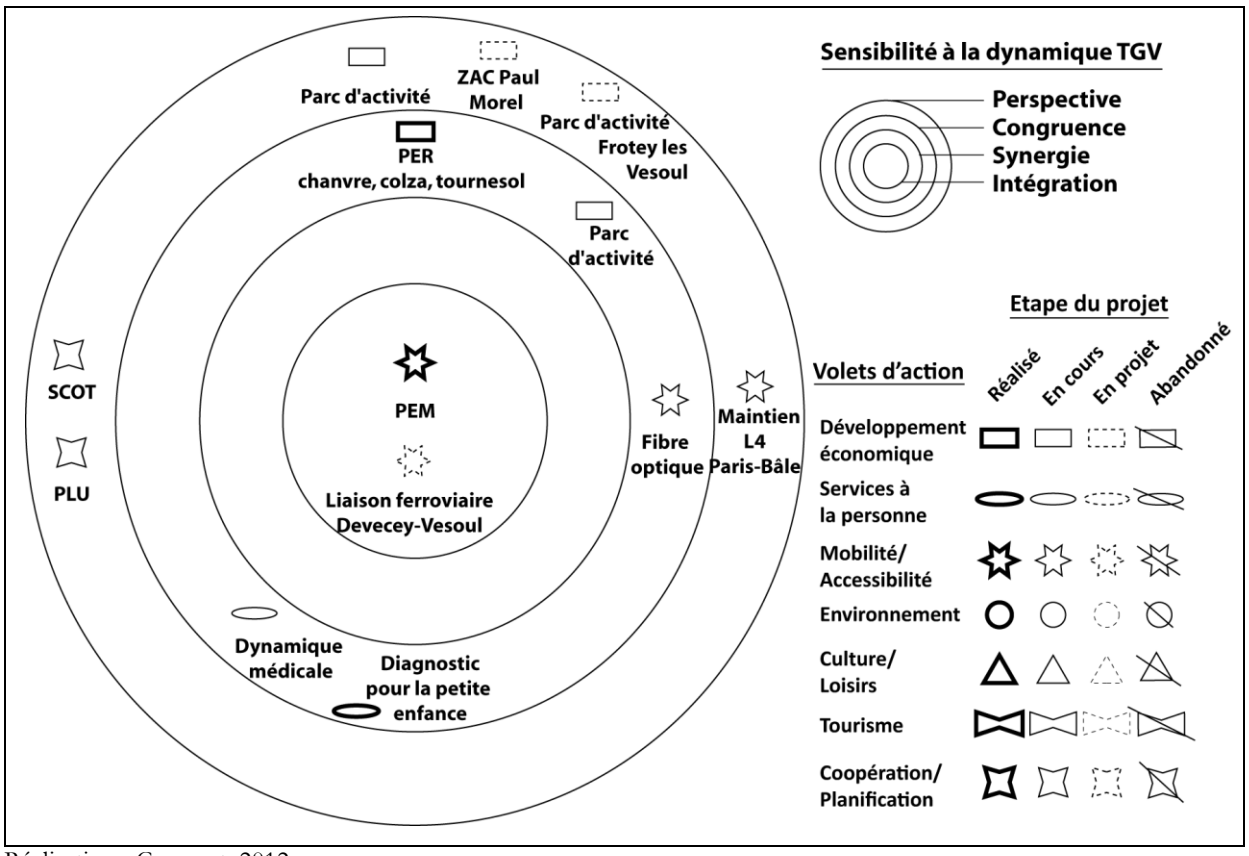
Réalisation : Carrouet, 2012

Le cas du pays de Vesoul – Val de Saône est assez semblable à celui de Dole. Cette ville n'est pas desservie par la branche Est, mais à la différence du pays dolois, elle bénéficie d'une bonne accessibilité routière vers la gare Besançon-Franche-Comté TGV. Ainsi, sans surprise, les projets intégrés à la dynamique TGV relèvent du volet d'action « mobilité/accessibilité » (**Fig. 3-23**). En plus de la réalisation du pôle d'échanges multimodal de la gare de Vesoul, les élus locaux ont pour souhait de réhabiliter une ancienne voie ferrée en direction de Devecey afin de permettre un accès direct à la gare TGV. Par contre, la plupart des projets de « développement économique », n'ont qu'un lien marginal avec la dynamique TGV. Par exemple, les projets de parc d'activité et « PER chanvre, colza, tournesol »[509] sont considérés comme congruents. Enfin, à l'image du cas dolois, le Pays de Vesoul – Val de Saône développe des projets destinés à compenser sa mise à l'écart du réseau à grande vitesse, en témoigne le soutien apporté pour le maintien de la desserte sur l'ex ligne Paris-Bâle, récemment classée en « ligne d'aménagement du territoire »[510].

[509] Ce projet a pour fonction de soutenir les activités agricoles, industrielles et artisanales des filières chanvre et des biocarburants.

[510] Voir chapitre 5

Figure 3 - 23 Le relatiogramme du Pays de Vesoul – Val de Saône



Réalisation : Carrouet, 2012

La position marginale de ces périmètres par rapport au tracé de la branche Est se manifeste par une surreprésentation du volet transport dans les projets en relation avec le TGV. Dans les cas de Dole et de Vesoul, dont l'accessibilité ferroviaire s'est dégradée, l'accent est mis, soit sur la valorisation et le maintien de la desserte existante, soit dans le soutien de projets destinées à améliorer leur connexion au réseau à grande vitesse (Branche Sud et réouverture de la ligne Vesoul-Devecey). Ces revendications en faveur d'une amélioration de l'accessibilité sont essentiellement régies par un intérêt local, celui de la connexion des villes au réseau à grande vitesse, et posent la question de la pertinence d'un territoire de projets partagé.

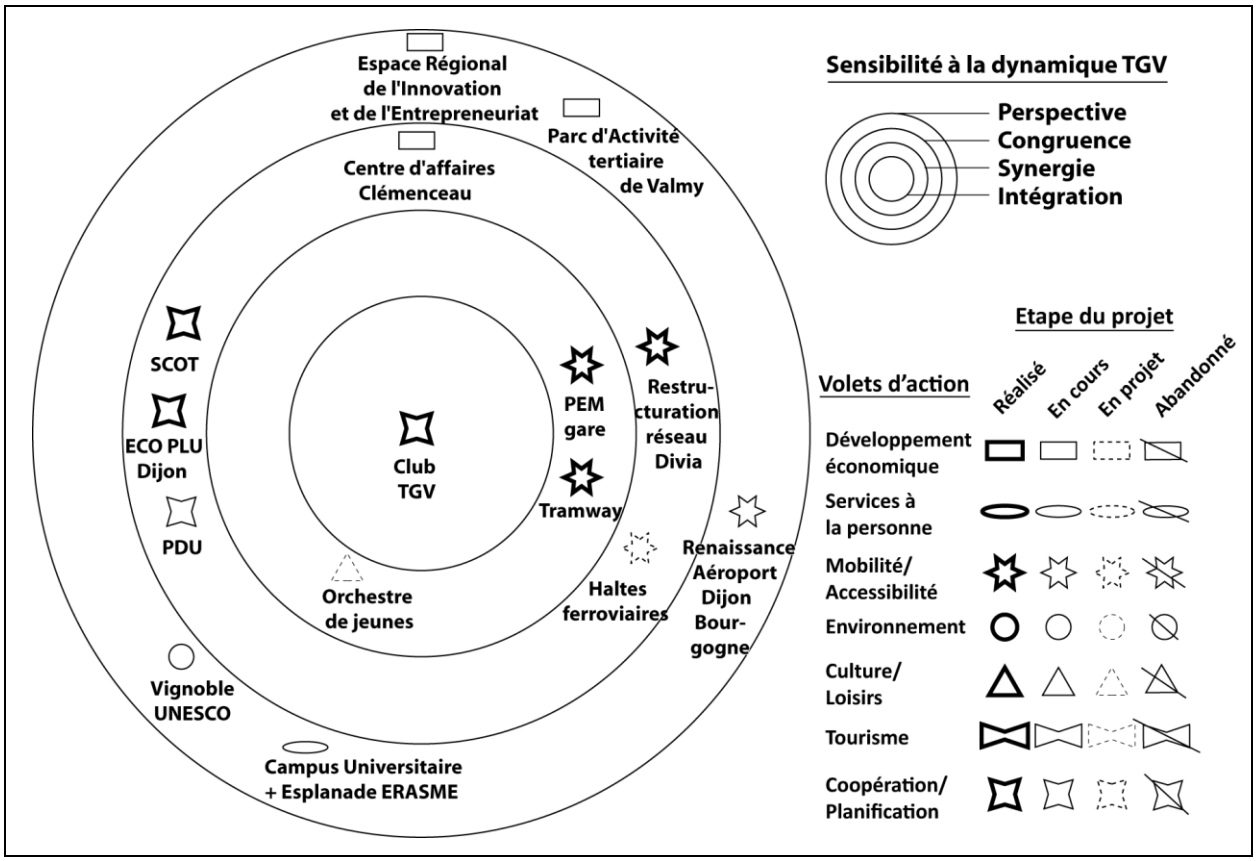
- Dijon et Mulhouse : un enjeu d'aménagement urbain

Les projets de valorisation développés par les Communauté d'agglomération du Grand Dijon et de Mulhouse Alsace Agglomération s'inscrivent dans un contexte différent. En effet, à l'image de Reims et de Lille, ces villes sont directement desservies par leur centre ; et la restructuration des quartiers de gare constitue un enjeu d'aménagement urbain au service du rayonnement de ces agglomérations. Toutefois, bien que le TGV soit considéré comme un facteur de développement territorial, ces stratégies diffèrent en fonction du contexte local et des

logiques d'aménagement retenues par chaque ville. On retrouve dans les deux cas une forte représentation des volets d'actions « mobilité/accessibilité », « développement économique » et « coopération/planification », mais des différences apparaissent au positionnement des projets au sein des relatiogrammes. Pour les projets relatifs au transport, l'arrivée de la grande vitesse n'apparaît pas comme un facteur déclencheur.

Dans l'agglomération dijonnaise (**Fig. 3-24**), la restructuration de la gare en pôle d'échanges multimodal est mise en œuvre bien avant l'arrivée du TGV Rhin-Rhône, le bouclage des financements ayant été voté en 1992. De même, la réalisation du tramway et la restructuration du réseau de bus, qui l'accompagne, n'ont qu'un lien indirect avec le TGV. Desservie depuis 1981, Dijon bénéficiait avant l'arrivée du TGV Rhin-Rhône d'une bonne qualité de desserte. La plupart des projets de l'agglomération sont davantage liés au tramway, qui a occupé l'ensemble de l'espace médiatique (**Fig. 3-25**), et l'arrivée du TGV Rhin-Rhône apparaît comme un élément secondaire.

Figure 3 - 24 Le relatiogramme du Grand Dijon



Réalisation : Carrouet, 2012

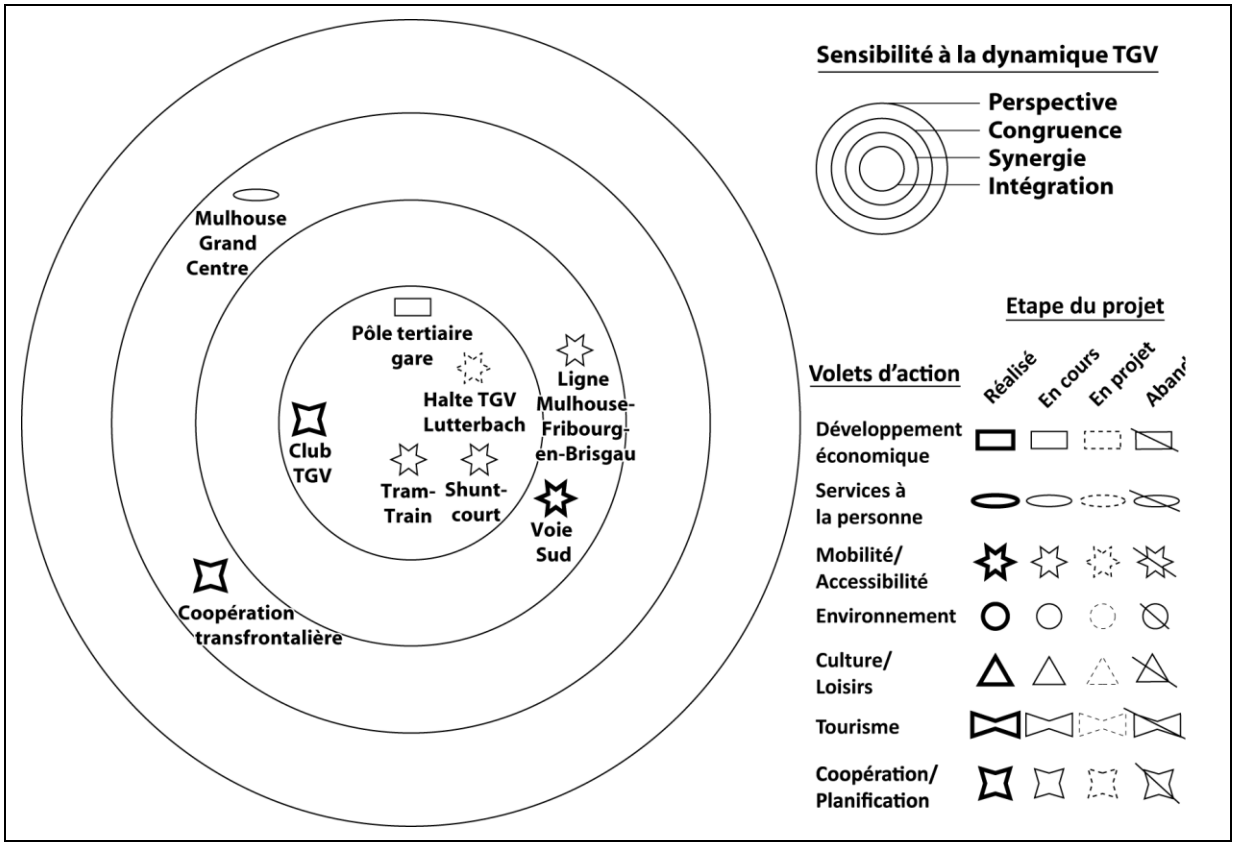
Figure 3 - 25 La communication du Grand Dijon à propos du tramway

Source : LE TRAM DIJON. *Page d'accueil* [en ligne] http://www.letram-dijon.fr/ (consulté 14.08.2012)

Même si le relatiogramme établi par Mulhouse n'a pu être validé auprès des acteurs de la Communauté d'agglomération, l'analyse des projets de transports retenus nous conduit à des conclusions similaires (**Fig. 3-26**). Desservie par le tramway, la gare de Mulhouse bénéficiait bien avant la mise en service de la branche Est, d'une offre intermodale complète, renforcée en décembre 2010 par l'inauguration du Tram-Train Thann-Mulhouse.

Dans les villes où le TGV desservait la gare centrale avant 2011, l'arrivée du TGV Rhin-Rhône ne représente pas un facteur déclencheur pour les projets liés au transport. Ces derniers, répondant à des enjeux d'accessibilité interne aux agglomérations, auraient été fort probablement réalisés en l'absence de la branche Est, même s'ils ont contribué à renforcer l'offre intermodale des gares centrales.

Figure 3 - 26 La relatiogramme de Mulhouse Alsace Agglomération

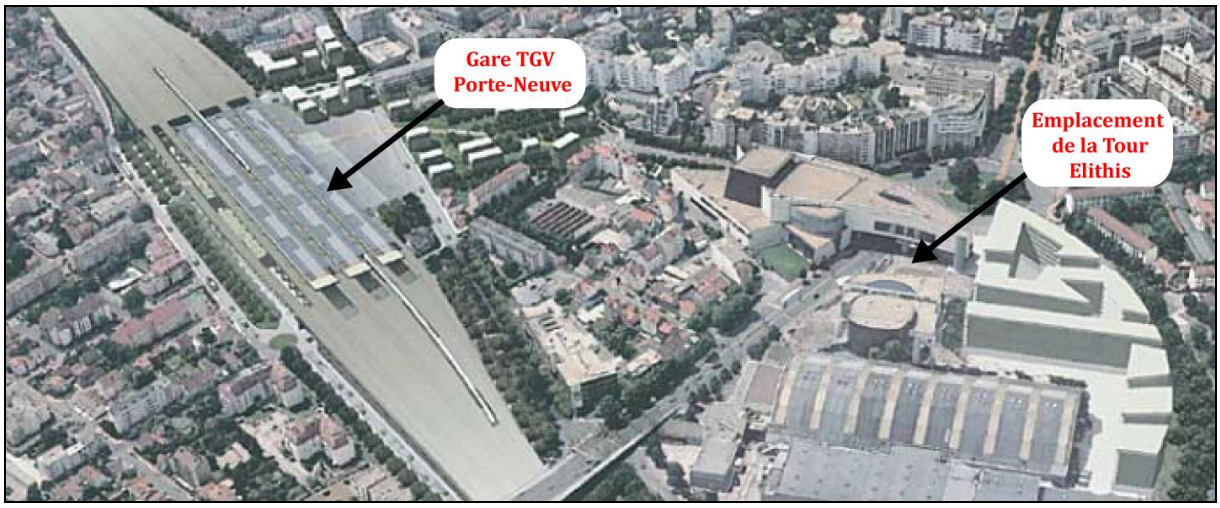


Réalisation : Carrouet, 2012

Si l'arrivée de la grande vitesse n'a constitué qu'un élément secondaire pour le volet transport, les projets de développement économique apparaissent, quant à eux, nettement plus sensibles à la dynamique TGV, et révèlent des stratégies d'aménagement différentes entre Dijon et Mulhouse.

Dans le cas de l'agglomération dijonnaise, la proximité avec la dynamique TGV est, à première vue, assez faible. Les abords de la gare centrale ne font, à l'heure actuelle, l'objet d'aucun projet d'aménagement, les stratégies de développement de l'agglomération se concentrant sur le quartier Clémenceau, au nord du centre-ville. Le centre d'affaires Clémenceau, en cours de réalisation, s'inscrit dans une logique de congruence à plus long terme avec la dynamique TGV, puisque c'est au sein de ce quartier que serait implantée la gare TGV de Porte-Neuve, une fois la branche Ouest de la LGV Rhin-Rhône mise en service (**Fig. 3-27, Fig. 3-28**).

Figure 3 - 27 Le quartier d'affaires Clémenceau à Dijon



Source : RFF. *Branche Ouest* [en ligne] http://ouest.lgvrhinrhone.com/28-.php (consulté 14.08.2012)
Modification : Carrouet, 2012

Figure 3 - 28 La tour Elithis

Source : GRAND DIJON. *Économie* [en ligne]. http://www.grand-dijon.fr/decouvrir/economie/les-missions-economiques-du-grand-dijon-14322.jsp (consulté 14.08.2012)

Le centre d'affaires Clémenceau et la « future » gare TGV, vitrines du développement de l'agglomération, sont d'ailleurs présentés comme les éléments d'une nouvelle centralité urbaine. Comme l'indique le site Internet du Grand Dijon : « cette cité du XXIe siècle est située en

périphérie immédiate du centre-ville de Dijon, aux portes de la future gare TGV Rhin-Rhône. Elle est confortée de 20 000 m² supplémentaires, au travers de la Tour Elithis, inaugurée le 12 mars 2009, du Marbotte Plaza (dont la première pierre a été posée le 18 juin 2009) et du Clemenceau Plaza du Groupe Lazard »[511].

Dans le cas de Mulhouse, le lien entre l'arrivée du TGV Rhin-Rhône et le développement de projets à caractère économique est nettement plus marqué, en témoigne la mise en œuvre du pôle tertiaire « vert&eau » à proximité de la gare. En effet, comme le souligne le site Internet de la Communauté d'agglomération de Mulhouse, « avec la mise en service du TGV Rhin-Rhône en décembre 2011, Mulhouse et Mulhouse Alsace Agglomération entendent tirer le meilleur parti de ce nouvel atout et ont choisi de faire des abords de la gare un quartier d'affaires, vitrine de Mulhouse et de son agglomération »[512]. Renouant avec le mythe des effets structurants, Mulhouse veut tirer partie de l'opportunité offerte par l'arrivée du TGV Rhin-Rhône, qui « place Mulhouse à 2h40 de Paris et de Lyon et renforce encore l'attractivité de ce territoire »[513], pour valoriser le quartier de la gare. Plus précisément, le quartier d'affaires « vert&eau », intégré à la dynamique TGV, s'appuie sur un vaste projet de restructuration du quartier de la gare centrale (**Fig. 3-29**).

Sur une superficie totale de 23 hectares, l'opération se déroule en trois phases. La première, qui s'est achevée pour l'arrivée du TGV Rhin-Rhône, repose sur le réaménagement du parvis, la création d'un parking de 267 places et la construction d'un immeuble de bureaux. La deuxième phase, de 2012 à 2013, prévoit l'extension du parking souterrain et la création d'un immeuble de bureaux de quatre étages, dénommé « La jonction ». Enfin, à l'horizon 2015, le quartier de la gare devrait accueillir un hôtel ainsi qu'un nouvel immeuble de bureaux. Ce projet ambitieux, complété par la construction et le réaménagement d'une dizaine d'immeubles à proximité de la gare pourrait d'ici 2025 constituer une offre totale de 50 000m² de bureaux[514].

---

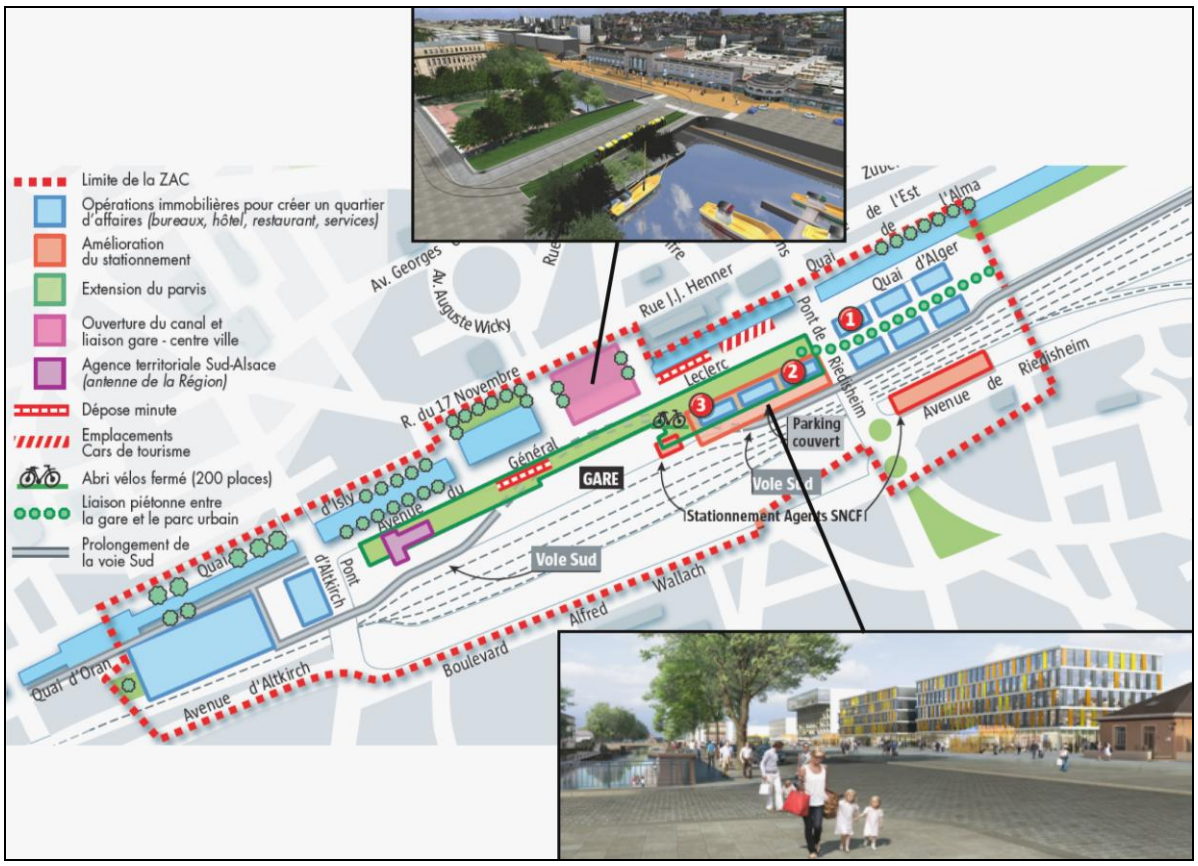
511 GRAND DIJON. *Économie* [en ligne]. http://www.grand-dijon.fr/decouvrir/economie/les-missions-economiques-du-grand-dijon-14322.jsp (consulté 14.08.2012)

512 MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION. *Quartier d'affaires.* [en ligne]. http://www.mulhouse-alsace.fr/fr/le-quartier-d-affaires-gare/ (consulté 14.08.2012)

513 MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION. *Quartier d'affaires.* [en ligne]. http://www.mulhouse-alsace.fr/fr/le-quartier-d-affaires-gare/ (consulté 14.08.2012)

514 MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION. *Quartier d'affaires.* [en ligne]. http://www.mulhouse-alsace.fr/fr/le-quartier-d-affaires-gare/ (consulté 14.08.2012)

Figure 3 - 29 Le projet d'aménagement du quartier de la gare de Mulhouse



Source : Mulhouse Alsace agglomération *Quartier d'affaires*. [en ligne]. http://www.mulhouse-alsace.fr/fr/le-quartier-d-affaires-gare/ (consulté 14.08.2012)
Modification : Carrouet, 2012

L'analyse des relatiogrammes des agglomérations de Dijon et Mulhouse souligne l'influence de la grande vitesse sur la mise en œuvre de projets de développement territoriaux. Alors que le volet transport est peu influencé par la dynamique TGV, les projets de développement économiques y sont directement intégrés. À l'image de Reims et de Lille, l'agglomération de Mulhouse, et dans une moindre mesure celle de Dijon, considèrent la grande vitesse ferroviaire comme un enjeu d'aménagement urbain participant au renforcement de leur notoriété et de leur rayonnement.

Si les projets des deux agglomérations ne peuvent pas être considérés comme de réels concurrents, étant donné la distance qui sépare les deux villes, le développement de zones d'activités tertiaires, aux deux extrémités de la LGV, souligne la faible coordination des stratégies de valorisation. L'absence flagrante de complémentarité entre les projets des deux agglomérations, remet encore une fois en question l'existence d'un territoire de projets à l'échelon de l'aire Rhin-Rhône.

c –Les agglomérations franc-comtoises : des territoires privilégiés pour l'émergence de projets

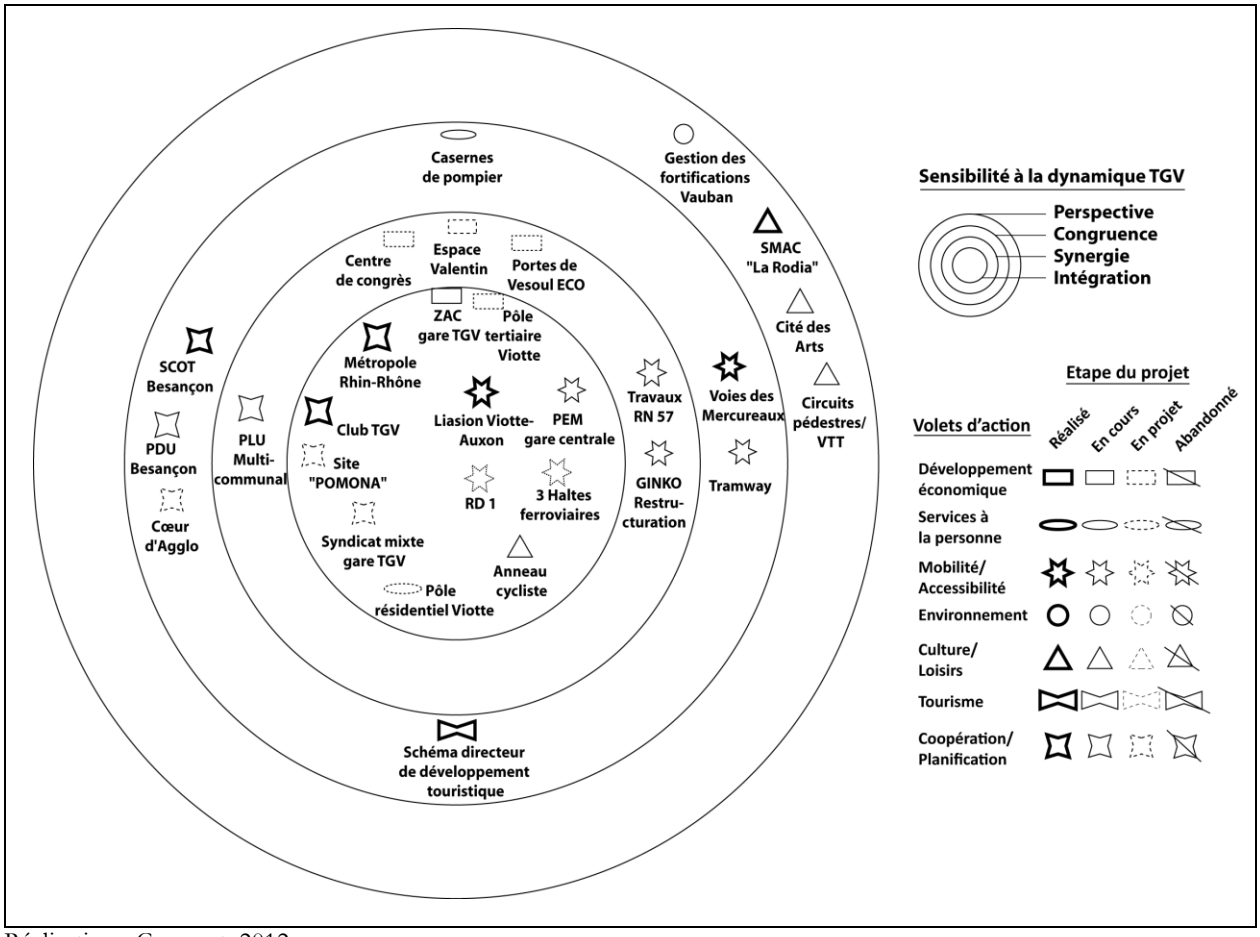
Les agglomérations de Besançon, Belfort et Montbéliard s'inscrivent dans des configurations spécifiques par rapport à Dijon et Mulhouse puisqu'elles sont desservies depuis décembre 2011 par l'intermédiaire de deux nouvelles gares TGV ex-urbanisées, équipements favorables à la mise en œuvre de projets de valorisation ambitieux par les collectivités territoriales.

Les deux nouvelles gares s'insèrent néanmoins dans des contextes spatiaux différents. Dans le cas de l'agglomération de Besançon, l'accueil de la grande vitesse repose sur un système à deux gares, comparable aux cas de Reims et Valence. Le partage de la desserte entre gare TGV et gare centrale et la mise en place d'une navette ferroviaire intergares ont incité les collectivités locales à intégrer la grande vitesse dans une stratégie globale d'aménagement urbain. Dans une situation comparable à la gare TGV du Creusot, Belfort-Montbéliard TGV, qui concentre désormais la totalité de la desserte grande ligne, est quant à elle perçue comme un équipement de centralité au sein d'une aire urbaine structurée par deux agglomérations de taille moyenne.

- Un contexte spatial différent mais des projets redondants

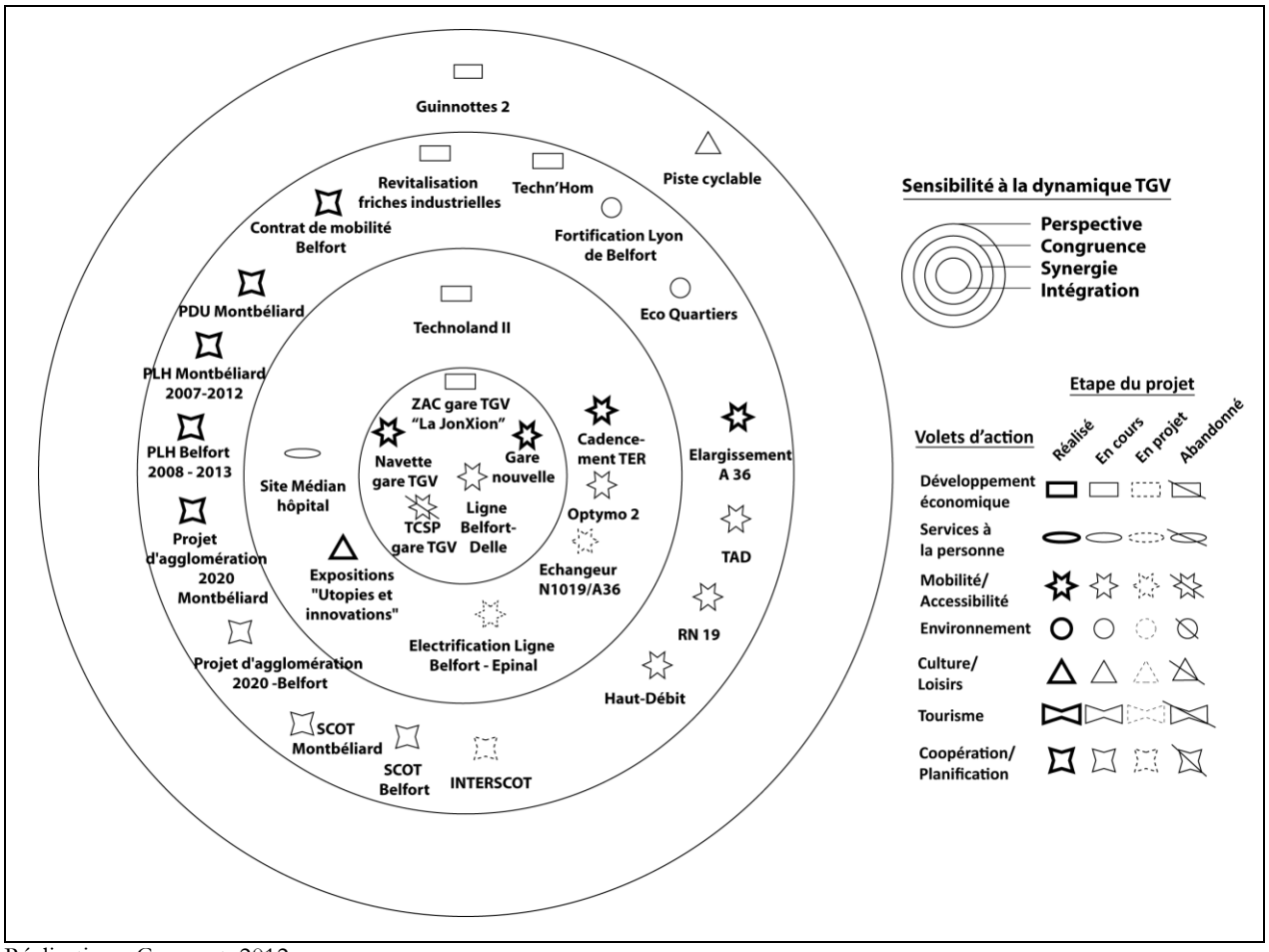
Les relatiogrammes de la CAGB et du Pays de l'Aire Urbaine soulignent tout d'abord le poids prépondérant du volet d'action « mobilité/accessibilité » dans les projets intégrés ou en synergie avec la dynamique TGV (**Fig. 3-30, Fig.3-31**). Ces similitudes de projets liées au volet « transport » sont logiques. Les deux territoires sont desservis par des gares TGV périphériques qu'il est nécessaire de relier au réseau classique (liaison Viotte-Auxon et réouverture de la ligne Belfort-Delle), et qui imposent une mise à niveau des infrastructures routières : RD 1 et mise à 2 fois 2 voies de la RN 57 par l'agglomération de Besançon ; élargissement de l'A 36 et aménagement de la RN 19 pour le Pays de l'Aire Urbaine.

Figure 3 - 30 Le relatiogramme de la CAGB



Réalisation : Carrouet, 2012

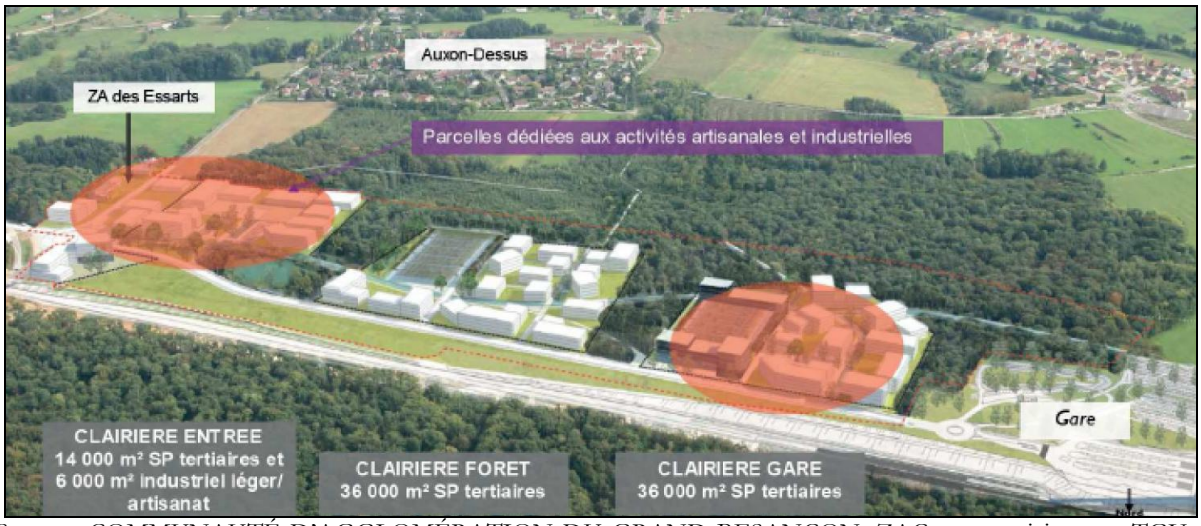
Figure 3 - 31 Le relatiogramme du Pays de l'Aire Urbaine



Réalisation : Carrouet, 2012

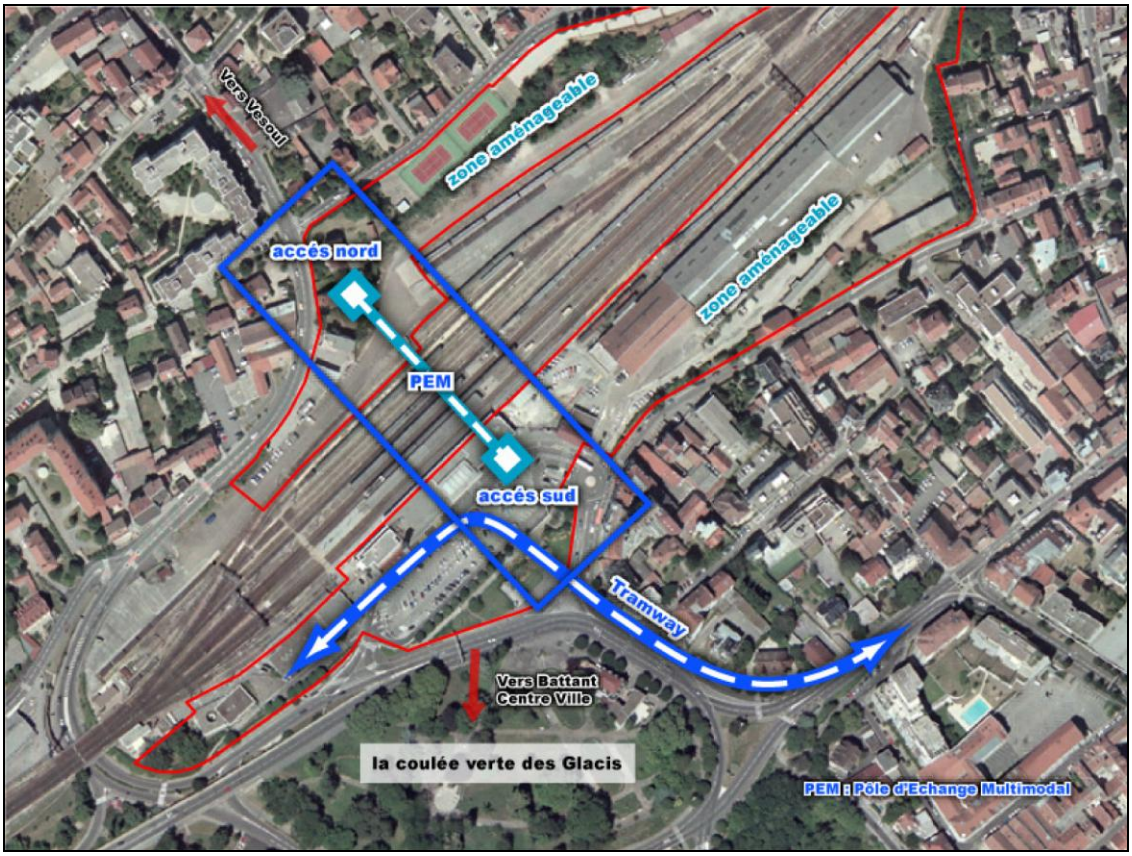
Dans les deux cas, les nombreux projets de développement économique soulignent un risque d'accentuation des concurrences territoriales. Les projets de zones d'activités présentant une forte sensibilité à la dynamique TGV révèlent en effet l'adoption de stratégies de valorisation similaires. Dans la Communauté d'agglomération du Grand Besançon, trois nouvelles zones d'activités sont ainsi projetées. Sur le site de la gare TGV, la CAGB envisage la création en deux phases (l'une de 56 000 m^2, l'autre de 36 000 m^2) d'un parc tertiaire d'une superficie de 25 hectares, destiné à regrouper activités tertiaires, production légères, et services et commerces (**Fig. 3-32**). Le quartier de la gare de Viotte, qui fait l'objet d'un projet de requalification destiné à convertir la gare en pôle d'échanges multimodal et à réduire l'effet coupure lié aux voies ferrées (**Fig.3-33**), accueillera également un programme tertiaire et résidentiel afin de renforcer l'offre hôtelière et commerciale du quartier (**Fig.3-34**).

Figure 3 - 32 Le projet de ZAC à proximité de la gare Besançon Franche-Comté TGV



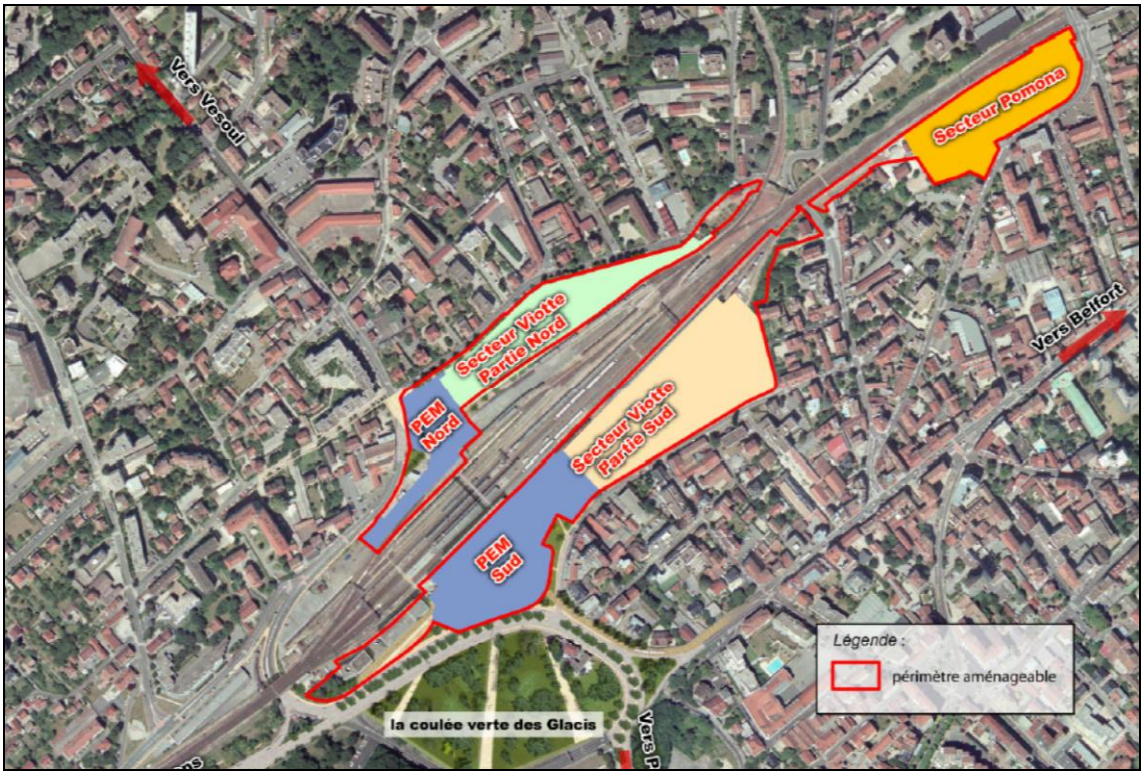
Source : COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU GRAND BESANCON. ZAC parc tertiaire gare TGV Auxon-Dessus. [en ligne]. http://www.grandbesancon.fr/gallery_files/site_1/1071/39857/52398/auxon_presentation_nonontechniq.pdf (consulté le 14.08.2012)

Figure 3 - 33 Le futur pôle d'échanges de la gare de Besançon Viotte



Source : VILLE DE BESANCON. *Pôle Viotte.* [en ligne].http://www.besancon.fr/index.php?p=1043&art_id=3573 (consulté le 14.08.2012)

Figure 3 - 34 Le projet du pôle tertiaire Viotte



Source : VILLE DE BESANCON. *Pôle Viotte.* [en ligne]. http://www.besancon.fr/index.php?p=1043&art_id=3573 (consulté le 14.08.2012)

Enfin, les haltes ferroviaires de la liaison Viotte-Auxon sont au cœur de deux projets, en synergie avec la dynamique TGV. Le premier prévoit la réalisation d'un nouveau centre commercial à proximité de la halte École-Valentin. Le second « Porte de Vesoul ÉCO » envisage le développement d'activités commerciales, artisanales et de services, couplées à un nouveau quartier d'habitat sur une superficie totale de 15 hectares.

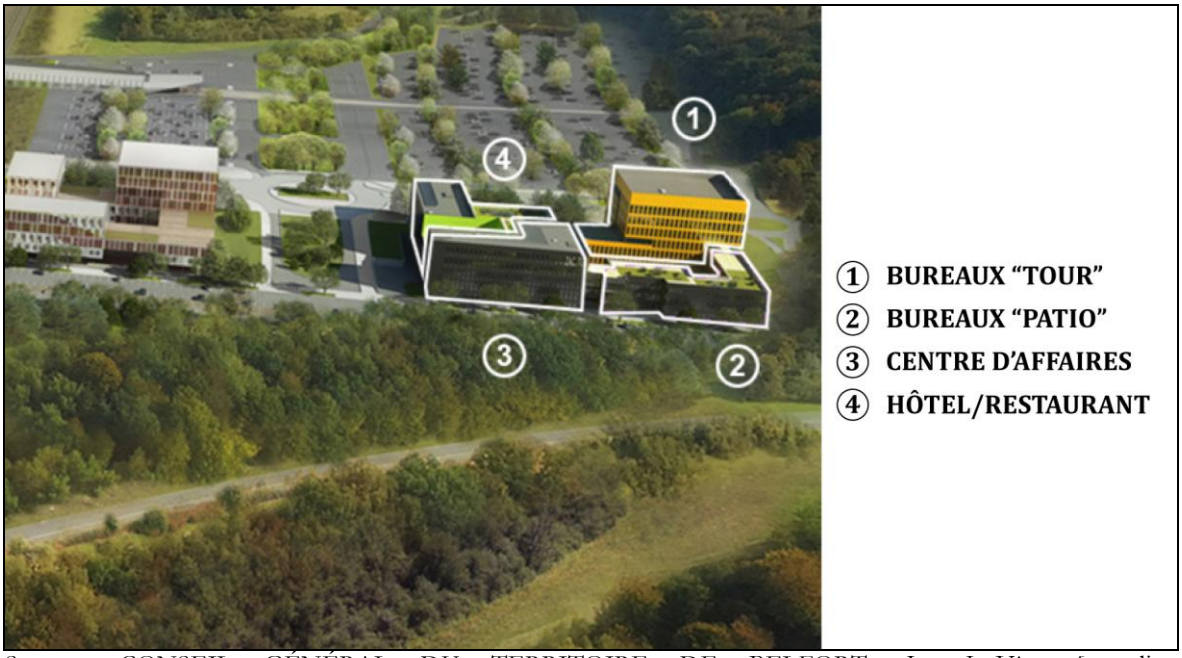
La multiplication de projets dédiés au développement de l'activité tertiaire dans une agglomération de la taille de Besançon laisse planer quelques doutes sur la cohérence des politiques d'aménagement ; d'autant que les territoires voisins (Pays des sept rivières) ont développé des stratégies de valorisation similaires.

Dans le pays de l'Aire Urbaine, où les agglomérations se sont saisies de l'opportunité liée à l'arrivée de la grande vitesse pour étendre leurs zones d'activités (Technoland II à Montbéliard, Guinnottes II à Héricourt), la mise en service de la gare TGV est directement à l'origine d'un nouveau pôle économique, en cours de réalisation : la ZAC TGV « JonXion », qui regroupera, sur 150 hectares, équipements collectifs et activités tertiaires et industrielles sur le site du nouveau pôle d'échanges (**Fig. 3-35, Fig. 3-36**).

Figure 3 - 35 Le projet de ZAC « JonXion »

Source : CONSEIL GÉNÉRAL DU TERRITOIRE DE BELFORT. *La JonXion.* [en ligne] http://www.cg90.fr/facilitonslestransportsdansleTerritoire/TGVRhinRhne-belfort-tgv/La-ZAC-de-la-gare-TGV-Belfort-Montbelliard-belfort.html (consulté le 14.08.2012)

Figure 3 - 36 La première tranche des travaux de la ZAC « JonXion »



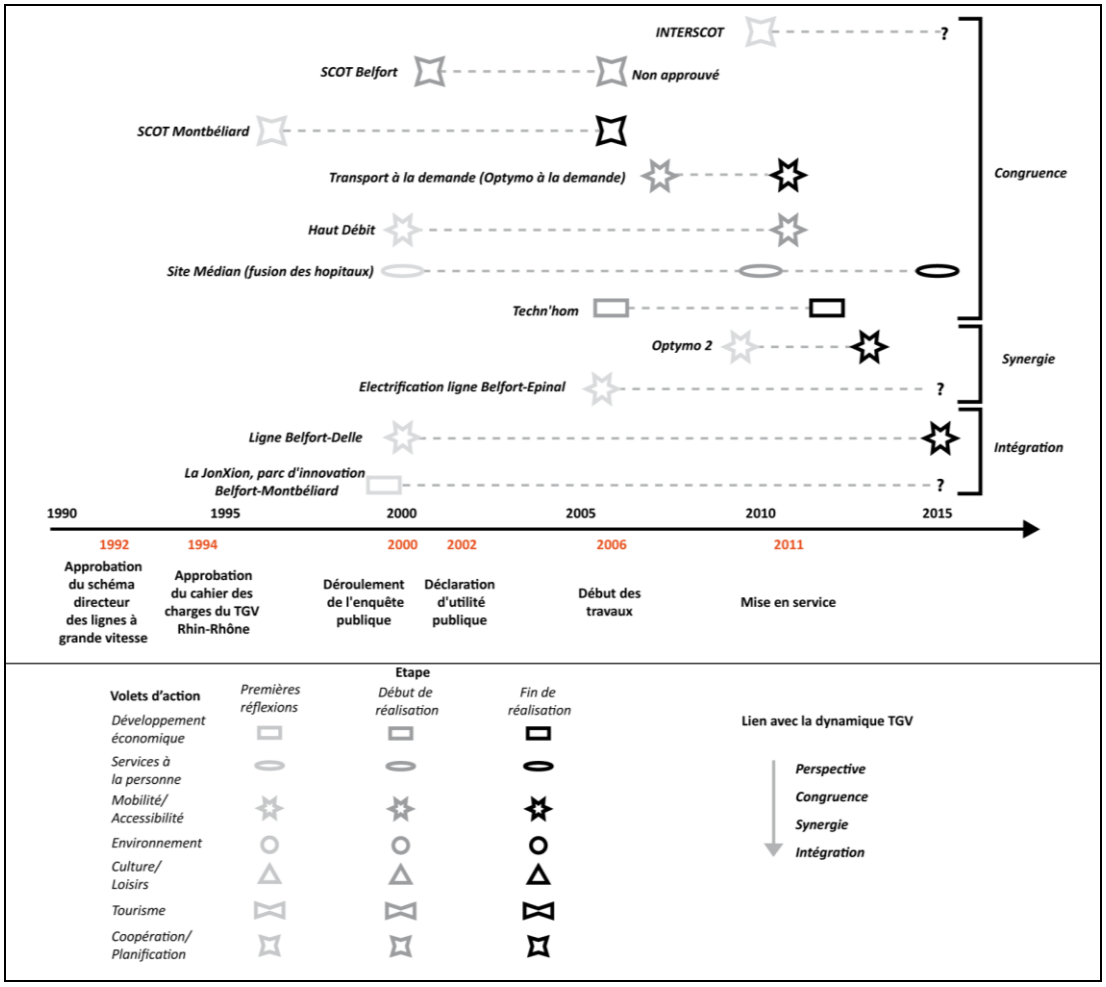
Source : CONSEIL GÉNÉRAL DU TERRITOIRE DE BELFORT. *La JonXion.* [en ligne] http://www.cg90.fr/facilitonslestransportsdansleTerritoire/TGVRhinRhne-belfort-tgv/La-ZAC-de-la-gare-TGV-Belfort-Montbelliard-belfort.html (consulté le 14.08.2012)

Enfin, les projets inclus dans le volet « Coopération/Planification » soulignent l'influence de la grande vitesse ferroviaire dans les politiques d'aménagement urbain de la CAGB et du pays de l'Aire Urbaine, les deux périmètres ayant largement intégré le TGV Rhin-Rhône dans leurs documents de planification territoriale.

Si les élus qui sont à l'initiative de ces projets de valorisation économique des gares de la grande vitesse semblent, par mimétisme, reproduire une stratégie a priori éprouvée ailleurs, cette redondance de projets, sur des sites distants de 80 km (que le TGV reliera en 20 mn), reproduit les clivages existant au sein de l'aire Rhin-Rhône. Ces stratégies, conçues à l'échelon local, sans concertation entre les principaux pôles de la région, soulignent bien qu'il n'existe pas de territoire de projets cohérent, malgré la volonté de coopération initiée par la création de la Métropole Rhin-Rhône. L'arrivée du TGV exacerbe les concurrences territoriales dans le management des activités économiques.

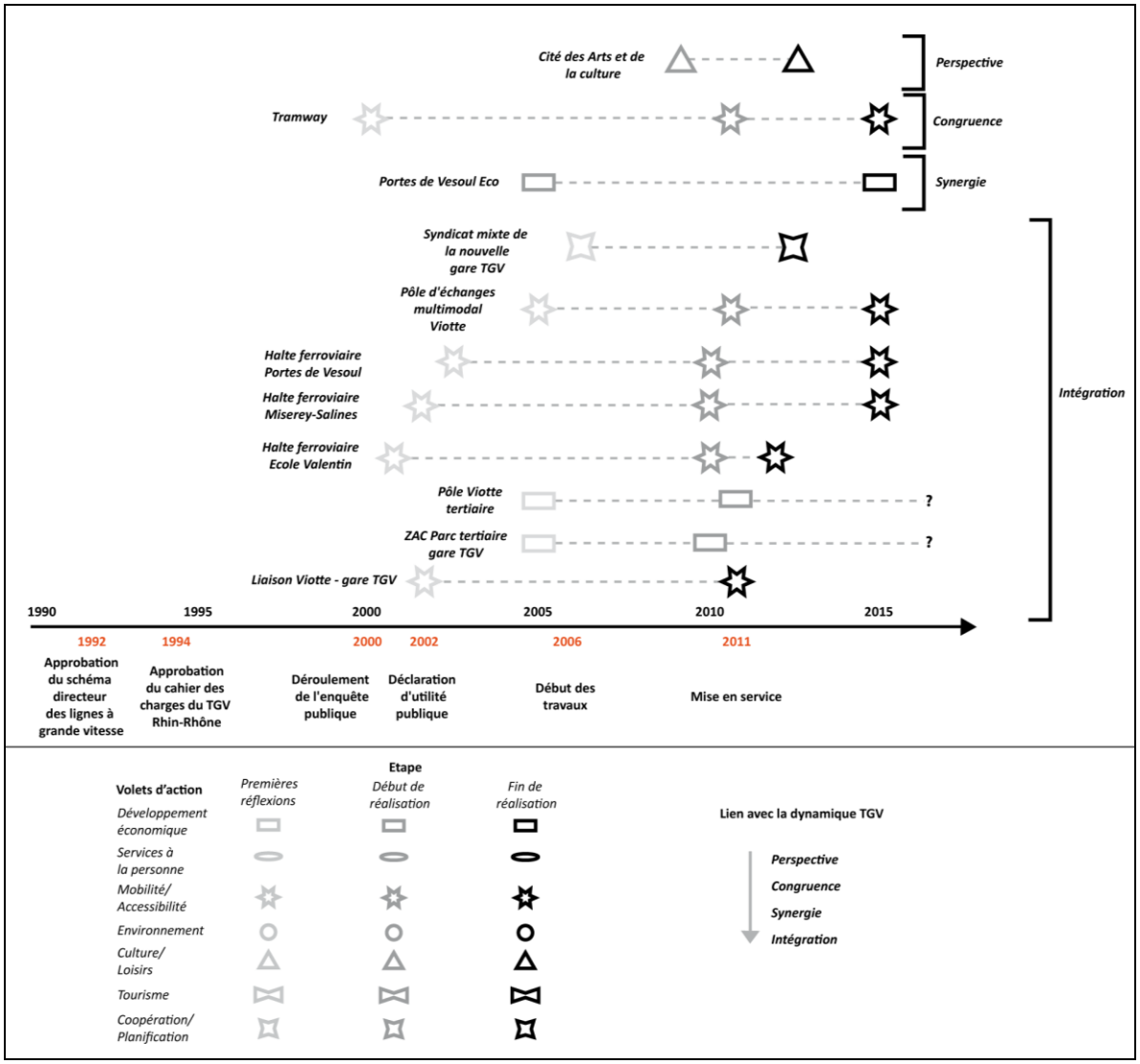
Au-delà des similitudes observées dans le contenu des projets, ces derniers ont été inégalement anticipés (**Fig. 3-37, Fig. 3-38**). On le constate, par exemple, pour les projets de navettes ferroviaires, soutenus par les acteurs locaux pour palier la localisation périphérique des gares TGV. Si dans les deux cas les premières réflexions remontent au début des années 2000, les projets ont évolué différemment selon les stratégies de développement local. Dans le cas de la CAGB, la liaison intergares a très précocement été intégrée dans les politiques d'aménagement urbain de l'agglomération. La programmation de trois haltes ferroviaires intermédiaires, les projets de développement économique aux abords des haltes École-Valentin et de la Porte de Vesoul, sont le reflet de la volonté des collectivités de desservir un secteur prioritaire pour le développement de l'agglomération. En revanche, la réouverture de la ligne Belfort-Delle a été reportée à 2015 ; l'achèvement du projet ayant été retardé par des contraintes techniques que les inerties liées à la multiplicité des acteurs concernés n'ont pas permis de dépasser avant la mise en service de la branche Est.

Figure 3 - 37 La frise chronologique du développement des projets du Pays de l'Aire Urbaine



Réalisation : Carrouet, 2012

Figure 3 - 38 La frise chronologique du développement des projets de la CAGB



Réalisation : Carrouet, 2012

De même, les projets de développement économique obéissent à des temporalités différentes. Les projets de l'Aire Urbaine, en cours de réalisation, apparaissent largement plus avancés que ceux du Grand Besançon où aucun des aménagements économiques projetés n'est encore sorti de terre (**Fig. 3-39 et Fig. 3-40**). Ainsi, les réflexions au sujet de la ZAC qui jouxte la gare Belfort-Montbéliard TGV remontent aux débuts des années 2000, alors que les projets de l'agglomération de Besançon (Pôle tertiaire Viotte et ZAC gare TGV) ont émergé cinq ans plus tard.

Ce décalage est lié à plusieurs facteurs. Il tient tout d'abord au caractère récent de la desserte de l'Aire Urbaine, qui a connu un bouleversement de son accessibilité ferroviaire, alors que Besançon, desservi depuis 1983, a bénéficié de gains de temps moins marqués. Ce différentiel s'est traduit par une mobilisation plus active des acteurs du Nord Franche-Comté, qui ont d'ailleurs été à l'origine du projet de LGV Rhin-Rhône. Les ambitions de l'agglomération bisontine semblent plus mesurées ; d'autant que la priorité est donnée à la requalification du quartier de la gare centrale, bientôt desservie par le tramway. Enfin, si l'aménagement du site de la gare TGV Belfort-Montbéliard TGV semble avoir été plus précocement anticipé, c'est aussi en raison d'une maîtrise foncière plus ancienne ; les terrains de la « JonXion » ayant été acquis par les collectivités dès 1993 en lien avec l'aménagement de l'échangeur de Sévenans situé à proximité. L'analyse des systèmes d'acteurs qui portent ces stratégies de valorisation territoriale nous éclaire également sur ces différences de temporalité dans la concrétisation des projets.

Figure 3 - 39 Le début des travaux de la ZAC la « JonXion » (10/07/2012)

Source : Carrouet, 2012

Figure 3 - 40 L'emplacement de la future ZAC à proximité de la gare Besançon Franche-Comté TGV (11/10/2012)

Source : Carrouet, 2012

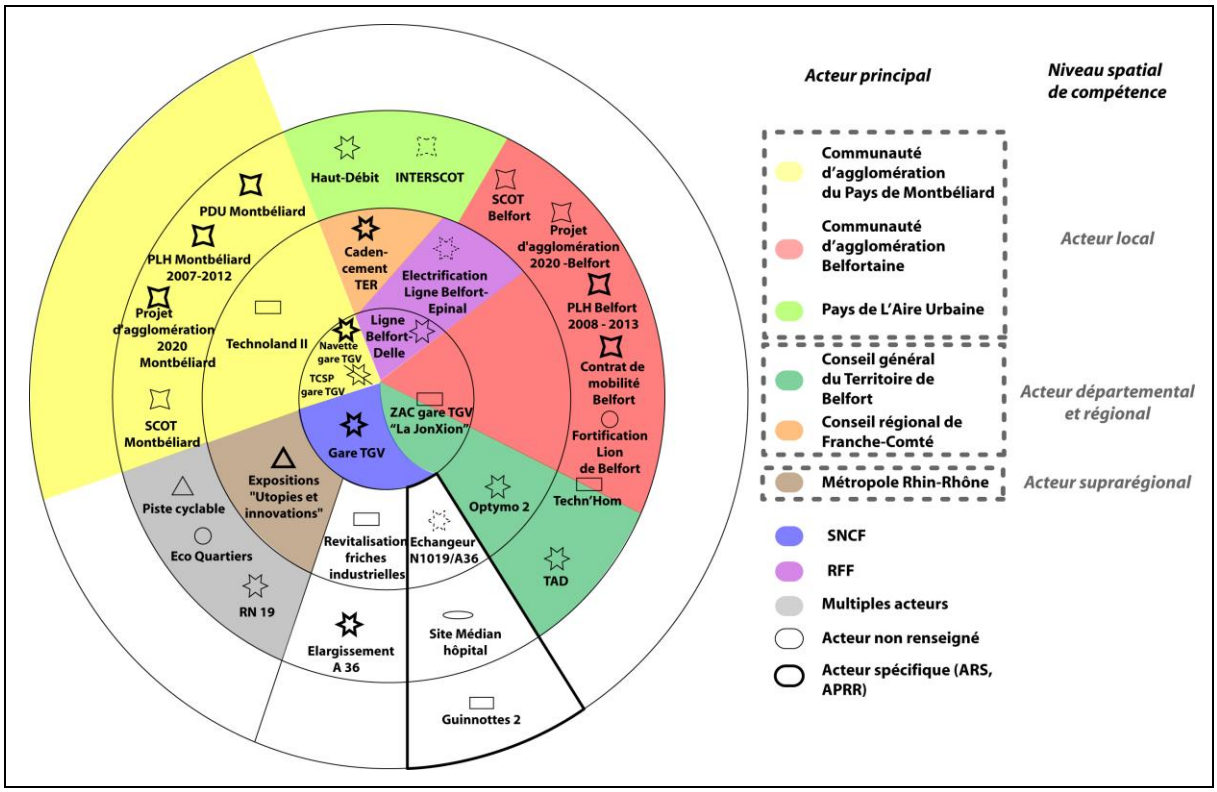
- Des systèmes d'acteurs soumis à de fortes inerties territoriales

L'analyse des systèmes d'acteurs qui portent les projets de valorisation associés à la dynamique TGV comporte un double intérêt. D'une part, elle nous permet de préciser le lien entre les stratégies de valorisation et le contexte territorial. D'autre part, elle nous éclaire sur la place réelle qu'occupe la Métropole Rhin-Rhône dans des stratégies de valorisation initiées, au vu des relatiogrammes précédents, à des fins de développement local.

Le pays de l'Aire Urbaine apparaît comme le périmètre le plus morcelé du point de vue administratif. À cheval sur trois départements et regroupant deux communautés d'agglomération et neuf Communautés de communes, le Pays de l'Aire Urbaine est structuré par deux pôles principaux, Belfort et Montbéliard, entre lesquels existent de multiples divergences d'intérêt. La multiplicité d'acteurs engagés dans les stratégies de valorisation de la grande vitesse (**Fig. 3-41**) est clairement le reflet de cette absence d'unité et de l'enchevêtrement des niveaux de décision administratifs qui en découle. Située sur le territoire de Belfort, à mi-distance entre les deux pôles de l'Aire Urbaine, la « JonXion » relève des compétences du Conseil général et de la Communauté d'agglomération belfortaine. La communauté d'Agglomération du pays de Montbéliard a, quant à elle, fortement investi les projets liés au volet transport afin que ses

populations et zones d'activités économiques bénéficient de l'amélioration d'accessibilité liée à la grande vitesse, alors que les stratégies de l'agglomération de Belfort s'orientent davantage vers le co-développement de pôles économiques à proximité de la gare. De son côté, le Pays de l'Aire Urbaine est à l'initiative de projets fédérateurs (Interscot, Haut-débit) visant à dépasser les divergences d'intérêts qu'exprime par ailleurs le nombre réduit de projets associant différents partenaires institutionnels. Cependant, le positionnement de la gare revêt un caractère stratégique et marque une réelle volonté de dépasser les clivages mêmes si les inerties territoriales seront longues à modifier. Fruit d'un consensus entre les multiples acteurs des territoires de l'Aire Urbaine, le choix de positionner la gare au centre de gravité de la conurbation Belfort-Montbéliard-Héricourt, loin de réveiller les vieilles querelles entre agglomérations, constitue un moteur du développement territorial. Comme en témoigne la réalisation prochaine de l'hôpital Médian, les collectivités semblent avoir su dépasser leurs divergences pour faire de la gare TGV une vitrine de leur territoire, un nouveau pôle de développement de l'Aire Urbaine et un élément intégrateur de cet espace multipolaire (Carrouet, *et al*, 2010)[515].

Figure 3 - 41 Le relatiogramme acteurs du Pays de l'Aire Urbaine

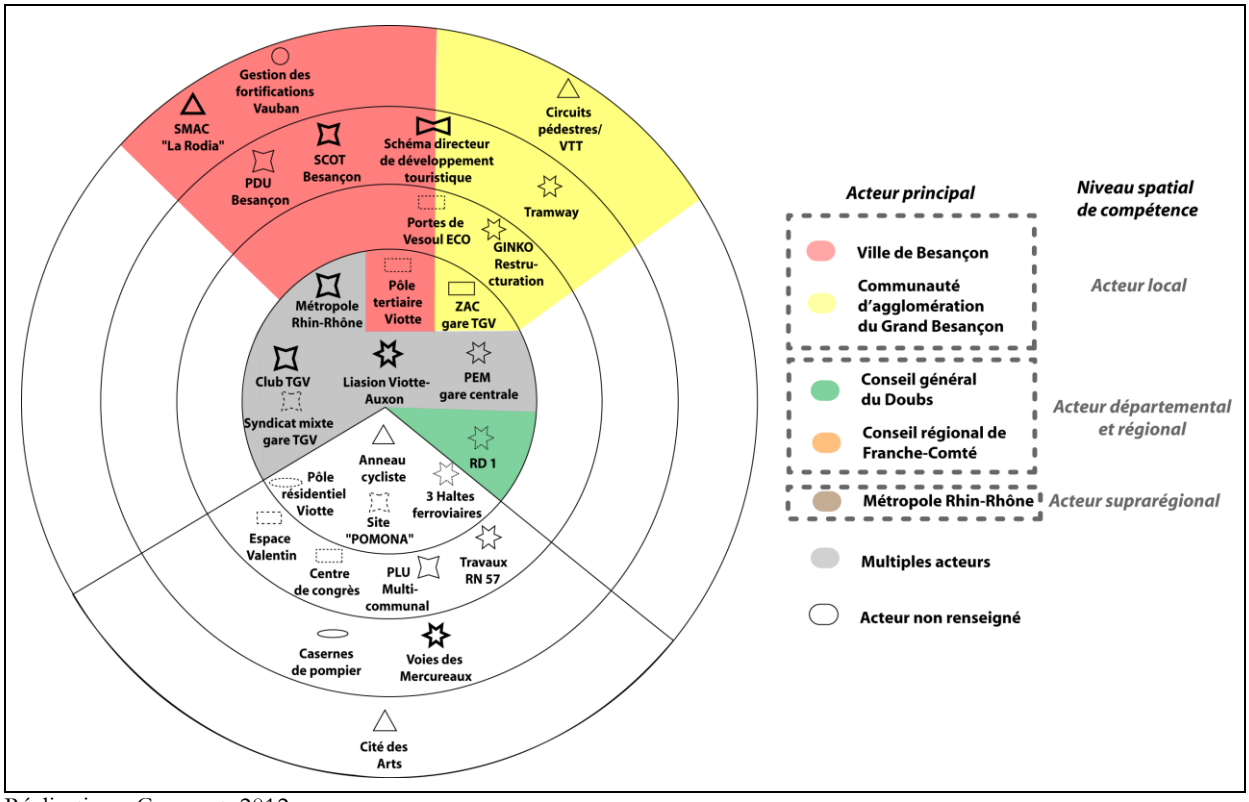


Réalisation : Carrouet, 2012

[515] Carrouet, G., *et al*, *op. cit.*

Non intégré dans un pays, le territoire du Grand Besançon, polarisé par la métropole régionale, semble plus favorable à la mise en place de coopérations entre les acteurs du développement territorial, comme l'atteste le nombre plus élevé de projets associant de multiples partenaires (**Fig. 3-42**). Le système d'acteurs est ici dominé par la Communauté d'Agglomération qui, conformément à ses compétences, porte la plupart des projets de développement économique et d'aménagement du territoire, en lien étroit avec la commune de Besançon. L'arrivée de la grande vitesse semble ici davantage considérée comme une perspective intégrée dans une stratégie globale de développement de l'agglomération.

Figure 3 - 42 Le relatiogramme acteurs de la CAGB



Réalisation : Carrouet, 2012

La faible représentation de la Métropole Rhin-Rhône dans les deux relatiogrammes met de nouveau en question l'existence d'un territoire de projets pour l'aire Rhin-Rhône. Cette entité politique participe seulement à des évènements culturels, telle l'exposition « Utopie et innovations » pour le Pays de l'Aire Urbaine. Il convient d'ajouter que la Métropole Rhin-Rhône n'est pas perçue comme un projet de coopération intégré à la dynamique TGV pour les acteurs de l'Aire Urbaine alors qu'elle est présente dans le relatiogramme de la CAGB. Plus globalement, elle ne participe à aucun projet de développement territorial, ce qui souligne l'absence d'actions

concertées entre les différents acteurs de l'aire Rhin-Rhône, et remet en cause la pertinence et l'efficacité de cette entité.

- Le territoire de projets : une utopie ?

L'analyse de la relation entre la nouvelle offre ferroviaire et l'émergence de projets de valorisation souligne l'absence d'un territoire de projets commun à l'ensemble des villes de l'aire Rhin-Rhône, les stratégies d'anticipation et de valorisation présentant d'importantes redondances.

Les similitudes observées pour les projets liés au volet « mobilité/accessibilité » semblent logiques, les acteurs locaux souhaitant favoriser l'intégration des gares TGV aux agglomérations. Il en est de même pour les documents de planification urbaine qui relèvent exclusivement de la compétence des agglomérations.

En revanche, bien que les quatre collectivités directement desservies affichent une volonté de coopération dans le cadre de la Métropole Rhin-Rhône, le volet « développement économique » révèle des stratégies plus concurrentes que complémentaires. Ainsi, les zones d'activités intégrées à la dynamique TGV, à l'image des ZAC voisines des nouvelles gares TGV, du quartier d'affaires « vert&eau » de Mulhouse et Clémenceau de Dijon, résultent de stratégies similaires.

La confusion entretenue entre accessibilité et attractivité, et les projets de développement économique qui en découlent, soulignent l'absence totale de complémentarité dans les stratégies de valorisation déployées par les villes de l'aire Rhin-Rhône desservies par la branche Est. La redondance de projets observée à l'échelon de l'aire d'étude, se double de concurrences entre les territoires de la région Franche-Comté, en témoigne la multiplicité de projets de pôles tertiaires de même nature sur des sites bénéficiant d'une bonne accessibilité au réseau. L'émergence d'une coopération métropolitaine, liée directement à l'arrivée de la grande vitesse, est contrariée par les ambitions concurrentes des villes en matière de développement territorial. Le TGV Rhin-Rhône ne joue une réelle influence sur la construction des politiques d'aménagement et de développement territorial que pour les villes où la desserte, depuis ses deux gares nouvelles, est facilitée. La similitude des stratégies de valorisation du Grand Besançon et du Pays de l'Aire Urbaine montre néanmoins que les projets restent d'envergure locale ; chaque portion du territoire souhaitant s'approprier les opportunités de mobilité offertes par la nouvelle offre de transport. Il n'existe pas de territoire de projet à l'échelon de l'aire Rhin-Rhône, la continuité urbaine de l'axe étant contrariée par des inerties spatiales, historiques et politiques d'autant plus longues à modifier que l'analyse des projets au sein de chaque agglomération souligne l'absence de cohésion en termes d'aménagement. Ainsi, au sein de la CAGB, même si

elles n'obéissent pas aux mêmes temporalités, différentes ZAC à vocation tertiaire sont envisagées à proximité des gares et des haltes ferroviaires de la liaison intergares. De même, les différentes agglomérations du Pays de l'Aire Urbaine, soucieuses de tirer profit de l'opportunité de l'arrivée du TGV Rhin-Rhône, ont programmé la réalisation de nouveaux pôles économiques ou l'extension de zones d'activités existantes.

Loin d'être un facteur de cohésion, la branche Est apparaît non seulement comme un révélateur des concurrences territoriales préexistantes mais conduit également à les renforcer. Ce constat ne peut être qu'appuyé par l'absence de la Métropole Rhin-Rhône dans les attentes des acteurs et les projets recensés. Ainsi, l'inexistence d'un territoire de projets, qui aurait pu faire apparaître des actions concertées, remet en cause la cohésion territoriale affichée par cette entité politique.

Ces projets s'inscrivent donc dans cette tendance de confusion entre accessibilité et attractivité dont l'efficacité a été nettement remise en cause par d'autres projets. L'analyse par les projets de valorisation donne à voir l'existence de clivages territoriaux qui ne dépassent pas les découpages administratifs en vigueur. Il n'existe donc pas de territoire de projets cohérent pour cette portion d'espace, le TGV exacerbant même les concurrences.

CONCLUSION DU SEPTIÈME CHAPITRE

La mise en perspective de la relation entre transport et territoire par l'analyse des stratégies d'anticipation et de valorisation de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône souligne que **si la nouvelle infrastructure confère une lisibilité accrue aux espaces desservis, elle exacerbe dans le même temps les concurrences interurbaines.** Au-delà d'une confusion persistante entre accessibilité et attractivité, les discours et attentes des acteurs révèlent l'absence de territoire de projets.

La diversité des méthodes mises en œuvre pour évaluer le degré d'anticipation de l'arrivée du TGV Rhin-Rhône et la sensibilité des projets à la dynamique TGV soulignent l'absence d'actions coordonnées et la priorité donnée par les acteurs au développement local. **Les coopérations affichées dans le cadre de la Métropole Rhin-Rhône ne se sont en définitive pas concrétisées par des stratégies de valorisation favorables à l'émergence d'un territoire de projets. La multiplication de zones dédiées à l'accueil d'activités tertiaires à proximité des gares desservies par le TGV est symptomatique.** Plutôt que de profiter de leur rapprochement pour adopter des stratégies de valorisation complémentaires, les agglomérations de l'aire Rhin-Rhône mettent en œuvre des projets de développement identiques. **Loin d'être un facteur de cohésion territoriale, la branche Est exacerbe les concurrences interurbaines et apparaît finalement comme un révélateur du fonctionnement d'un espace intermédiaire dépourvu de dimension territoriale.**

Pour appuyer ces constats, l'analyse des stratégies de communication et de promotion associées à l'image de modernité de la nouvelle infrastructure permet de voir si la branche Est est susceptible de favoriser la construction d'une identité commune.

CHAPITRE 8 – LES STRATEGIES DE PROMOTION ASSOCIEES A LA BRANCHE EST : VERS LA CONSTRUCTION D'UNE IDENTITE COMMUNE ?

> *« Produire de l'identité collective revient souvent à fabriquer un mythe mobilisateur renforçant l'image (fausse ?) du groupe territorialisé en tant que totalité unifiée, au-delà même de ses diversités et de ses clivages réels. Dans ce processus, l'espace territorialisé joue toujours un rôle majeur, car le territoire revêt l'apparence, l'exemplarité d'une réalité que l'on veut concrète, pleine et tangible : bref une symbolique particulièrement parlante du groupe unifié » (Di Méo, 2002, p. 178)*[516].

L'émergence d'un processus de territorialisation de l'aire Rhin-Rhône peut être également analysée à partir des stratégies de promotion associées à la branche Est. Les gains d'accessibilité et l'image de modernité véhiculée par la LGV ont incité les acteurs locaux à développer des stratégies de marketing territorial visant à renforcer la notoriété, mais aussi la lisibilité interne de leur territoire. Ainsi, « le TGV confère une image de progrès aux yeux des acteurs extérieurs [et] améliore également la représentation que les acteurs locaux et la population ont de leur territoire » (Bazin *et al*, 2006, p. 178)[517].

Dans le cas de l'aire Rhin-Rhône, la dimension régionale de la branche Est et la création conjointe de la Métropole Rhin-Rhône constituent des facteurs *a priori* favorables à la construction d'une identité commune, condition nécessaire pour l'émergence d'un processus de territorialisation. L'appropriation collective de cette infrastructure peut conduire les acteurs locaux à mettre en œuvre des stratégies de promotion coordonnées destinées à donner une vision unitaire de l'aire Rhin-Rhône (Le Berre, 1992)[518].

Ainsi, après avoir précisé le lien entre la nouvelle offre de transport et l'adoption de stratégies de promotion territoriale (8-1), nous analyserons les stratégies de promotion mises en

---

[516] DI MÉO, Guy. L'identité : une médiation essentielle du rapport espace/société. *Géocarrefour,* 2002, vol. 77, n°2, p. 175-184

[517] BAZIN, Sylvie, BECKERICH, Christophe, DELAPLACE, Marie, MASSON, Sophie. La ligne à grande vitesse est-européenne en région Champagne-Ardenne Un outil au service d'un processus de métropolisation ? *Recherche Transports Sécurité*, 2006, n°92, p. 171-185

[518] LE BERRE, Maryvonne. Territoires. In : BAILLY, Antoine, FERRAS, Robert, PUMAIN, Denise (dir.). *Encyclopédie de géographie*. Paris : Economica, 1992. 1132p.

œuvre par les acteurs de l'aire Rhin-Rhône afin de vérifier si la branche Est peut réellement constituer le facteur d'émergence d'une identité commune à l'ensemble des villes desservies (8-2).

8-1 La grande vitesse ferroviaire : un outil de promotion territoriale ?

L'analyse des stratégies de promotion territoriale nous amène à revenir sur la facette existentielle du territoire proposée par Maryvonne Le Berre, à travers le lien entre la nouvelle offre de transport et la notion d'identité territoriale.

Il convient dans un premier temps de définir plus précisément cette notion et la place qu'elle occupe dans les stratégies de marketing territorial, développées par les acteurs locaux pour la promotion de leur territoire (8-1-1). « L'effet image » lié à la mise en service d'une nouvelle infrastructure de transport a ainsi été progressivement intégré dans les stratégies de communication des acteurs ; les campagnes de promotion des opérateurs de transport et des collectivités territoriales relevant néanmoins des logiques d'intervention différentes (8-1-2).

8-1-1 La construction de l'identité territoriale et les stratégies adoptées par les acteurs locaux

a - La notion d'identité territoriale en géographie

Les stratégies de promotion territoriale en lien avec la nouvelle offre de transport font référence à la notion plus vaste d'identité, qui en géographie, renvoie selon Bernard Debarbieux, à deux usages principaux. L'identité personnelle, qualifiée de subjective, d'une part, est construite à partir « des expériences des lieux et des trajectoires individuelles » (Debarbieux, 2006, p.342)[519]. L'identité collective désigne, d'autre part, « le sentiment et la volonté partagés par plusieurs individus d'appartenir à un même groupe » (Debarbieux, 2006, p.342)[520]. Ainsi, l'identité repose sur deux types de territorialité : la première, « par la base », correspond à l'identité personnelle, la seconde, « par le haut », est davantage idéologique et politique. (Di Méo, 2001)[521].

Ces divergences soulignent que l'identité territoriale peut être envisagée comme une construction progressive. L'exemple des régions françaises et des dispositifs mis en œuvre pour la construction d'une identité territoriale met en évidence ce processus. En effet, la construction des régions, à partir des découpages départementaux, a parfois posé le problème d'une véritable identité régionale ; certaines régions, telles Rhône-Alpes ou Midi-Pyrénées, étant dépourvues d'unité historique ou culturelle. Comme l'indique Gérard-François Dumont, les régions « ont essayé de se forger une identité, c'est-à-dire de nouer les hommes et l'espace où ils résident dans

---

[519] DEBARBIEUX, Bernard. Prendre position : réflexions sur les ressources et les limites de la notion d'identité en géographie. *L'Espace géographique*, 2006, Tome 35, 2006/4, p. 340-354

[520] DEBARBIEUX, B., *op. cit.*

[521] DI MÉO, Guy. *Géographie sociale et territoires*. Paris : Nathan, 2001, 317p.

une communauté de destin permettant de les identifier, et donc de les distinguer » (Dumont, 1999, p. 125)[522]. Cette recherche d'une identité régionale les a amenées à adopter deux types de stratégies différentes : l'une fondée sur un renforcement de l'unité à l'intérieur des limites administratives, l'autre sur une ouverture aux autres régions. Ainsi, « les régions ont généralement cherché à s'unifier sur un projet commun, comportant bien entendu nombre d'actions internes à la région, mais ayant pour objectif de la positionner autant par rapport aux autres que par rapport à elle-même » (Dumont, 1999, p. 127)[523]. Par exemple, la constitution de l'Arc Atlantique à la fin de années 1980, vise à développer des coopérations entre les régions françaises, britanniques, espagnoles et portugaises de l'ouest de l'Europe pour favoriser leur intégration à l'Union Européenne, dans le but « d'équilibrer la « tentation de l'Est » (Dumont, 1999, p. 128)[524]. De même, les modifications de dénomination des départements visent tout autant à « unifier le territoire autour d'une identité commune [qu'à faire] connaître le département » (Grégory, 2011, p.25)[525] pour renforcer la notoriété dans une logique d'attractivité économique (Le Bart, Procureur, 2011, p. 36)[526].

L'affirmation de l'identité régionale repose sur plusieurs types de supports. D'abord, la plupart des régions se sont dotées de logotypes pour affirmer leur identité : celui de la Bourgogne combine les armoiries des ducs de Valois et des capétiens ; celui de la région Bretagne, adopté en 2005, fait référence à l'Argoat[527], à l'Armor[528] et à l'hermine[529] (**Fig. 3-43**). Le nom peut également constituer un vecteur de l'identité territoriale, qu'illustre par exemple la « Septimanie »[530], chère à Georges Frêche ou les arguments identitaires mis en avant lors des débats engagés pour transformer les Côtes du Nord en Côtes d'Armor au nom de la réappropriation d'une « identité locale méconnue, bafouée, insultée » (Le Bart, Procureur, 2011, p. 35)[531]. Enfin, la mise en valeur

---

522 DUMONT, Gérard-François. Le dessein identitaire des régions françaises. In : *Les Territoires de l'identité. Le Territoire lien ou frontière ?* Paris : L'Harmattan, 1999. p.125-139.

523 DUMONT, G-F., *op. cit.*

524 DUMONT, G-F., *op. cit.*

525 GRÈGORY, Marie-Ange. Changer de nom pour changer d'image. Le cas des modifications de dénomination de département. *Mots. Les langages du politique*, 2011, n°97, p. 15-29

526 LE BART, Christian, PROCUREUR, Thomas. Quand les Côtes du Nord sont devenues les Côtes d'Armor. Le département entre identité et attractivité. *Mots. Les langages du politique*, 2011, n°97, p. 15-29

527 L'Argoat signifie la Bretagne intérieure.

528 L'Armor fait référence à la Bretagne littorale.

529 L'hermine était présente dans les armoiries des ducs de Bretagne.

530 La Septimanie désignait la partie sud de la Gaule. Lors de son élection au Conseil régional de Languedoc-Roussillon, Georges Frêche a voulu changer le nom actuel de la région. Mais les vives oppositions manifestées notamment les Catalans, l'ont contraint à abandonner ce projet.

531 LE BART, C., PROCUREUR, T. *op. cit.*

du patrimoine historique ou paysager, la référence à des personnalités régionales (Gustave Flaubert pour la Haute-Normandie) participent à cette construction de l'identité régionale.

Figure 3 - 43 Les logotypes des régions Bourgogne et Bretagne

Source : CONSEIL RÉGIONAL DE BOURGOGNE. *Page d'accueil.* [en ligne]. http://www.region-bourgogne.fr/ (consulté le 16.08.2012)
Source : CONSEIL RÉGIONAL DE BRETAGNE. *Page d'accueil.* [en ligne]. http://www.bretagne.fr/internet/jcms/j_6/accueil (consulté le 16.08.2012)

L'exemple des dispositifs mis en œuvre par les régions françaises pour affirmer leur identité territoriale peut être rapproché du cas de la Métropole Rhin-Rhône, qui même si elle ne constitue pas une entité administrative, pourrait se forger une identité en s'appuyant sur la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, donnant ainsi tout son sens à l'émergence d'un territoire.

L'arrivée de la grande vitesse ferroviaire dans l'aire Rhin-Rhône est perçue par les acteurs locaux comme une occasion de renforcer la notoriété des territoires récemment desservis en s'appuyant sur la généralisation des démarches de marketing dans les politiques de développement territorial.

b – Une démarche récente : le marketing territorial

Depuis quelques années, les collectivités territoriales, adaptant une logique entrepreneuriale, se sont approprié la démarche de marketing pour développer « des produits et des services dans un contexte, au moins partiel, de marché, afin d'améliorer l'adéquation entre ces produits et services et les attentes de leurs utilisateurs, tout en respectant les impératifs politiques

et budgétaires qui fondent [leur] action » (Hatem, 2007, p.18)[532]. Ces pratiques, tout autant destinées à « vendre » le territoire à de potentiels investisseurs extérieurs qu'à renforcer sa lisibilité auprès des populations locales se sont développées en France dans le contexte de décentralisation initié au début des années 1980. La décentralisation renforce les compétences des collectivités territoriales en termes d'aménagement et de développement économique. En amplifiant les phénomènes de concurrence entre territoires, elle les incite également à communiquer sur leur domaine d'action et à valoriser leur participation aux projets de développement territoriaux (Meyronin, 2009)[533].

Dans ce contexte de concurrence interurbaine accrue, les collectivités territoriales s'attachent à valoriser ce qu'il est convenu d'appeler leur « image », qui constitue leur « plus précieux capital immatériel » (Noisette, Vallérugo, 2010, p. 120)[534]. Pour valoriser leur image et se démarquer des territoires concurrents, les collectivités territoriales, et plus particulièrement les villes, ont ainsi développé des stratégies de « marque ». Comme le soulignent Patrice Noisette et Franck Vallérugo : « pour les villes et les territoires, faire appel à la notion de marque permet de mieux se situer sur les grands marchés de la concurrence interurbaine : le marché de l'investissement (infrastructures, immobilier,…), le marché des localisations (personnes, entreprises, équipements, …) et le marché touristique » (Noisette, Valléguro, 2010, p. 132)[535]. Dans cette logique de concurrence, Benoît Meyronin identifie cinq grands types de marques : les signes d'identification de la qualité et de l'origine (Appellation d'Origine Contrôlée), les « marques pays » (Agence Française pour les Investissements internationaux), les « Made in » (pour valoriser un produit ou un savoir-faire), la marque des villes (Only Lyon) et les marques de filières, pôles ou clusters (Alsace BioValley) (Meyronin, 2009)[536]. Cette promotion territoriale, confiée à des agences spécialisées, s'appuie sur des campagnes de communication mettant à profit la diversification des supports médiatiques (presse, radio, télévision, Internet) et sur l'organisation d'évènements destinés à faire connaître le territoire (salons professionnels, manifestations sportives ou culturelles).

---

532 HATEM, Fabrice. *Le marketing territorial, Principes, méthodes et pratiques*. Paris : EMS, 2007. 292p.

533 MEYRONIN, Benoît. *Le marketing territorial, Enjeux et pratiques*. Paris : Vuibert, 2009. 260p.

534 NOISETTE, Patrice, VALLÉGURO, Franck. *Un monde de villes : le marketing des territoires durables*. La Tour-d'Aigues : Éditions de l'Aube, 2010. 271p.

535 NOISETTE, P., VALLÉGURO, F., *op. cit.*

536 MEYRONIN, B., *op. cit.*

L'aménagement de grands équipements ou de nouvelles infrastructures de transport constitue également un moyen de plus en plus utilisé pour valoriser, voire modifier l'image des territoires qui les accueillent, comme en témoignent les stratégies de promotion initiées par les opérateurs de transport et les collectivités locales lors de la mise en service d'une nouvelle LGV.

8-1-2 Le lien entre nouvelle offre de transport et promotion territoriale : le cas des LGV en France

a – Les stratégies commerciales de l'opérateur de transport

Si le concept de marketing territorial est récent, la promotion des territoires, lors de la mise en service de nouvelles infrastructures de transport, est une pratique ancienne. Au XIXème siècle, les compagnies ferroviaires valorisaient déjà les nouvelles destinations, rendues accessibles par l'extension du réseau. Sans être le facteur unique de développement des territoires, l'activité de transport a permis de créer de nouveaux lieux touristiques. Outre leurs investissements immobiliers et les multiples offres tarifaires proposées à bord des trains de plaisir, les compagnies ferroviaires ont participé activement à la promotion touristique des territoires (Gay, 2006)[537]. En effet, les campagnes de publicité, dont la fonction première était d'attirer de nouveaux clients mettaient également en exergue les attraits touristiques des destinations. Ainsi, la publicité de la compagnie du PLM pour le chemin de fer à crémaillère d'Aix-les-Bains au Mont-Revard vante par un habile montage associant le paysage montagnard et les rives du lac du Bourget, la multiplicité des charmes de la station thermale d'Aix-les-Bains (**Fig. 3-44**). La compagnie du chemin de fer du Nord met en valeur les atouts du Touquet, présenté comme « l'Arcachon du Nord » offrant « 800 hectares de forêts de pins au bord de la mer ».

À l'heure actuelle, si les stratégies commerciales de la SNCF reposent principalement sur des offres tarifaires (tarifs Prem's par exemple), et la valorisation des performances de son offre ferroviaire, elle participe, par l'intermédiaire des voyages de presse organisés lors de la mise en service de nouvelles LGV ou des trains spéciaux affrétés à l'occasion de grands évènements à la promotion des territoires desservis. Cette valorisation de l'attractivité territoriale reste néanmoins secondaire par rapport aux campagnes de publicité des anciennes compagnies ferroviaires ; d'autant que les collectivités locales se sont largement investies dans la promotion des atouts de leur territoire.

[537] GAY, Jean-Christophe. Transport et mise en tourisme du monde. *Cahiers de Géographie*, 2006, n°4, p.11-2

Figure 3 - 44 Exemples de promotion territoriale des anciennes compagnies de chemin de fer

Source : BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DE FRANCE GALLICA. *Images*. [en ligne]. http://gallica.bnf.fr/Search?ArianeWireIndex=index&p=1&lang=FR&f_typedoc=images&q=le+touquet (consulté le 16.08.2012)
Source : BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DE FRANCE GALLICA. *Images*. [en ligne]. http://gallica.bnf.fr/Search?ArianeWireIndex=index&p=1&lang=FR&f_typedoc=images&q=le+touquet (consulté le 16.08.2012)

b – L'intégration progressive de la grande vitesse ferroviaire dans les stratégies de promotion des collectivités territoriales

L'historique de l'extension du réseau ferré à grande vitesse français souligne l'intégration croissante des LGV dans les stratégies de promotion des collectivités territoriales. Les premières initiatives locales se manifestent dans le cadre de la mise en service de la LGV Atlantique. Ces stratégies de promotion, dispersées et de faible ampleur, soulignent la volonté des acteurs locaux de tirer profit de l'arrivée de la grande vitesse pour renforcer l'attractivité de leur territoire. Ainsi, au Mans, la ville, le département de la Sarthe et la CCI ont participé à l'aménagement et à la promotion d'un nouveau quartier d'affaires, Novaxis, afin d'accueillir de nouvelles entreprises et de combler le déficit d'image de la ville. En faisant de Lille, un nœud du réseau à grande vitesse européen, la LGV Nord et les mesures d'accompagnement mises en œuvre dans le cadre de l'aménagement d'Euralille ont largement contribué au changement d'image de la ville. De même,

la mise en service de la LGV Méditerranée, même si elle n'a pas fait l'objet de campagnes de communication spécifiques, a bouleversé les représentations. Désormais à trois heures de Paris, « Marseille a utilisé l'arrivée de la grande vitesse pour changer durablement son image économique et sociale » (Mimeur, 2012, p.35)[538], comme l'atteste sa candidature retenue pour devenir la capitale Européenne de la Culture en 2013. Toutefois, comme l'a clairement souligné Christophe Mimeur, ces évolutions relèvent davantage de stratégies d'accompagnement que de politiques de promotion intégrées dans une stratégie de marketing territorial.

Inaugurée en 2007, la LGV Est Européenne est à l'origine de l'émergence de stratégies de promotion territoriale de grande ampleur, les collectivités locales ayant utilisé le marketing territorial pour développer leur attractivité en valorisant l'image des villes nouvellement desservies. Afin de « tirer pleinement parti de l'arrivée du TGV »[539], les principales villes desservies se sont regroupées au sein de l'association « club 320[540] des amis du TGV Est-Européen » et les comités régionaux du tourisme des trois régions desservies « ont coopéré dans la constitution d'un kit de communication « Ambassadeurs du TGV Est Européen » » (Mimeur, 2012, p.37)[541]. Malgré ces initiatives de regroupement qui s'appuient sur l'expérience de la SNCF, les villes ont essentiellement décliné leurs stratégies d'anticipation et de communication à l'échelon local. Dans le cas de Reims, les collectivités territoriales et la CCI ont mis en place, par l'intermédiaire de l'agence de développement économique de Reims Métropole, « Invest In Reims », une opération marketing en lien avec l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire. L'objectif affiché est de contribuer au renforcement de la notoriété de Reims aux yeux des acteurs économiques et des catégories socioprofessionnelles supérieures. Cette stratégie de communication s'appuie principalement sur la diffusion de spots publicitaires dans la presse nationale et à la télévision. De plus, pour valoriser l'attractivité de la ville, l'agence de communication a sollicité des personnalités connues, à l'image de Robert Pires, et des chefs d'entreprises (**Fig. 3-45**).

---

538 MIMEUR, Christophe. Le marketing territorial et la LGV Rhin-Rhône : vers la recherche d'une cohérence métropolitaines ? 2012. 153p. Mémoire de Master, Géographie, Université de Bourgogne, 2012.

539 METZ MÉTROPOLE. *Club 320*. [en ligne]. http://www.metz.fr/metz2/municipalite/vam/pdf/0510_tgv.pdf (consulté le 16.08.2012)

540 Le chiffre 320 correspond à la vitesse de circulation des TGV sur cette ligne.

541 MIMEUR, C., *op. cit.*

Figure 3 - 45 Exemple d'une affiche de promotion utilisée par Invest in Reims

Source : INVEST IN REIMS. Ambassadeurs. [en ligne]. http://www.investinreims.com/#/Ambassadeurs (consulté le 16.08.2012)

De même, l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire a incité la ville de Nancy à développer « une marque de ville » afin de valoriser son image tant à l'extérieur qu'auprès de sa population, en détournant le célèbre logotype de promotion touristique de la ville de New York (**Fig. 3-46**).

Figure 3 - 46 La marque du Grand Nancy

Source : GRAND NANCY. *Page d'accueil.* [en ligne]. http://www.grand-nancy.org/i-love-nancy/ (consulté le 16.08.2012)

Ainsi avec la LGV Est Européenne, les collectivités territoriales – qui rappelons-le ont largement participé au financement de la LGV - se sont pleinement appropriées la nouvelle infrastructure de transport au service de la promotion économique et touristique de leur territoire. De plus, à la différence des LGV précédentes, les collectivités territoriales desservies par la LGV Est Européenne se sont efforcées de coordonner leur stratégie pour valoriser leur image. Néanmoins, les actions de promotion sont restées essentiellement locales ; le développement économique relevant des compétences des villes et des Communautés d'agglomération.

c – La gare TGV : un marqueur de l'identité territoriale ?

L'analyse des stratégies de promotion adoptées dans le cadre de la mise en service de la LGV Est Européenne souligne l'importance donnée à la construction d'images dans les politiques de développement territorial. Cette dimension s'affirme également dans l'architecture des gares TGV desservies par la grande vitesse ; ces dernières faisant référence, par différents codes, au territoire nouvellement desservi. En effet, comme le souligne Bernard Debarbieux, à propos des statues qui rythment la façade de la gare du Nord, « cette mise en scène gravée dans la pierre et peinte sur le plâtre montre qu'un lieu, ici une gare, peut désigner bien d'autres objets géographiques que lui-même ; sa configuration, les signes qui y sont gravés, la fonction même, pratique et symbolique, qu'on lui reconnaît habituellement peuvent évoquer d'autres lieux, voire des espaces englobants qu'il rend présents à l'esprit » (Debarbieux, 1995, p.97)[542].

Ainsi, depuis la mise en service des premières LGV en France, on assiste à une évolution de l'architecture des gares, et principalement des nouvelles gares TGV, qui intègrent de plus en plus des éléments relatifs à l'identité territoriale. Cette évolution témoigne de l'appropriation de la grande vitesse ferroviaire par les acteurs locaux, la gare constituant, au-delà de sa fonction de transit, un « lieu-vitrine » du territoire.

Pourtant, cette dimension territoriale est clairement absente lors de la mise en service de la première LGV. « La question des gares semble devenue secondaire à la SNCF : la qualité et l'image de modernité véhiculée par le matériel roulant paraissent plus importants » (Sander, 1996, p.48)[543]. Ainsi, l'architecture très fonctionnelle et l'ornementation intérieure de la gare TGV du Creusot n'intègrent aucun élément du patrimoine local (**Fig. 3-47**). La mise en service de la LGV

[542] DEBARBIEUX, Bernard. Le lieu, le territoire et trois figues de rhétorique. *L'Espace géographique*, 1995, Tome 24, n°2, pp. 97-112

[543] SANDER, Agnès. Des lieux-mouvements bien singuliers. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 1996, n°71, pp. 45-53

Atlantique marque un regain d'intérêt de la SNCF pour l'architecture des gares TGV, qui renforce l'image de marque de l'entreprise. « Une « charte », élaborée par l'Atelier d'Architecture de la SNCF permet alors, en conjonction avec les matériaux et couleurs utilisés (voiles tendues, bleu « atlantique », forêt de mâts…), de couvrir les zones desservies par le TGV d'édifices d'apparence similaire, facilement reconnaissables » (Sander, 1996, p.48)[544]. Cette évolution se poursuit avec l'extension du réseau. Les nouvelles gares de la LGV Méditerranée ont désormais une véritable identité, mais le soin apporté à leur architecture répond avant tout à une volonté d'intégration paysagère.

Figure 3 - 47 La gare du Creusot TGV (17/11/2011)

Source : Carrouet, 2011

[544] SANDER, A., *op. cit.*

En revanche, la construction des gares TGV de la LGV Est Européenne témoigne d'un degré d'appropriation plus important de la grande vitesse ferroviaire par les acteurs locaux. Cet « effet-image » est ainsi mis en évidence dans le cadre de la rénovation complète de la gare de Strasbourg qui prolonge le bâtiment voyageurs par une immense verrière. L'architecture des trois gares nouvelles intègre, à des degrés divers, des éléments du patrimoine local. En effet, pour favoriser l'intégration paysagère de la gare Champagne Ardenne TGV, les architectes ont utilisé de la pierre de Courville, extraite dans le département de la Marne (**Fig. 3-48**). Conformément aux souhaits des élus locaux, le hall de la gare Lorraine TGV est orné de huit lustres fabriqués à la Verrerie Royale de Saint-Louis-lès-Bitche située dans le département de la Moselle (**Fig. 3-49**)

Figure 3 - 48 La façade de la gare Champagne-Ardenne TGV (4/02/2008)

Source : Carrouet, 2008

Figure 3 - 49 L'intérieur de la gare Lorraine TGV (12/02/2008)

Source : Carrouet, 2008

Enfin, la référence au patrimoine local est encore plus marquée pour la gare Meuse TGV. Le Conseil Général de la Meuse et le Conseil régional de Lorraine, qui ont participé à hauteur d'un million d'euros aux travaux de la gare, ont souhaité en faire une « véritable balise d'entrée » du territoire meusien. Son architecture « illustre ainsi la silhouette des villages meusiens aux longs toits pentus dominés par le clocher de leur église »[545] (**Fig. 3-50**). L'édifice, emblème du département de la Meuse, peut être qualifiée de « lieu générique », évoquant « suffisamment la culture et le territoire » local (Debarbieux, 1995, p.99)[546]. Cette dimension patrimoniale de la gare TGV est d'ailleurs mise au service de l'attractivité du territoire ; la plaquette de communication du Conseil Général de la Meuse indiquant : « la construction de cette gare emblématique pour la Meuse s'accompagne de la création à proximité immédiate d'une zone d'activités de 90 ha intégrant une démarche environnementale forte »[547]. L'architecture des gares TGV constitue désormais un marqueur de l'identité des territoires desservis qui souligne l'appropriation de l'offre de transport par les acteurs locaux au service de leurs stratégies de promotion.

---

[545] CONSEIL GÉNÉRAL DE LA MEUSE. *La gare TGV Meuse – Voie Sacrée.* [en ligne]. http://cg-meuse.fr/Fichier_Import/GrandDossier/TGV/Gare_TGV.pdf (consulté le 16.08.2012)

[546] DEBARBIEUX, B., *op. cit.*

[547] CONSEIL GÉNÉRAL DE LA MEUSE. *La gare TGV Meuse – Voie Sacrée.* [en ligne]. http://cg-meuse.fr/Fichier_Import/GrandDossier/TGV/Gare_TGV.pdf (consulté le 16.08.2012)

Figure 3 - 50 La façade de la gare Meuse TGV (21/02/2008)

Source : Carrouet, 2009

Devenu partie intégrante du développement local, le marketing territorial s'est emparé de la grande vitesse pour développer des stratégies de promotion, l'effet image lié à la nouvelle infrastructure participant de l'attractivité du territoire.

Il convient à présent d'étudier en détail les stratégies de marketing territorial développées dans le cadre de la mise en service de la branche Est, élément fondateur de la Métropole Rhin-Rhône. La nouvelle infrastructure peut-elle constituer « un mythe mobilisateur » (Di Méo, 2002, p. 178)[548] au service de l'identité territoriale de l'aire Rhin-Rhône ?

[548] DI MÉO, Guy. L'identité : une médiation essentielle du rapport espace/société. *Géocarrefour,* 2002, vol. 77, n°2, p. 175-184

8-2 Une identité à construire

L'étude des stratégies de promotion associées à la LGV Est Européenne, outre le fait qu'elle souligne l'importance de l'anticipation et de l'appropriation de la nouvelle offre de transport, fournit de précieux enseignements pour le cas de l'aire Rhin-Rhône. Si le contexte spatial de l'aire Rhin-Rhône apparaît propice à l'émergence de coopérations, il convient de s'interroger sur la capacité des acteurs locaux à s'approprier la grande vitesse au service de la construction d'une identité commune, lisible, tant à l'extérieur qu'au sein de l'aire Rhin-Rhône. Ainsi, après être revenus sur les enjeux territoriaux de la construction d'une identité spécifique à l'aire Rhin-Rhône (8-2-1), nous analyserons les stratégies de promotion territoriale développées à différents niveaux spatiaux. À l'échelon de l'aire Rhin-Rhône, si la promotion relève principalement de la compétence de la Métropole Rhin-Rhône, la SNCF s'est également imposée comme un acteur majeur de la valorisation des nouvelles destinations proposées (8-2-2). Aux échelons régional et local, la plupart des collectivités ont également lancé des campagnes de promotion plus ou moins ambitieuses et il convient d'évaluer leur capacité à coordonner ces actions dans le cadre de la promotion d'une identité commune (8-2-3).

8-2-1 Les enjeux de la construction d'une identité territoriale

Pour la LGV Est Européenne, les coopérations affichées dans le cadre de la promotion des territoires desservis ont très peu fonctionné, en raison de l'éloignement des villes desservies et de l'absence d'entité suprarégionale.

Pour l'aire Rhin-Rhône, le contexte apparaît plus favorable à la mise en place de stratégies de promotions territoriales coordonnées. Les villes desservies, séparées d'une centaine de kilomètres entre elles, sont intégrées dans une démarche de coopération portée par la Métropole Rhin-Rhône en lien avec l'arrivée de la grande vitesse.

La construction d'une identité territoriale fondée sur la grande vitesse constitue un enjeu fort. L'aire Rhin-Rhône est, on l'a vu un territoire inexistant dépourvu de lisibilité interne comme externe. Les entretiens réalisés auprès des acteurs ont clairement souligné ce manque de visibilité. D'ailleurs nous pouvons reprendre les propos de X. Gruz, directeur du projet de la branche Est à RFF qui indique : « L'aire Rhin-Rhône n'est pas visible ni en France, ni en Europe. La LGV peut-elle être le facteur d'émergence d'un territoire ? ».

Dans ce contexte, l'arrivée de la grande vitesse constitue un enjeu de notoriété dont l'ensemble des acteurs a pris connaissance. Par exemple, selon C. Montangon, directrice du service transport de la région Franche-Comté, le TGV « permet d'acquérir une meilleur notoriété car le développement économique découle de cette meilleur notoriété ». De même, comme l'indique S. Baudin, chargé de mission TGV et grands projets à la CAGB, quand on a l'accessibilité et l'image, on fait plus facilement du développement économique. On peut facilement attirer et conserver les étudiants ». On le voit, dans l'esprit des acteurs, la valorisation de l'image est un facteur d'attractivité territoriale.

La construction d'une identité territoriale de l'aire Rhin-Rhône doit nécessairement reposer sur des stratégies de promotion concertées. Or, les constats faits à partir des stratégies d'anticipation et de valorisation nous conduisent à questionner la capacité des acteurs à faire converger leurs stratégies de communication. Une fois la desserte obtenue, les intérêts particuliers l'ont emporté et les projets de valorisation en lien avec la dynamique TGV ont révélé le développement de nouvelles concurrences à tous les échelons de l'aire Rhin-Rhône.

La grande vitesse a-t-elle donné lieu à une démarche concertée de promotion de l'aire Rhin-Rhône, ou la valorisation de l'effet vitrine du TGV Rhin-Rhône a-t-elle renforcé la concurrence entre des régions et des agglomérations qui n'ont pas forcément les mêmes attentes vis-à-vis de la grande vitesse ?

8-2-2 Des stratégies de promotion de la Métropole Rhin-Rhône et de la SNCF destinées à améliorer la visibilité de l'aire Rhin-Rhône

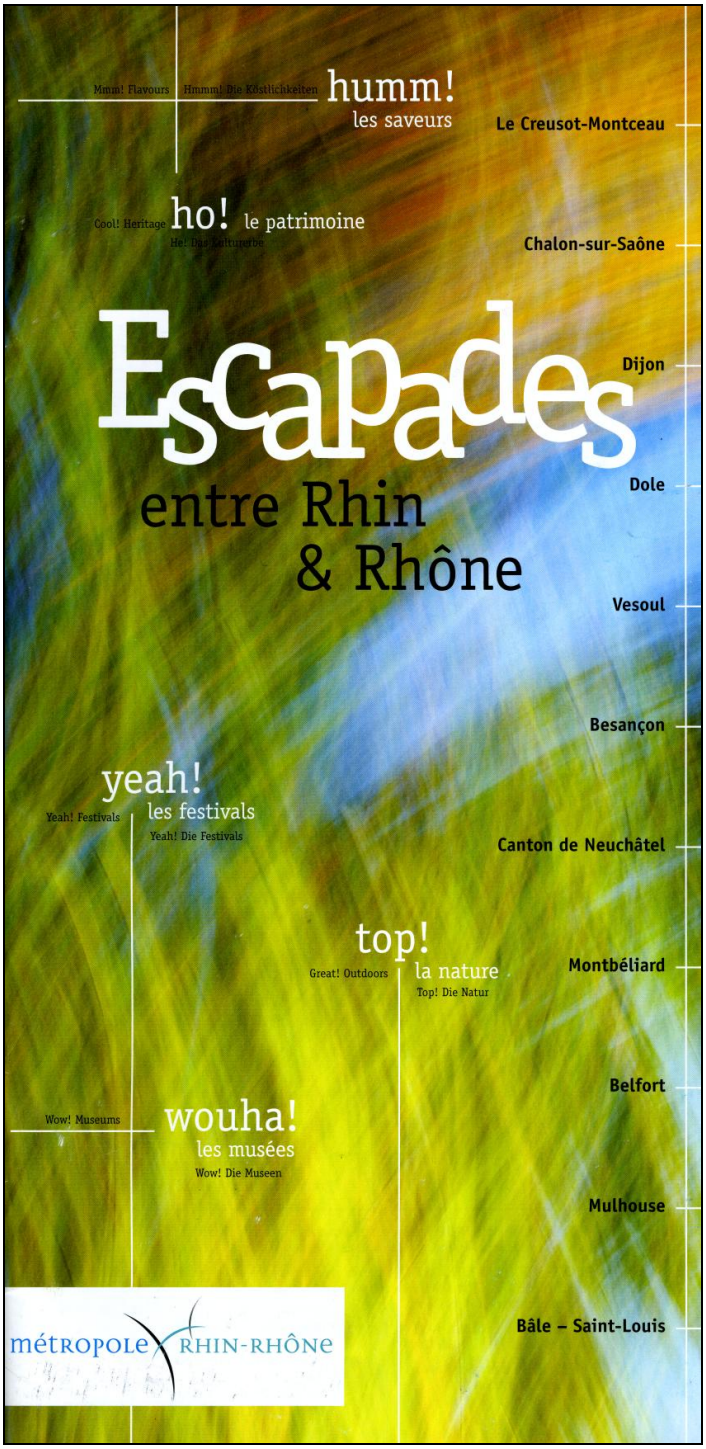
a – La Métropole Rhin-Rhône : un chef de file pour la promotion touristique et culturelle

Grande absente de la concertation sur le schéma de desserte et des projets de développement associés à l'arrivée de la grande vitesse, la Métropole Rhin-Rhône a joué un rôle important dans la promotion touristique et culturelle de l'aire Rhin-Rhône ; deux domaines moins susceptibles de faire émerger de réelles divergences entre les acteurs locaux. D'ailleurs, dans la perspective de la mise en service de la LGV, la promotion touristique a constitué, en 2011, le plus gros poste de dépense de la Métropole Rhin-Rhône.

Pour mener cette promotion, la Métropole Rhin-Rhône se positionne en chef de file des actions menées par les régions et les agglomérations. L'opportunité du tourisme culturel a vite été saisie dans la construction de l'identité métropolitaine. Afin de promouvoir l'identité culturelle de l'aire Rhin-Rhône et d'accroître sa lisibilité à l'échelon régional comme national, la Métropole s'est lancée dans plusieurs types d'actions. Les villes membres ont publié, sous la direction de

l'Office de Tourisme de Dijon, la brochure « Escapades », afin de promouvoir les attraits patrimoniaux, gastronomiques, culturels et naturels du territoire métropolitain et de développer « un tourisme itinérant » entre les villes de l'aire Rhin-Rhône (**Fig. 3-51**).

Figure 3 - 51 La couverture du guide « Escapades Entre et Rhône »



Source : Métropole Rhin-Rhône, Escapades entre Rhin & Rhône

Au fil des pages de ce guide diffusé en trois langues – français, anglais et allemand-, la référence à l'arrivée de la grande vitesse est omniprésente. « Prenez le temps d'aller vite. Avec la LGV Rhin-Rhône, la nature est désormais à portée de train »[549]. La « Ligne à Grandes Saveurs » permet « un voyage à la carte d'autant que « chaque gare a ses spécialités »[550]. Les concepteurs de ce guide ont clairement mis en avant le rôle de « trait d'union » de la branche Est. Cette nouvelle accessibilité est d'ailleurs mise en avant dans les pages consacrées à la présentation de chaque ville, les temps de trajets vers les autres villes membres de la Métropole Rhin-Rhône étant systématiquement mentionnés (**Fig. 3-52**). Parallèlement, les musées de cette portion d'espace innovent en créant le « Pass-Culture Métropole Rhin-Rhône ». Il ouvre droit à toutes les visites à demi-tarif et est bien le fruit d'une convergence culturelle des acteurs de l'aire Rhin-Rhône.

Figure 3 - 52 Extrait de la page de Mulhouse avec l'indication des temps de trajet

Source : Métropole Rhin-Rhône, «Escapades entre Rhin & Rhône

Le domaine culturel constitue un champ d'action majeur dans la promotion de l'aire Rhin-Rhône en lien avec la grande vitesse ferroviaire. La Métropole Rhin-Rhône est ainsi partenaire du festival TGV GéNéRiQ[551], de l'exposition Utopies et Innovations ou de la création de « L'académie d'Orchestre de la Métropole Rhin-Rhône »[552]. Ces initiatives sont le reflet de la volonté des villes du réseau métropolitain de promouvoir l'aire Rhin-Rhône en la dotant d'une identité culturelle forte, apte à accroître sa lisibilité interne et externe.

Pour renforcer sa notoriété nationale et internationale, la Métropole Rhin-Rhône est également, depuis plusieurs années, présente au MIPIM[553] de Cannes. Ce marché mondial de l'immobilier, qui regroupe investisseurs et collectivités territoriales, représente, selon le directeur de la Métropole Rhin-Rhône, une occasion pour « vendre collectivement nos projets, notre foncier disponible pour les entreprises ».

---

549 MÉTROPOLE RHIN-RHÔNE, Escapades entre Rhin & Rhône, p.1

550 MÉTROPOLE RHIN-RHÔNE, Escapades entre Rhin & Rhône, p.1

551 Voir chapitre 1

552 Dans le cadre de manifestation, des jeunes musiciens des orchestres de Besançon-Montbéliard-Franche-Comté, de Dijon, de Mulhouse et de Neuchâtel, sont regroupés pour faire un stage.

553 Marché International des Professionnels de l'IMmobilier

Les stratégies de communication et de marketing portées par la Métropole Rhin-Rhône participent à la promotion d'une identité commune. Néanmoins, si elle a pour objectif de mieux faire connaître l'aire Rhin-Rhône, par les domaines touristiques, culturels et économiques, ses marges de manœuvre sont en réalité limitées. Les coopérations, bien que réelles, restent cantonnées à un faible nombre de domaines. D'ailleurs, lors de l'édition 2011 du MIPIM, seules les villes de Besançon, Belfort, Montbéliard et Mulhouse étaient présentes derrière la bannière de la Métropole Rhin-Rhône ; Dijon ayant souhaité disposer de son propre stand pour valoriser la mise en service du tramway.

En définitive, comme l'ont souligné les projets de valorisation de la grande vitesse, dans le domaine économique, les coopérations restent difficiles à mettre en œuvre, les agglomérations souhaitant conserver leurs prérogatives ; d'autant que « la place toujours plus importante […] donnée au marketing territorial implique de fait une intensification de la compétition entre les villes » (Mimeur, 2012, p. 85)[554].

b – La SNCF : des actions commerciales dotées d'une dimension territoriale sous-jacente

La SNCF, forte de son expérience de valorisation de la LGV Est européenne, est également un porteur majeur de la promotion territoriale de l'aire Rhin-Rhône. Elle a ainsi été à l'initiative, en partenariat avec les trois régions concernées par le tracé, de la création de clubs TGV dans les quatre agglomérations desservies (**Fig. 3-53**). Ces organisations informelles, qui permettent la rencontre du monde des collectivités et des acteurs socioéconomiques, repose « sur une démarche partenariale destinée à anticiper et accompagner l'arrivée de la nouvelle ligne » [555] dans les domaines économiques, touristiques et culturels.

Figure 3 - 53 Le sigle des clubs TGV Rhin-Rhône

Source : CLUB TGV RHIN-RHÔNE, *Page d'accueil.* [en ligne]. http://www.clubtgvrhinrhone.eu/ (consulté le 16.08.2012)

[554] MIMEUR, C. *op. cit.*

[555] CLUB TGV RHIN-RHÔNE, *Page d'accueil.* [en ligne]. http://www.clubtgvrhinrhone.eu/ (consulté le 16.08.2012)

La SNCF a également impulsé la publication d'un Guide du Routard « Étapes TGV entre Rhin et Rhône » en collaboration avec les éditions Hachette. À l'image des guides précédents, ce document a pour fonction d'assurer la promotion des villes desservies par la branche Est, comme en témoignent les premières lignes de l'avant-propos. « Situées au cœur de la nouvelle offre TGV, les régions Bourgogne, Franche-Comté et Alsace en seront les principales bénéficiaires mais des millions de voyageurs français et européens profiteront aussi des nouvelles liaisons internationales de Marseille à Francfort et de Paris à Zurich »[556]. De Lyon à Francfort, l'ensemble des villes desservies par le TGV fait l'objet d'une présentation détaillée. Toutefois, le nombre de pages consacrées à chacune est inégal. Selon Philippe Moritz, directeur de la communication de la LGV Rhin-Rhône à la SNCF, qui s'est fortement impliqué dans ce projet, « le nombre de pages accordé à chaque région est à peu près à la hauteur du financement dans le budget de construction de la LGV »[557]. Ainsi, ce sont les régions Franche-Comté et Alsace, qui ont respectivement contribué à 13% et 8% du financement de la branche Est, qui bénéficient du nombre de pages le plus élevé.

En complément de ces initiatives dans le domaine du tourisme, la SNCF s'est également investie dans la promotion d'évènements culturels. Créé en 2007 à l'initiative des directeurs des Eurockéennes de Belfort et de la Vapeur, sans lien avec la Métropole Rhin-Rhône, le festival GéNéRiQ a bénéficié du « name sponsoring » de la SNCF jusqu'à la mise en service de la branche Est. La cinquième édition de ce festival collaboratif a eu lieu du 1er au 11 décembre 2011, durant la période de mise en service de la branche Est, et a associé différentes manifestations musicales dans toutes les villes de l'aire Rhin-Rhône. Pour le responsable de la communication de la LGV Rhin-Rhône, cet événement culturel est « avant tout une rencontre, une manifestation qui préfigurait le type de coopération qui allait se faire par le rapprochement des agglomérations le long du TGV Rhin-Rhône [pour] donner une image d'un espace régional dynamique où il se passe de choses »[558]. Si pour la SNCF, l'objectif est bien de fédérer les pôles constitutifs de la Métropole Rhin-Rhône, l'événement est également l'occasion d'attirer une clientèle plus jeune vers le TGV. De plus, comme le soulignent les nombreuses affiches présentes en gare de Belfort-Montbéliard TGV pour l'édition 2012, la SNCF est également partenaire des Eurochéennes de Belfort, qui avec une fréquentation moyenne de 80 000 personnes, est un des premiers festivals nationaux (**Fig. 3-54**).

---

556 GUIDE DU ROUTARD. Étapes TGV entre Rhin et Rhône. Paris : Hachette, 2011. 160p (p. 5)

557 Ces propos sont recueillis par Christophe Mimeur.
Source : MIMEUR, C., *op. cit.*

558 Ces propos sont recueillis par Christophe Mimeur.
Source : MIMEUR, C., *op. cit.*

Figure 3 - 54 L'affiche du festival des Eurockéennes en gare de Belfort-Montbéliard TGV (10/07/2012)

Source : Carrouet, 2012

Finalement, la stratégie de communication de la SNCF est intégrée à la politique commerciale de l'entreprise. Même si, comme le déclare M. Cormier[559], « sur le tourisme ou sur le professionnel, on n'a pas beaucoup d'inquiétudes […] une société comme la SNCF n'aurait pas fait un TGV sans une étude marketing. Il y a potentiel, la SNCF n'aurait pas fait un TGV qui ne fonctionne pas », les actions mises en place visent à renforcer le potentiel de rentabilité de la nouvelle ligne à grande vitesse. L'objectif est d'optimiser le remplissage des TGV sur une ligne dont la rentabilité n'est pas forcément assurée, ce dont la SNCF a pleinement conscience. Sa participation aux clubs TGV, à l'édition d'un guide touristique ou aux festivals de musique de l'aire Rhin-Rhône est le reflet d'une attitude volontariste destinée à attirer une clientèle plus large vers le TGV Rhin-Rhône.

[559] Directrice de cabinet, en charge de la communication avec les élus à la direction SNCF Rhin-Rhône.

L'arrivée de la grande vitesse ferroviaire a suscité très tôt des stratégies de marketing territorial et commercial. Les actions de promotion, à forte dimension culturelle et touristique, portées par la Métropole Rhin-Rhône et la SNCF se sont efforcées de coordonner l'ensemble des acteurs afin de renforcer la lisibilité et la notoriété de l'aire Rhin-Rhône. Qu'elles répondent à des enjeux identitaires ou purement commerciaux, les actions entreprises participent à la construction d'une cohérence territoriale. Toutefois, bien qu'associées aux campagnes de communication initiées par la Métropole Rhin-Rhône et la SNCF, les collectivités locales membres de ce réseau de villes se sont également lancées dans leurs propres opérations de marketing territorial.

8-2-3 Les stratégies de promotion des régions et agglomérations : des mesures non coordonnées

Les régions et agglomérations de l'aire Rhin-Rhône, qui ont participé activement au projet, à travers le financement de l'infrastructure ou lors des discussions de définition des dessertes à grande vitesse, se sont également appuyées sur l'arrivée du TGV pour valoriser leur image. Très contrastées, ces actions de communication sont à la mesure de leur implication dans le financement du projet de la LGV et de l'amélioration d'accessibilité dont elles ont bénéficié.

a – Une promotion commune pour les agglomérations de Franche-Comté

La campagne de communication développée par la région Franche-Comté est un des dispositifs les plus importants mis en place à l'occasion de l'arrivée du TGV Rhin-Rhône. Le constat d'un déficit criant de notoriété, préjudiciable à l'accueil de populations nouvelles, a très tôt conduit le Conseil régional à monter un projet de communication en partenariat avec les quatre départements comtois, les trois agglomérations directement desservies par le TGV et la ville de Dole. Le canton du Jura Suisse, saisissant lui aussi l'opportunité de l'arrivée de la grande vitesse, a également rejoint le projet coordonné par la région. La branche Est fut donc le prétexte à faire émerger en Franche-Comté une stratégie de communication conjointe, destinée à améliorer la cohésion territoriale de la région pour modifier l'image du territoire comtois. Cette « petite révolution au service de l'image de la région et des collectivités »[560] ne relevait pourtant pas au départ d'une stratégie de marque. C'est à la suite de l'appel d'offre lancé par les partenaires du projet que l'agence de communication Native a proposé la création d'une marque de

[560] Conseil régional de Franche-Comté. L'Originale Franche-Comté, dossier de presse, 2012, 40p.

territoire : « L'ORIG!NALE FRANCHE-COMTÉ » commune aux quatre agglomérations (Mimeur, 2012)[561] (**Fig. 3-55**).

Figure 3 - 55 La marque « ORIG!NALE » pour la région Franche-Comté et les quatre agglomérations

Source : L'ORIG!NALE. *Page d'accueil.* [en ligne]. http://www.originalefranchecomte.fr/2011/11/24/f-city-en-route-pour-le-futur/ (consulté le 16.08.2012)

Cette campagne de promotion territoriale, lancée un mois après la mise en service de la branche Est, s'appuie sur un message global à destination des entreprises, des touristes et des potentiels nouveaux habitants selon un code couleur permettant d'identifier facilement les messages selon le public auquel ils sont destinés. Le rose est réservé aux visuels génériques de la marque, les aspects économiques sont évoqués par la couleur orange, le cadre de vie par la couleur bleue et le vert est utilisé pour vanter les attraits touristiques de la région. Les multiples slogans utilisés reprennent des éléments de l'identité de la Franche-Comté ou des différentes agglomérations : de la lunetterie au TGV, en passant par Louis Pasteur, ou les vaches montbéliardes. Les références au patrimoine industriel et au TGV sont, par exemple, très présentes : c'est grâce à nos lunettes que vous pouvez voir l'heure de nos montres pour ne pas

[561] MIMEUR, C., *op. cit.*

louper nos trains » ou « il est né ici, il y a grandi, puis il est parti. Aujourd'hui il est de retour à la maison » (**Fig. 3-56**).

Figure 3 - 56 Deux exemples d'affiche de « L'ORI! GNALE FRANCHE-COMTÉ »

Source : L'ORIG!NALE. *S'implanter.* [en ligne]. http://www.originalefranchecomte.fr/2011/11/24/f-city-en-route-pour-le-futur/ (consulté le 16.08.2012)

Les partenaires de la campagne de « L'ORIG!NALE FRANCHE-COMTÉ » ont isolé quatre cibles géographiques prioritaires. Le marché francilien, du fait de son profil sociodémographique particulier, est la cible prioritaire. Viennent ensuite les régions Alsace, Rhône-Alpes et Bourgogne que la branche Est a mises aux portes du territoire comtois. De façon plus diffuse, la région espère aussi toucher les populations marseillaises, montpelliéraines et allemandes, nouvellement connectées à la Franche-Comté. L'objectif de la campagne est d'améliorer la notoriété et l'attractivité d'une région aux caractéristiques méconnues en s'appuyant sur l'arrivée de la grande vitesse.

En intégrant des éléments du patrimoine local, l'architecture des gares TGV participe également au renforcement de la notoriété de la région Franche-Comté. Pour Belfort-Montbéliard TGV, la référence aux activités industrielles est omniprésente (**Fig. 3-57**). Comme l'indique Jean-Marie Duthilleul, concepteur de la gare, : « dans ce secteur à forte tradition industrielle, nous avons souhaité évoquer la chaudronnerie, en donnant à cette gare la forme douce et arrondie d'une grande coque entièrement recouverte d'une peau de métal »[562]. Une immense baie vitrée met également en valeur, depuis l'intérieur de la gare, le paysage local et notamment « la butte aux orchidées et la ligne bleue des Vosges »[563] (**Fig. 3-58**).

Figure 3 - 57 Le bâtiment voyageur de la gare Belfort-Montbéliard TGV (10/07/2012)

Source : Carrouet, 2012

562 L'Est Républicain, Le cahier TGV Rhin-Rhône, jeudi 15 octobre 2009, n°2.

563 L'Est Républicain, Le cahier TGV Rhin-Rhône, jeudi 15 octobre 2009, n°2.

Figure 3 - 58 Le paysage visible à partir de la baie vitrée (08/10/2012)

Source : Carrouet, 2012

Conçue selon des normes HQE similaires, la gare Besançon Franche-Comté TGV témoigne d'une volonté d'intégration au paysage forestier qui l'environne. Le nouveau bâtiment, semi-enterré, est adossé à un vaste parking paysager aménagé en lisière de forêt. L'identité franc-comtoise est également très présente dans l'architecture et l'aménagement de la gare. Les grandes meurtrières qui composent la façade du bâtiment des voyageurs évoquent la citadelle de Besançon, construite par Vauban (**Fig. 3-59**), et une horloge, dénommée « Matrice », surplombant le hall inférieur, vient rappeler la tradition horlogère de la région (**Fig. 3-60**).

Figure 3 - 59 La façade construite en référence à Vauban

Source : CONSEIL RÉGIONAL DE FRANCHE-COMTÉ. *Deux nouvelles gares TGV*. [en ligne]. http://www.franche-comte.fr/conseil-regional/dossiers-strategiques/tgv-rhin-rhone/deux-nouvelles-gares-tgv.html (consulté le 16.08.2012)

Figure 3 - 60 L'horloge située dans l'enceinte du bâtiment voyageur (11/10/2012)

Source : Carrouet, 2012

L'intégration de différents éléments du patrimoine franc-comtois aux deux nouvelles gares TGV souligne la volonté des élus locaux, et notamment du Conseil régional, de rendre visible l'identité régionale pour les voyageurs venus de l'extérieur, comme les habitants de la région.

Les stratégies de communication mises en œuvre par la région Franche-Comté pour renforcer sa cohésion territoriale et valoriser son identité régionale nous amènent à reconsidérer la concertation affichée dans la promotion commune de l'aire Rhin-Rhône. D'ailleurs, l'initiative développée par le Canton du Jura, pourtant partenaire de la campagne de « L'ORIG!NALE FRACNHE-COMTÉ », montre en définitive que chacun cherche à tirer profit de la nouvelle accessibilité ferroviaire. En effet, le canton du Jura a lui aussi créé sa propre marque de territoire : « Jura l'original suisse », peu de temps après le lancement de celle de la région Franche-Comté. L'objectif est de rassembler les acteurs économiques, touristiques et institutionnels du Canton afin de valoriser le territoire du Jura suisse et de se différencier du Jura français, en réaffirmant les valeurs helvétiques pour « communiquer tant à l'intérieur du pays qu'à l'extérieur »[564]. Comme l'indique D. Asséo, chef du service transport du Canton du Jura, « nous souhaitons changer l'image des acteurs extérieurs au canton et même à l'intérieur. Le principe est de mettre en évidence que l'accessibilité du Jura suisse entre dans une autre dimension. Nous sommes sur un effet d'annonce par rapport au reste du territoire suisse, « on est à deux heures de Paris ». Ainsi, le Jura suisse s'appuie très fortement sur les gains d'accessibilité apportés par la branche Est pour vendre son territoire. La nouvelle proximité de la capitale française est au centre de la stratégie marketing, comme le souligne une affiche de cette campagne de communication (**Fig. 3-61**). Les acteurs du Canton du Jura louent également un local au sein de la gare Belfort-Montbéliard TGV (**Fig. 3-62**) pour promouvoir leur territoire auprès des entreprises.

---

564 Source : RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA. *« Jura l'original suisse ».* [en ligne]. http://www.jura.ch/CHA/SIC/Centre-medias/Marque-Jura-l-original-suisse/Jura-l-original-suisse.html

Figure 3 - 61 Une affiche de la campagne de communication du Canton du Jura Suisse

Source : RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA. *« Jura l'original suisse »*. [en ligne]. http://www.jura.ch/CHA/SIC/Centre-medias/Marque-Jura-l-original-suisse/Jura-l-original-suisse.html

Figure 3 - 62 Le local dédié à la promotion du Canton du Jura en gare de Belfort-Montbéliard TGV (10/07/2012)

Source : Carrouet, 2012

Les régions sont davantage dans une logique de concurrence que de complémentarité, et la Métropole Rhin-Rhône semble peiner à coordonner les actions d'une portion d'espace qui pâtit encore d'une lisibilité fragile, comme le soulignent les stratégies de promotion développées par les autres régions desservies.

b – Bourgogne et Alsace : des stratégies de promotion plus mesurées

En Bourgogne et en Alsace, l'arrivée de la grande vitesse a donné lieu à des stratégies de promotion territoriale de moindre envergure, principalement centrées sur l'attractivité touristique.

En Alsace, les principaux dispositifs de promotion sont antérieurs à la mise en service de la Branche Est. En 2009, le comité régional du tourisme a ainsi créé un site internet, nommé « Alsacez-vous », qui regroupe l'ensemble de l'offre touristique de la région. Plus récemment, le Conseil régional a développé sa propre marque de territoire afin de renforcer son attractivité économique et touristique (**Fig. 3-63**). Selon le site dédié, la marque-Alsace vise clairement à : « attirer une nouvelle clientèle, de nouvelles implantations industrielles et développer des sièges sociaux pour les grands groupes »[565]. S'il est difficile d'évaluer le lien entre la mise en service de la branche Est et le développement de cette marque, l'ambition affichée est bien d'en faire « « un « porte drapeau » qui symbolise la région, son identité, ses valeurs »[566], dans une optique proche de la campagne développée par la région Franche-Comté.

Figure 3 - 63 Le logotype de « la marque partagée Alsace »

Source : MARQUE-ALSACE. *Le code de marque.* [en ligne]. http://www.marque-alsace.fr/le-code-de-marque/le-socle-de-la-marque.html (consulté le 16.08.2012)

565 MARQUE-ALSACE. *La marque partagée Alsace.* [en ligne]. http://www.marque-alsace.fr/la-marque-partagee-alsace/pour-quoi-faire.html (consulté le 16.08.2012)

566 MARQUE-ALSACE. *La marque partagée Alsace.* [en ligne]. http://www.marque-alsace.fr/la-marque-partagee-alsace/pour-quoi-faire.html (consulté le 16.08.2012)

De son côté, la Bourgogne n'a pas mis en place de campagne de communication spécifique à l'occasion de l'arrivée de la grande vitesse. Ce faible intérêt est à mettre en lien avec un engagement financier limité dans le projet de la LGV Rhin-Rhône d'autant qu'on l'a vu la nouvelle offre modifie peu l'accessibilité de la région. D'ailleurs, les campagnes de promotion à l'initiative du Comité Régional du Tourisme mettent davantage en avant la situation de la Bourgogne sur l'axe Paris-Lyon-Marseille, que les gains d'accessibilité apportés par la branche Est. La campagne « Pas de touristes », lancée en mai 2012, se distingue par une claire volonté de démarquer la région des autres destinations. L'accessibilité ferroviaire performante de la région est mise en avant en opposant l'effet tunnel suscité par la grande vitesse, à l'attractivité des nombreuses opportunités touristiques qu'offre la Bourgogne : « En Bourgogne, le TGV roule très vite. D'un côté, vous gagnez du temps. De l'autre… Vous voyez peu de choses de la vraie Bourgogne, qui commence pourtant à quelques mètre du ballast » [567]. La région Bourgogne a surtout utilisé l'arrivée de la LGV Rhin-Rhône pour axer sa promotion touristique à destination de la clientèle d'affaires : « facile d'accès, depuis la plupart des grandes villes françaises, la région est la destination idéale pour le tourisme d'affaires »[568]. Le site Bourgogne séminaires, piloté par la Conseil régional et le Comité Régional du Tourisme, recense ainsi tous les lieux de séminaires en Bourgogne, en les associant étroitement à la situation de hub ferroviaire et autoroutier de la région.

Étroitement associées aux actions de marketing de la Métropole Rhin-Rhône ou des régions, les agglomérations desservies n'ont pas mis en place de stratégies de promotions territoriales spécifiques. Si l'on excepte les manifestations organisées dans le cadre de la mise en service de la LGV, les stratégies de communication développées à l'échelon local sont restées ponctuelles, à l'image de l'immense affiche déployée par l'agglomération de Mulhouse en gare de Dijon pour vanter la nouvelle accessibilité de son marché de Noël (**Fig. 3-64**).

---

567 COMITÉ RÉGIONAL DU TOURISME. *Pas de touristes* [en ligne]. http://www.bourgogne-tourisme.com/download/site-principal/document/notourist2-bourgognetourismev2.pdf (consulté le 16.08.2012)

568 COMITÉ RÉGIONAL DU TOURISME. *Pas de touristes* [en ligne]. http://www.bourgogne-tourisme.com/download/site-principal/document/notourist2-bourgognetourismev2.pdf (consulté le 16.08.2012)

Figure 3 - 64 Une publicité du marché de Noël de Mulhouse dans l'enceinte de la gare de Dijon (18/11/2012)

Source : Carrouet, 2012

L'analyse des stratégies de promotion régionales et locales confirme la faible coordination des acteurs de l'aire Rhin-Rhône. L'ampleur des politiques mises en œuvre pour renforcer l'attractivité territoriale est étroitement corrélée au niveau d'engagement des différentes collectivités dans le financement du projet et aux nouvelles conditions d'accessibilité générées par la LGV Rhin-Rhône. Ainsi, la Franche-Comté, pénalisée par un déficit de notoriété, a très tôt pris conscience de l'enjeu du TGV, d'autant que la région est desservie par l'intermédiaire des deux gares nouvelles qui ont bouleversé ses conditions d'accessibilité. La région Alsace s'est contentée d'opérations plus ponctuelles, réactivant des actions de communication mises en place lors de l'arrivée du TGV Est Européen. L'engagement de la Bourgogne dans des stratégies de communication autour du TGV est restée limité, à la hauteur de son implication financière. Le TGV n'est pas une nouveauté pour la région, d'autant que la nouvelle ligne ne bouleverse pas les temps d'accès vers la capitale. Enfin, la mise en service du tramway de l'agglomération dijonnaise a relégué la LGV Rhin-Rhône au second plan.

CONCLUSION DU HUITIÈME CHAPITRE

L'analyse des stratégies de promotion territoriale remet partiellement en question la construction d'une identité commune forgée par la mise en service de la branche Est.

L'arrivée du TGV Rhin-Rhône a eu un effet image incontestable dont les collectivités se sont saisies pour valoriser l'attractivité de leur territoire. Signes d'une appropriation collective de la grande vitesse, les stratégies de promotion territoriale mises en œuvre, et notamment les « marques de territoire », témoignent de l'enjeu que représente la nouvelle offre de transport pour renforcer la notoriété de l'aire Rhin-Rhône.

Alors que la nouvelle infrastructure était présentée par beaucoup comme le fer de lance de l'identité métropolitaine de l'aire Rhin-Rhône, sa mise en service n'a pas permis une réelle convergence des stratégies de marketing territorial. Si la Métropole Rhin-Rhône s'efforce de donner une vision unitaire de l'aire Rhin-Rhône, ses marges de manœuvre restent limitées. Les actions entreprises par la SNCF ont largement encouragé les coopérations, mais restent soumises à la logique économique de l'entreprise.

Les stratégies adoptées par les collectivités territoriales révèlent l'absence de cohésion au sein de l'aire Rhin-Rhône. La concurrence entre les territoires n'a pas permis de développer de véritables synergies des stratégies de valorisation des villes comme des régions. Les dispositifs mis en œuvre sont avant tout destinés à renforcer l'attractivité et la notoriété des régions et agglomérations au détriment d'une identité territoriale commune à l'aire Rhin-Rhône.

Certes, la construction d'une identité territoriale obéit à des temporalités qui dépassent celles des stratégies de marketing territorial. Néanmoins, les rapprochements permis par la branche Est ont eu tendance à exacerber les concurrences au sein d'un espace intermédiaire dépourvu de cohésion territoriale.

CONCLUSION DE LA TROISIÈME PARTIE

L'analyse de l'appropriation de la grande vitesse ferroviaire par les acteurs locaux remet nettement en cause l'émergence d'un processus de territorialisation, la branche Est apparaissant comme le révélateur des concurrences interurbaines qui marquent l'organisation spatiale de l'aire Rhin-Rhône plus que le déclencheur d'une nouvelle dynamique territoriale. Pourtant, la Métropole Rhin-Rhône, dont la création est étroitement liée au projet de LGV Rhin-Rhône, pouvait incarner ce projet collectif, condition nécessaire pour inscrire l'aire Rhin-Rhône dans un processus de territorialisation.

Dans les faits, l'adhésion des acteurs locaux à un projet collectif n'est apparue qu'à de rares occasions. **Si l'analyse de l'historique du projet de LGV Rhin-Rhône souligne l'existence d'une coalition de projet associant la plupart des territoires de l'aire Rhin-Rhône, à l'exception du département du Jura, ce projet collectif n'a pu émerger qu'en raison d'un enjeu local : la connexion de chaque ville de l'aire Rhin-Rhône au réseau à grande vitesse.** D'ailleurs, la démarche de concertation du schéma de desserte de la branche Est, sans mettre en évidence de réelles rivalités, est le reflet de cette appropriation individuelle de la grande vitesse, la Métropole Rhin-Rhône, pourtant présentée comme le porte-parole des collectivités territoriales, n'étant à aucun moment intervenue dans les discussions.

Les stratégies de promotion liées à la nouvelle offre de transport, considérée comme un outil de mise en valeur des territoires nouvellement desservis, auraient également pu contribuer à l'émergence d'une identité commune. Bien que la Métropole Rhin-Rhône joue un rôle important dans ces stratégies de promotion, notamment dans les domaines touristique et culturel, les actions mises en œuvre par les trois régions soulignent encore une fois la prépondérance des stratégies individuelles. **À défaut de mutualiser leurs moyens au service de la construction d'une identité commune, ces collectivités territoriales ont avant tout œuvré pour le renforcement de leur propre identité régionale, comme en témoignent les actions de marketing territorial adoptées par la Franche-Comté et l'Alsace.**

Le faible rôle joué la Métropole Rhin-Rhône, dont les marges de manœuvre sont essentiellement limitées à des domaines n'interférant pas avec les compétences des collectivités locales, est enfin confirmé par l'étude des stratégies et projets de valorisation, qui cette fois-ci soulignent clairement les concurrences entre villes de l'aire Rhin-Rhône. La confusion persistante entre accessibilité et attractivité incite les acteurs locaux à mettre en œuvre des projets de valorisation redondants sans cohérence à l'échelon de l'aire Rhin-Rhône, comme l'illustre le développement de zones dédiées à l'accueil d'activités tertiaires à proximité des gares desservies.

Ainsi, l'absence d'un territoire de projets, fruit d'une action coordonnée de l'ensemble des acteurs, confirme la faible appropriation collective de la grande vitesse ferroviaire. **Loin d'être un facteur de cohérence interne, la branche Est, en renforçant la situation intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône, a exacerbé les concurrences.**

Conclusion générale

Notre thèse, conduite dans le cadre de l'Observatoire des effets territoriaux des gares de la LGV Rhin-Rhône, s'inscrit dans le prolongement des travaux scientifiques consacrés aux interrelations riches et complexes entre transport et territoire. Le contexte spécifique de la desserte à grande vitesse de l'aire Rhin-Rhône nous a conduit à questionner la contribution d'une nouvelle infrastructure de transport à l'émergence d'un processus de territorialisation par la grande vitesse ferroviaire. En effet, la branche Est, dans l'attente de la réalisation complète de la LGV Rhin-Rhône, apparaît comme une infrastructure de transport atypique dans le modèle à grande vitesse français. Non connectée « physiquement » à la région parisienne, elle a une dimension régionale marquée avec seulement 140 kilomètres de longueur, puis 190 à l'issue de la seconde tranche des travaux visant à prolonger le tracé vers Dijon et Mulhouse. L'aire Rhin-Rhône présente également des configurations spécifiques puisqu'elle est structurée par un chapelet d'aires urbaines de taille moyenne s'étendant de la Bourgogne, à l'ouest, jusqu'aux agglomérations frontalières suisses et allemandes, à l'est.

Notre problématique territoriale est née de la convergence de cette double spécificité, d'autant que l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire est considérée par les acteurs comme un facteur de rapprochement au regard de la constitution de la Métropole Rhin-Rhône, un réseau de villes associant l'ensemble des agglomérations de l'aire Rhin-Rhône, créé spécifiquement dans la perspective de la mise en service de la branche Est. Ce contexte a permis d'interroger la possible territorialisation de l'aire Rhin-Rhône, en nous appuyant sur des méthodes diversifiées et complémentaires, combinant approches quantitative et analyse qualitative des représentations et discours des acteurs qui ont accompagné la mise en place de la nouvelle infrastructure. De façon transversale, ce cas d'étude permet également d'enrichir les approches scientifiques portant sur trois champs : celui des espaces intermédiaires auxquels appartient l'aire Rhin-Rhône, l'apport de la grande vitesse sur la desserte des villes moyennes et celui de l'impact d'une LGV sur les politiques de développement territorial.

De l'aire Rhin-Rhône au « territoire » Rhin-Rhône : les principaux enseignements

L'aire Rhin-Rhône : un espace intermédiaire aux limites floues

Notre démarche a d'abord été centrée sur l'analyse des caractéristiques de l'aire Rhin-Rhône, avant la mise en service de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône. Notre étude de la territorialité de cet espace intermédiaire, marqué par la création récente de la Métropole Rhin-Rhône, a reposé sur les trois facettes (existentielle, physique et organisationnelle) du territoire proposées par Maryvonne Le Berre (Le Berre, 1992)[569].

La facette existentielle, utilisée pour définir le cadre spatial de notre thèse, a souligné que l'aire Rhin-Rhône est une portion d'espace aux limites floues. Nommée par des éléments qui lui sont extérieurs, l'aire d'étude présente une dimension multiscalaire sous-jacente : l'expression « Rhin-Rhône » fait référence à un vaste couloir européen identifié par les fleuves éponymes, et à un « entre-deux » qui assure la jonction entre ces mêmes bassins versants. Les travaux scientifiques consacrés à cet espace ont également souligné cet emboitement d'échelles et le rôle joué par la dimension circulatoire dans la structuration de cet espace intermédiaire. Si les travaux de Raymond Wœssner ont clairement montré que cette portion d'espace aux limites floues n'est pas un territoire, cette dimension circulatoire souligne que les grands équipements de transport qui la traversent, et notamment la branche Est, pourraient être à l'origine d'un processus de territorialisation.

L'approche par les facettes physique et organisationnelle confirme l'absence d'une dimension territoriale. Ainsi, l'analyse des configurations matérielles a mis en évidence l'organisation spatiale spécifique de l'aire Rhin-Rhône qui tient à la proximité relative de plusieurs agglomérations de taille moyenne, au sein du couloir Rhin-Saône. Divisée par l'histoire, cette portion d'espace dépourvue de limites clairement identifiables, est, à l'image d'autres espaces intermédiaires, privée de cohérence interne. L'existence des deux duopôles de Dijon-Besançon et Montbéliard-Belfort-Mulhouse est le reflet de cette absence d'unité territoriale que renforce la polarisation des grandes villes qui encadrent l'aire Rhin-Rhône. En effet, l'aire d'étude est incluse

[569] LE BERRE, Maryvonne. Territoires. In : BAILLY, Antoine, FERRAS, Robert, PUMAIN, Denise (dir.). *Encyclopédie de géographie*. Paris : Economica, 1992. 1132p.

dans un triangle de 400 kilomètres de côté, ayant pour sommet les pôles encadrants de Paris, Lyon et Strasbourg, et supporte les flux intenses entre ces mêmes ensembles.

L'arrivée de la grande vitesse ferroviaire au sein de l'aire Rhin-Rhône constitue donc un paradoxe. Si les grandes infrastructures de transport qui ont précédé la branche Est ont contribué à renforcer sa situation d'espace intermédiaire, cette nouvelle offre de transport est considérée par les acteurs de l'aire Rhin-Rhône comme un facteur de rapprochement, porteur de l'émergence possible d'un processus de territorialisation. En effet, au regard de la facette organisationnelle, bien que le processus de décentralisation et les politiques d'aménagement du territoire aient contribué à renforcer son manque d'unité, l'apparition des réseaux de villes, au contraire, a semblé faire émerger une première réalité territoriale. Par l'intermédiaire de la Métropole Rhin-Rhône, les acteurs de l'aire Rhin-Rhône ont fait de la nouvelle infrastructure de transport, un outil indispensable à l'émergence de coopérations. La politique des réseaux de villes représente une réelle opportunité pour les espaces intermédiaires qui, dépourvus de territorialité, pourraient s'affirmer comme des entités à part entière, visibles et cohérentes, aux côtés des pôles encadrants.

La prise en compte des représentations des acteurs concernés par le projet de LGV Rhin-Rhône met en évidence l'opportunité que représente la branche Est pour l'émergence d'un processus de territorialisation, même si pour la majorité des acteurs, l'aire Rhin-Rhône est encore dépourvue de réalité territoriale. Cet espace intermédiaire aux limites floues, maillon du vaste couloir mer du Nord – Méditerranée, est perçu par l'ensemble des acteurs comme une entité non structurée, manquant de visibilité. Néanmoins, pour près d'un acteur sur deux, les gains d'accessibilité offerts par la branche Est constituent une condition favorable pour le développement de nouvelles coopérations dans le cadre de la Métropole Rhin-Rhône.

L'entrée par les trois facettes du territoire, retenue pour appréhender la dimension territoriale de l'aire Rhin-Rhône, souligne clairement l'enjeu que représente la branche Est. Si les grandes infrastructures de transport reliant les pôles encadrants contribuent à renforcer la situation intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône, la dimension régionale marquée de la branche Est peut être un facteur de territorialisation.

Un modèle à grande vitesse français peu adapté à la desserte des espaces intermédiaires

La forte dimension circulatoire attachée à l'aire Rhin-Rhône, nous a conduit à analyser plus finement les configurations rétistiques et les pratiques de mobilité avant la mise en service de la branche Est afin de questionner l'impact réel de cette LGV régionale sur la structuration territoriale de l'aire Rhin-Rhône.

La répartition des grands réseaux de transport confirme d'abord la situation d'espace intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône, qui apparaît comme un espace-support des flux intenses entre les grandes métropoles de l'espace français et européen. Cette situation peu favorable, en grande partie responsable de l'absence de dimension territoriale, est visible au regard de la répartition des grands aéroports internationaux, qui à l'exception de l'EuroAirport, sont tous implantés dans les pôles encadrants. La situation marginale de cette aire de transit, maillon du couloir mer du Nord – mer Méditerranée, est corroborée par l'existence de couloirs de circulation concurrents. En témoignent le projet de LGV Lyon-Turin, considéré comme une voie stratégique pour les relations entre le Nord et le Sud de l'Europe, et le couloir de la Moselle qui s'impose comme un concurrent du projet de canal à grand gabarit, une première fois abandonné dans les années 1990. Ce statut de maillon relatif dans les circulations à l'échelon européen, a également eu un impact sur les conditions de transport au sein de l'aire Rhin-Rhône, puisque les nœuds dijonnais et mulhousien, situés aux deux extrémités du couloir, jouent le rôle de carrefour ferroviaire et routier sur les relations méridiennes. Ces configurations ont également engendré un déficit de liaisons transversales au sein de l'aire d'étude, l'autoroute A 36 étant la seule infrastructure performante. Ainsi, la situation de dépendance des espaces intermédiaires vis-à-vis des pôles encadrants se manifeste par la présence des grandes infrastructures de transport qui les traversent, le faible équipement du segment Strasbourg-Lyon, ayant contribué à pénaliser les relations entre les villes de l'aire Rhin-Rhône.

L'analyse des mobilités spatiales, à partir des d'enquêtes menées dans le cadre de l'Observatoire des effets territoriaux des gares de la LGV Rhin-Rhône, confirme la situation d'espace intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône. Ce panorama des mobilités a d'abord révélé la forte polarisation qu'exerce la région parisienne sur la majorité des agglomérations de l'aire Rhin-Rhône ; un déplacement sur cinq ayant pour destination la capitale. Les pratiques de mobilité ferroviaire sont également le reflet de l'absence de solidarité territoriale. Ainsi, l'intensité variable des échanges entre agglomérations met en exergue le fonctionnement en duopôles, déjà identifiés

dans la première partie de notre thèse, et l'absence totale de flux ferroviaires entre Dijon et Mulhouse, situées aux extrémités de l'aire Rhin-Rhône.

L'absence de solidarité territoriale révélée par les pratiques de mobilités, pose la question du rôle que peut jouer la grande vitesse ferroviaire dans l'émergence d'un processus de territorialisation. Présentée comme la première LGV « province-province », la branche Est pourrait renforcer la situation d'espace intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône. En effet, elle ne déroge pas aux principes qui ont fait le succès du modèle à grande vitesse français dans la mesure où les relations entre les pôles encadrants ont été privilégiées par rapport à la desserte des villes moyennes. Au regard des équipements de transport qui ont accompagné la construction de la branche Est, la grande vitesse ferroviaire constitue un réel risque d'évitement pour l'aire Rhin-Rhône. Si les agglomérations de Dijon et Mulhouse bénéficient d'une rente de situation liée à leur positionnement sur la radiale Paris-Bâle-Zurich, la construction de contournements ferroviaires (le raccordement de Perrigny et le shunt de Mulhouse), fragilise leur desserte au profit des relations entre pôles encadrants. Ce risque d'évitement est aussi souligné par la création de deux gares nouvelles en périphérie des agglomérations de Besançon et Belfort-Montbéliard.

L'analyse du schéma de desserte de la branche Est, confronté aux pratiques de mobilité ferroviaire, nous a également permis de confirmer le renforcement possible de la situation d'espace intermédiaire de l'aire d'étude. La LGV Rhin-Rhône présente les caractéristiques d'une nouvelle radiale destinée à améliorer les relations en direction de la région parisienne, et dans une moindre mesure vers les villes de Lyon et Strasbourg. Conformément aux LGV qui l'ont précédée, la branche Est marginalise les gares centrales qui perdent la plupart des relations nationales et interrégionales. Si, la gare centrale de Besançon-Viotte a conservé quatre liaisons quotidiennes en direction de la capitale, l'essentiel de l'offre grande ligne a été captée par les nouvelles gares TGV de Besançon-Franche-Comté TGV et Belfort-Montbéliard TGV.

En définitive, la grande vitesse ferroviaire n'aura vraisemblablement qu'un impact modeste sur les relations intra-métropolitaines de l'aire Rhin-Rhône, en raison de la difficile adaptation du modèle à grande vitesse français à une desserte régionale. Certes, les liaisons quotidiennes entre Dijon et Mulhouse se sont nettement améliorées. Alors qu'il fallait 2h30 et au moins une correspondance pour relier ces deux villes en 2009, désormais cette relation directe, assurée par onze trains quotidiens, s'effectue en seulement une heure. En revanche, le positionnement périphérique des gares franc-comtoises pénalise les temps de parcours obtenus sur la LGV, pour les relations intermédiaires (Dijon-Belfort-Montbéliard et Besançon-Mulhouse) et de courte distance (Dijon-Besançon, Besançon-Belfort-Montbéliard et Belfort-Montbéliard-

Mulhouse), pour lesquelles le TER conserve sa pertinence. De plus, la localisation périphérique des gares nouvelles n'est que partiellement compensée par une offre en transport en commun performante. En effet, si le système à deux gares de l'agglomération bisontine a pu s'appuyer sur la navette ferroviaire dès la mise en service de la branche Est, la ligne Belfort-Delle ne sera pas opérationnelle avant 2015. Enfin, le faible apport de la nouvelle infrastructure de transport sur les relations intra-métropolitaines est renforcé par les marges de manœuvre réduites de la Métropole Rhin-Rhône, qui appelait de ses vœux la mise en place d'un TER GV. Pourtant représentative de la volonté de coopération entre les agglomérations et régions de l'aire Rhin-Rhône, la Métropole Rhin-Rhône n'a aucune compétence propre en matière de transport. D'ailleurs, le développement de la grande vitesse régionale au sein de l'aire Rhin-Rhône, condition nécessaire à l'émergence d'un processus de territorialisation, s'est heurté aux réticences exprimées par la SNCF qui, sans être clairement opposée à son développement, souhaite une prise en charge financière complète par les collectivités territoriales. L'absence de gouvernance interrégionale dans l'accompagnement des projets de transport, couplée à l'apport modeste de la branche Est, soulignent les inerties territoriales rencontrées par l'émergence d'un processus de territorialisation ; l'expérience du TER GV de la région Nord-Pas-de-Calais n'ayant pu être reconduite dans le cas de l'aire Rhin-Rhône.

Si conformément à sa logique de rentabilité, la SNCF ne souhaite pas impacter les temps de parcours entre pôles encadrants, la localisation des gares en périphérie des agglomérations constitue un frein au développement des relations intra-métropolitaines au sein des espaces intermédiaires. Ainsi, la participation des collectivités territoriales au financement des LGV, qui s'élève pour la branche Est à 13% du budget total, ne constitue pas un levier d'action suffisant pour influencer la définition du tracé et le renforcement de la desserte des villes moyennes.

La grande vitesse ferroviaire : un facteur du renforcement des concurrences territoriales

La remise en question partielle de l'émergence d'un processus de territorialisation au regard de l'apport modeste de la branche Est, nous a conduit à analyser plus finement l'appropriation de ce grand équipement de transport par les acteurs locaux. Même si nous ne disposons pas encore du recul nécessaire à l'analyse d'un processus qui s'établit sur des temporalités longues, nous avons émis l'hypothèse que les acteurs locaux, conformément aux volontés de rapprochement exprimées dans le cadre de la Métropole Rhin-Rhône, pouvaient mettre en œuvre des projets de développement territoriaux favorables à une appropriation collective de la nouvelle offre ferroviaire. La branche Est constitue une réelle opportunité pour dépasser les clivages territoriaux au profit d'une meilleure cohésion territoriale de l'aire Rhin-Rhône. L'émergence d'un projet territorial a ainsi été analysée à travers trois formes

d'appropriation : la définition du tracé et de la desserte, le développement de projets de valorisation et la construction d'une identité commune, qui sont le reflet des jeux d'acteurs accompagnant le processus de territorialisation.

L'analyse des différentes phases qui ont conduit à la définition du tracé de la branche Est, et plus largement du projet de LGV Rhin-Rhône, a souligné l'existence d'une appropriation collective de la grande vitesse ferroviaire. La perspective de la réalisation d'une LGV cristallise ainsi les espoirs et attentes des acteurs locaux des espaces intermédiaires, qui face aux grandes métropoles qui les encadrent, souhaitent peser dans les discussions portant sur le tracé d'une infrastructure qu'ils ont contribué à financer. L'existence d'une coalition de projet autour de la LGV Rhin-Rhône, fruit de la convergence de la majorité des acteurs de l'aire Rhin-Rhône, masque en réalité la forte appropriation individuelle de ce grand projet de transport. Dans ce cas, la LGV s'inscrit davantage comme un révélateur des tendances préexistantes. Loin d'être un facteur de cohésion territoriale, la nouvelle offre de transport exacerbe les concurrences entre acteurs locaux. En effet, cette adhésion collective en faveur du projet s'est constituée à partir d'intérêts particuliers, chaque acteur défendant la connexion de son territoire au réseau à grande vitesse ferroviaire. Le projet de LGV Rhin-Rhône est né d'une initiative locale, celle de Jean-Pierre Chevènement, qui, face à l'évitement du Nord Franche-Comté par les propositions de tracé de la LGV Est Européenne, a su fédérer l'ensemble des élus de l'aire Rhin-Rhône par l'intermédiaire de l'association « Trans Europe TGV Rhin Rhône Méditerranée » pour donner plus d'envergure à un projet dont la rentabilité était remise en cause.

L'analyse de la définition du schéma de desserte de la branche Est, ainsi que l'entretien que nous a accordé le médiateur mandaté par l'État, a également confirmé l'absence d'appropriation collective de la grande vitesse ferroviaire. Si les rivalités entre villes de l'aire Rhin-Rhône ne se sont pas clairement manifestées, l'absence de la Métropole Rhin-Rhône à la table des négociations et les demandes individuelles formulées par chaque acteur constituent autant de freins pour l'émergence d'un « territoire » Rhin-Rhône.

L'analyse des stratégies d'anticipation et de valorisation liées à la branche Est, nous conduit à formuler les mêmes constats. Conformément aux LGV précédentes, la nouvelle offre ferroviaire a incité les acteurs locaux à mettre en œuvre des projets de développement territoriaux ambitieux pour tirer parti du renforcement d'attractivité attribué à cette amélioration de l'accessibilité. Si l'hypothèse de l'existence d'un territoire de projets partagés semblait fondée au regard des souhaits formulés dans les discours de la Métropole Rhin-Rhône, l'analyse des attentes

des acteurs, comme le recensement de l'ensemble des projets de valorisation, soulignent l'absence de stratégies coordonnées entre les acteurs de l'aire Rhin-Rhône. La redondance des projets dédiés à l'accueil d'activités tertiaires aux abords des gares montre clairement que la territorialisation de l'aire Rhin-Rhône, loin d'être acquise, se heurte au poids des découpages administratifs et aux rivalités territoriales sous-jacentes. La branche Est a finalement exacerbé les concurrences interurbaines au détriment d'un développement territorial cohérent que la Métropole Rhin-Rhône, dépourvue de compétences économiques, n'a pas été en mesure de porter.

Enfin, l'analyse des stratégies de promotion territoriale, construites à partir des rapprochements que suggère la dimension régionale de la branche Est, montre que la nouvelle offre de transport aurait pu favoriser la construction d'une identité commune et donner à cet espace intermédiaire un semblant d'unité tant à l'extérieur que pour ses habitants. Si dans ce domaine, la Métropole Rhin-Rhône a su fédérer les stratégies de promotion touristiques des agglomérations desservies, les actions sont restées de faible ampleur face aux stratégies commerciales de la SNCF ou des régions qui ont développé tout un arsenal pour accroître leur attractivité et la notoriété de leur territoire.

Si la territorialisation est un processus qu'il convient d'analyser sur des temporalités plus longues, notre thèse a montré que la branche Est ne contribue pas à donner à l'aire Rhin-Rhône la dimension territoriale qui lui fait défaut. Les grandes infrastructures de transport sont un facteur de différenciation spatiale à plusieurs échelons. Non seulement la grande vitesse ferroviaire contribue à accroître les déséquilibres entre les grandes métropoles et les espaces intermédiaires, mais elle est aussi un vecteur de renforcement des concurrences territoriales entre villes moyennes. Si la condition d'existence des espaces intermédiaires est avant tout liée à la présence des pôles encadrants et aux grandes infrastructures de transport qui les relient, ces équipements renforcent l'absence de cohérence interne de ce type d'espace.

Apport de la thèse et perspectives de recherche

Contribuant à une meilleure compréhension des interrelations entre transports et territoires, l'exemple de l'aire Rhin-Rhône souligne le faible impact des politiques d'aménagement du territoire sur les espaces intermédiaires. L'exemple de la Métropole Rhin-Rhône a montré que ce réseau de villes, trop vaste, était inadapté pour l'aire Rhin-Rhône, les disparités entre les villes étant très fortes. Sa dissolution récente souligne d'ailleurs les fortes inerties territoriales, traits caractéristiques des espaces intermédiaires, que les politiques d'aménagement du territoire ne semblent pas en mesure de corriger. La création des pôles métropolitains[570] en 2010 vient mettre en évidence la prévalence des découpages administratifs et l'importance des coopérations entre agglomérations proches, l'aire Rhin-Rhône étant concernée par deux projets : le pôle Strasbourg-Mulhouse et le pôle Franche-Comté associant l'ensemble des villes de la région à l'exception de Montbéliard et Belfort. Ainsi, la Métropole Rhin-Rhône s'apparente à un espace fonctionnel, défini comme : « un espace social, plus ou moins territorialisé, qui s'organise autour de rivalités, un champ au sein duquel se construit un problème à résoudre » (Nahrath, Varone, 2007, p.237)[571], celui de la desserte d'un espace intermédiaire par un grand équipement de transport. Si cette politique venue « d'en haut » n'a pas fonctionné au regard de l'émergence des projets de pôles métropolitains, il semble qu'elle a renforcé les coopérations de proximité. La Métropole Rhin-Rhône a permis aux agglomérations de taille moyenne de « se replier » sur des territoires de coopération pertinents qui ne transgressent pas les limites administratives.

Notre thèse a également permis de montrer la pertinence des observatoires dans l'analyse des interrelations entre transports et territoires. À l'image des travaux scientifiques antérieurs, l'Observatoire des effets territoriaux des gares de la LGV Rhin-Rhône a souligné le poids du contexte socioéconomique local dans l'émergence des dynamiques territoriales associées à la nouvelle offre de transport. Cet outil est d'ailleurs adapté à d'autres contextes territoriaux, en témoignent les dispositifs mis en œuvre pour la LGV Sud-Europe-Atlantique et la LGV

---

[570] La loi de réforme des collectivités locales du 16 décembre 2010 indique à propos de cette nouvelle structure : « le pôle métropolitain est un établissement public constitué par accord entre des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre, en vue d'actions d'intérêt métropolitain en matière de développement économique, de promotion de l'innovation, de la recherche, de l'enseignement supérieur et de la culture, d'aménagement de l'espace par la coordination des schémas de cohérence territoriale et de développement des infrastructures et des services de transport ».
Source : RÉSEAU DES PÔLES MÉTROPOLITAINS. *Contexte législatif.* [en ligne]. http://www.poles-metropolitains.fr/contexte-legislatif (consulté le 15. 12. 2012)

[571] NAHRATH, Stéphane, VARONE, Frédéric. Les espaces fonctionnels comme changements d'échelles de l'action publique. In : FAURE, Alain, *et al* (dir.) *Action publique et changements d'échelles : les nouvelles focales du politique.* Paris : L'Harmattan, 2007, p. 235-249. (Logiques Politiques).

Bretagne-Pays-de-la-Loire. Ainsi, dans une démarche *ex-post*, la deuxième phase de l'Observatoire des effets territoriaux des gares de la LGV Rhin-Rhône va permettre de mesurer les mutations spatiales engendrées par la branche Est. Ainsi, les changements dans les pratiques de mobilité seront évalués au regard d'une enquête menée dans les mêmes conditions que celle de 2009, et nous permettra de valider l'hypothèse du renforcement de la situation d'espace intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône. L'analyse des effets territoriaux, plus longs à se manifester, permet également de vérifier si la forte anticipation des acteurs locaux, notamment dans le Nord Franche-Comté, constitue un levier d'action parmi d'autres, pour le développement territorial. L'approche des mutations territoriales doit être accompagnée d'une analyse de l'évolution des représentations des acteurs locaux. En effet, si nos entretiens ont permis de confirmer la persistance des « effets structurants » dans l'imaginaire des acteurs, il apparaît nécessaire d'analyser l'évolution des perceptions une fois la LGV mise en service. Notre thèse a mis en exergue l'importance des représentations, non seulement dans l'approche du territoire, mais également dans l'analyse des interactions entre transport et territoire. Les actions des acteurs sur le territoire sont étroitement dépendantes des représentations qu'ils en ont. Ainsi, l'exemple de l'aire Rhin-Rhône et de l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire nous conduit à proposer trois temporalités différentes dans l'évolution des représentations des acteurs. Premièrement, l'analyse des trois formes d'appropriation a souligné la forte anticipation de la grande vitesse ferroviaire par les acteurs locaux, qui les poussent à « surévaluer » les effets de la nouvelle offre de transport, comme en témoigne le développement des parcs tertiaires. Dans ce cas, le « territoire projeté » semble en décalage avec les dynamiques socio-économiques préexistantes. Deuxièmement, la surévaluation des gains d'accessibilité se maintient peu de temps après la mise en service de l'infrastructure. À court terme, en lien avec les premiers chiffres de fréquentation, les acteurs locaux valorisent la nouvelle accessibilité de leur territoire, en mettant en avant les chiffres de fréquentation. Sur des temporalités plus longues, si le territoire projeté est remis en cause en raison de l'absence d'effets automatiques, le TGV a modifié les représentations qu'ont les acteurs de leur territoire. Ainsi, la grande vitesse ferroviaire, composante durable des territoires locaux, insère ces territoires dans un vaste réseau national et européen et contribue à renforcer le phénomène d'interterritorialité (Vanier, 2010)[572].

Enfin, si le contexte spécifique de l'aire Rhin-Rhône, marqué par la proximité des agglomérations et la dimension régionale de la branche Est, n'a pas permis d'établir des points de comparaison, il nous apparaît nécessaire d'approfondir les études de cas au sujet du développement de la grande vitesse régionale. À l'heure actuelle, un seul projet en France peut se

[572] VANIER, Martin. *Le pouvoir des territoires: Essai sur l'interterritorialité*. Paris: Economica, 2010. 184p.

prêter à l'analyse de l'adaptation du modèle français à grande vitesse à une desserte régionale. Ainsi, la LGV Bretagne-Pays-de-la-Loire, en cours de construction, complétée par la LGV « Grands Projets de l'Ouest », en phase d'étude, couplées à la création de « l'Espace métropolitain Loire-Bretagne », s'inscrivent dans des configurations proches de l'aire Rhin-Rhône. Toutefois, le peu de projets de LGV en France à la dimension régionale marquée met aussi en évidence la rigidité du modèle français à grande vitesse, peu enclin à favoriser le développement de la grande vitesse régionale et la desserte des espaces intermédiaires.

Bibliographie

La bibliographie se compose des références citées dans notre thèse et des travaux qui ont contribué à la construire. Elle s'organise en quatre parties : Publications scientifiques, Publications institutionnelles, Publications journalistiques et Sites Internet.

Publications scientifiques

ALVERGNE, Christel, TAULELLE, François. *Du local à l'Europe : les nouvelles politiques d'aménagement du territoire*. Paris : PUF, 2002. 304p. (Major. Service public).

ANGEON, Valérie, RIEUTORT, Laurent. L'attractivité territoriale en questions. In : *Actes de la journée d'étude du 21 septembre 2006 : Nouvelles attractivité des territoires et engagement des acteurs*. Clermont-Ferrand : Presses universitaires Blaise Pascal, 2007, 240p.

AUPHAN, Étienne. Le TGV Méditerranée : un pas décisif dans l'évolution du modèle français à grande vitesse. *Méditerranée*, 2002, n°1.2, p. 19-26

AUPHAN, Étienne. Le TGV ou le démantèlement du réseau ferré français. *Annales de géographie*, 2012, 2012/2, n°684, p. 194-213

AVOCAT, Hélène, BÉRION, Pascal. Analyse des mobilités domicile-travail dans le territoire de la métropole Rhin-Rhône et en Franche-Comté. Rapport intermédiaire. Étude réalisée pour le compte de la Poste. 3 novembre 2010.

BAILLY, Antoine, FERRAS, Robert (dir.). *Géographie régionale et représentations*. Paris : ECONOMICA, 1995. 115p.

BAILLY, Antoine. Les représentations en géographie. In : BAILLY, Antoine, FERRAS, Robert, PUMAIN, Denise (dir.). *Encyclopédie de géographie*. Paris : ECONOMICA, 1992. 1132 p.

BARRÉ, Alain. Le réseau autoroutier : un outil rapidement valorisé, des effets controversés. *Annales de Géographie*, 1997, Vol. 106, n°593, pp. 81-106

BARTHES, Roland. *Mythologies*. Paris : Éditions du Seuil, 1957. 272 p.

BASSAND, Michel. Métropoles et métropolisation. In : BASSAND, Michel, KAUFMANN, Vincent, JOYE, Dominique. *Enjeux de la sociologie urbaine*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 2007. 411p. (Espace en société. Logique territoriale).

BASSE, Reine Maria. *La LGV PACA dans l'évolution du système territorial transfrontalier franco-italo-monégasque : Modélisation géoprospective*. 2010. 295p. Thèse de doctorat, Géographie, Université de Nice Sophia-Antipolis, 2010.

BAVOUX, Jean-Jacques. La Bourgogne : un archétype d'espace intermédiaire ? *Annales de Géographie*, 1993, t. 102, n°570. p.162-174

BAVOUX, Jean-Jacques. *Le « carrefour » bourguignon analyse d'un espace de circulation*. Paris : CNRS Édition, 1994. 179p. (Mémoire et documents de géographie)

BAVOUX, Jean-Jacques (dir.). *Les espaces intermédiaires, un nouveau concept ?* Dijon : Laboratoire de Géographie humaine, Université de Bourgogne, 1994, 282 p.

BAVOUX, Jean-Jacques, CHARRIER, Jean-Bernard. *Transports et structuration de l'espace dans l'Union européenne*. Paris : Masson, 1994. 222p.

BAVOUX, Jean-Jacques, PIQUANT, Maximilien. Les réseaux de transport entre Paris et Lyon : compétition ou coopération ? *Flux*, 2000, Vol. 16, n°39, p. 30-39

BAVOUX, Jean-Jacques. *La géographie : Objet, méthodes, débats*. Paris : Armand Colin, 2002. 239p

BAVOUX, Jean-Jacques, BEAUCIRE, Francis, CHAPELON, Laurent, ZEMBRI, Pierre. *Géographie des transports*. Paris : Armand Colin, 2005. 232 p. (Collection U).

BAVOUX, Jean-Jacques. Structuration du territoire bourguignon : de l'île à l'isthme. *Revue Géographique de l'Est*, 2006, vol. 46, n°1-2, p. 1-17

BAZIN, Sylvie, BECKERICH, Christophe, DELAPLACE, Marie, MASSON, Sophie. L'arrivée de la LGV en Champagne-Ardenne et la nécessaire réorganisation des rapports de proximité. *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, 2006, n°49, p. 51-76

BAZIN, Sylvie, BECKERICH, Christophe, DELAPLACE, Marie, MASSON, Sophie. La LGV Est-Européenne en Champagne-Ardenne : quels effets sur la cohésion territoriale champardennaise ? Revue d'Économie Régionale & Urbaine, 2006, vol. 8, n°2, p. 245-261

BAZIN, Sylvie, BECKERICH, Christophe, DELAPLACE, Marie, MASSON, Sophie. La ligne à grande vitesse est-européenne en région Champagne-Ardenne Un outil au service d'un processus de métropolisation ? *Recherche Transports Sécurité*, 2006, n°92, p. 171-185

BAZIN, Sylvie, BECKERICH, Christophe, DELAPLACE, Marie. *Analyse prospective des impacts de la Ligne à Grande Vitesse Est-Européenne dans l'agglomération rémoise et en région Champagne-Ardenne*. Rapport final de recherche pour le Conseil Régional Champagne-Ardenne. 2006, 264p.

BAZIN, Sylvie, BECKERICH, Christophe, DELAPLACE, Marie. Desserte TGV et localisation des entreprises dans les quartiers d'affaires : nouvelle accessibilité ou nouvelle offre de bureaux ? Le cas de la gare centre de Reims. *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, 2009, n°56, p. 37-61

BAZIN, Sylvie, BECKERICH, Christophe, DELAPLACE, Marie. Desserte ferroviaire à grande vitesse, activation des ressources spécifiques et développement du tourisme : le cas de l'agglomération rémoise. *BELGEO*, 2010, 1-2, p. 65-77

BAZIN, Sylvie, BECKERICH, Christophe, DELAPLACE, Marie. *Lignes à grande vitesse et dynamiques locales : une analyse comparée de la littérature*. Communication au colloque international « Transport et développement des territoires, Le Havre, 8-10 septembre 2010.

BEAUD, Stéphane. L'usage de l'entretien en sciences sociales : Plaidoyer pour l'« entretien ethnographique ». *Politix*, 1996, n°35, p. 226-257

BERNOT, Jacques, ROCCA SERRA, Jacques, SCHREIBER, Marc. *Canal Rhin-Rhône Le dossier*. Paris : ECONOMICA, 1998, 221p. p. 92

BÉRION, Pascal. *Grandes infrastructures de transport et aménagement du territoire : Méthodologie et mise en place de l'Observatoire des effets territoriaux de l'autoroute A 39*. 1995. 608p. Thèse de Doctorat, Géographie, Université de Franche-Comté, 1995.

BÉRION, Pascal. Analyser les mobilités et le rayonnement des villes pour révéler les effets territoriaux des grandes infrastructures de transport. *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, 1998, n°33, p. 109-127

BÉRION, Pascal. La construction d'une grande infrastructure de transport et ses premiers effets territoriaux : le cas de l'autoroute A39, section de Dole à Bourg-en-Bresse. *Géocarrefour*, 2002, vol. 77, n°1, pp. 7-20

BÉRION, Pascal, JOIGNAUX, Guy, LANGUMIER, Jean-François. L'évaluation socio-économique des infrastructures de transport : Enrichir les approches du développement territorial. *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*. 2007, n°4, p. 651-676.

BÉRION, Pascal. Des rails au développement territorial : comprendre la dynamique des projets initiée par le TGV Rhin-Rhône. *Images de Franche-Comté*. Juin 2011, n°43, p. 8-11

BETHEMONT, Jacques. Un problème français à l'échelle européenne : la liaison Méditerranée – Mer du Nord. *Revue Géographique de Lyon*. 1963, vol. 38, n°4, p. 315-356.

BETHEMONT, Jacques. *Les grands fleuves : Entre nature et société*. Paris : Armand Colin, 1999. 255 p. (Collection U).

BLANCHET, Alain, GOTMAN, Anne. *L'enquête et ses méthodes* : L'entretien. Paris : Armand Colin, 2007. 128p.

BLATRIX, Cécile. *La « démocratie participative », de mai 68 aux mobilisations anti-TGV*. 2000. 634p. Thèse de doctorat, Science politique, Université Paris I – Panthéon Sorbonne, 2000.

BLATRIX, Cécile. Devoir débattre. Les effets de l'institutionnalisation de la participation sur les formes de l'action collective ». *Politix*. 2002. Vol.15, n°57. p. 79-102.

BONERANDI, Emmanuelle, ROTH, Hélène. *Pour une géographie des espaces anti-héros : au-delà de la banalité des espaces intermédiaires*. Communication au colloque de l'Association de Science Régionale De Langue Française, Grenoble-Chambéry, 11-12-13 juillet 2007.

BONNAFOUS, Alain (dir.). *Les couloirs Rhin-Rhône dans l'espace européen. Quel avenir ? Quelles relations ? Quelles priorités ?* Lyon : Laboratoire d'Économie des Transports, 1990. 388p.

BONNAFOUS, Alain. Le projet de liaison Rhin-Rhône à gabarit européen ou les mystères d'un pari. *Annales de Géographie*, 1997, vol. 106, n°593, p. 107-128

BRAUDEL, Fernand. *L'identité de la France : Espace et histoire*. Paris : Flammarion, 2009. 410p. (Champs histoire).

BRAUDEL, Fernand. *L'identité de la France : Les hommes et les choses I*. Paris : Flammarion, 2009. 241p. (Champs histoire).

BRAUDEL, Fernand. *L'identité de la France : Les hommes et les choses II*. Paris : Flammarion, 2009. 536p. (Champs histoire).

BRENNETOT, Arnaud. Les géographes et la justice spatiale : généalogie d'une relation compliquée. *Annales de Géographie*, 2011, 2011/2, n°678, p.115-134.

BROCARD, Madeleine (dir.). *Transports et territoires. Enjeux et débats*. Paris : Ellipses, 2009, 188p.

BRUNEAU, Pierre. Les réseaux de villes en France : quels acteurs ? Quelles finalités ? Quel avenir ?, *Cahiers de géographie du Québec*, 1998, vol. 42, n°116 p. 177-193

BRUNET, Roger, FERRAS, Robert, THÉRY, Hervé. *Les mots de la géographie : dictionnaire critique*. Paris : Reclus – La Documentation Française, 1992. 518 p.

BRUNET, Roger. *La carte mode d'emploi*. Paris : Fayard, 1997. 269p.

BRUNET, Roger. Lignes de forces de l'espace européen. *Mappemonde*, 2002, n°66, p. 14-19

BURMEISTER, Antje, JOIGNAUX, Guy (dir.). *Infrastructures de transport et territoires : Approches de quelques grands projets*. Paris : L'Harmattan, 1997, 320p.

CAHIERS DU C.R.E.P.I.F. *Les impacts du TGV sur l'organisation de l'espace en France et en Corée*. Paris : CREPIF, 1997, n°61, 247p.

CARROUET, Guillaume, MOLHERAT, Caroline. Le TGV et la construction de l'espace Rhin-Rhône. L'enjeu du TGV pour le développement des coopérations dans un réseau de villes intermédiaires. *Images de Franche-Comté*, Juin 2011, n°43, pp. 2-7

CARROUET, Guillaume, RICHER, Cyprien. Les mobilités spatiales dans un réseau de villes intermédiaires : l'espace Rhin-Rhône face à la grande vitesse ferroviaire. In : GIROUD, Mathieu, MAINET, Hélène, EDOUARD, Jean-Charles (dir.). *Les mobilités spatiales dans les villes intermédiaires : Territoires, pratiques, régulations*. Actes du colloque des 25 et 26 novembre 2010. Clermont-Ferrand : Presses Universitaires Blaise Pascal, 2012. 494p.

CARROUET, Guillaume, BÉRION, Pascal, FACCHINETTI-MANNONE, Valérie, RICHER, Cyprien. Les stratégies d'anticipation des « effets » territoriaux des grands équipements de transport : le cas du TGV Rhin-Rhône. *Géotransport*, n°1-2 (à paraître).

CHAPELON, Laurent, JOUVAUD, Benoît, RAMORA, Sébastien. Pour un système intégré de pré- et post-acheminement des trafics ferroviaires à grandes lignes. *Mappemonde*, 2006, n°81, p. 1-16

CHAPELON, Laurent, LECLERC, Ronan. *Accessibilité ferroviaire des villes françaises en 2020*. Paris : CNRS –GDR Libergéo – La Documentation Française, 2007, 171p.

CHAPUIS, Robert. *Bourgogne/Franche-Comté : sœurs ou rivales ? : Brève histoire des relations ambiguës entre deux régions*. Paris : l'Harmattan, 2010. 166 p. (Collection Travaux).

CHATRIOT, Alain. Vichy s'est-il voulu régionaliste ? *Arkheia*, 2004-2005, p. 47-55.

CLAVAL, Paul. *Atlas et géographie de Haute Bourgogne et Franche-Comté*. Paris : Flammarion, 1978. 328p. (Atlas et géographie de la France moderne).

DE RUFFRAY, Sophie. Le Grand Est : un espace différencié, interface marginale aux portes de l'Europe. *Revue géographique de l'Est*, 2004, Tome XLIV, n°3-4, p. 97-106

DEBARBIEUX, Bernard. Le lieu, le territoire et trois figues de rhétorique. *L'Espace géographique*, 1995, Tome 24, n°2, pp. 97-112

DEBARBIEUX, Bernard, VANIER, Martin (dir.). *Ces territorialités qui se dessinent*. La Tour d'Aigues : Éditions de l'Aube, 2002. 267p.

DEBARBIEUX, Bernard. Prendre position : réflexions sur les ressources et les limites de la notion d'identité en géographie. *L'Espace géographique*, 2006, Tome 35, 2006/4, p. 340-354

DELOCHE, Régis. *Le dilemme du prisonnier, Le TGV et la Franche-Comté*. Besançon : Université de Franche-Comté, 1986, 8p.

DEMANGEON, Albert. Rhin et Rhône. Annales de Géographie, 1930, t. 39, n°219, p. 225-243

DEMANGEON Albert, FEBVRE Lucien. *Le Rhin. Problèmes d'histoire et d'économie*. Paris : Armand Colin, 1935. 304 p.

DEMATTEIS, Giuseppe. Réseau urbain. In : LÉVY, Jacques, LUSSAULT, Michel (dir.). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris : Belin, 2003. 1033 p.

DÉZERT, Bernard. *La Croissance industrielle et urbaine de la Porte d'Alsace : essai géographique sur la formation d'un espace régional en fonction de l'attraction industrielle*. Paris : Société d'édition d'enseignement supérieur, 1969. 520p.

DÉZERT, Bernard. La mutation des moyens d'échange. In : AUPHAN, Étienne, **DÉZERT, Bernard** (dir). *L'Europe en mouvement : population, transports, aménagement, tourisme*. Paris : Ellipses, 2003. 319p.

DI MÉO, Guy. *Géographie sociale et territoires*. Paris : Nathan, 2001, 317p.

DI-MÉO, Guy. GATINEAU, Laurent, CROZAT, Dominique, HINNEWINKRL, Jean-Claude, TESSON, Frédéric. Autoroute, constructions géographiques et nouveaux rapports à l'espace : des effets d'annonce à la réalité des impacts. *Sud-Ouest Européen*, 2001, n°12, p. 1-8.

DI MÉO, Guy, VEYRET, Yvette. Problématiques, enjeux théoriques et épistémologiques pour la géographie. In : *Limites et discontinuités en géographie*. Paris : Édition du CNRS, SEDES, 2002. 159p.

DI MÉO, Guy. L'identité : une médiation essentielle du rapport espace/société. *Géocarrefour*, 2002, vol. 77, n°2, p. 175-184

DOLEZ, Bernard, PARIS, Didier. Introduction. In : DOLEZ, Bernard, PARIS, Didier. *Métropoles en construction Territoires, politiques et processus*. Paris : L'Harmattan, 2004. 294p. (Logiques Politiques).

DUBRESSON, Alain, JAGLIN, Sylvy. Gouvernance, régulation et territorialisation des espaces urbanisés : approches et méthode. In : ANTHEAUME, Benoit (dir.), GIRAUT, Frédéric. *Le territoire est mort : vive les territoires !* : une refabrication au nom du développement. Paris : IRD, 2005. p. 337-352

DUMONT, Gérard-François. Le dessein identitaire des régions françaises. In : *Les Territoires de l'identité. Le Territoire lien ou frontière ?* Paris : L'Harmattan, 1999. p.125-139.

DUPUY, Gabriel. Vers une théorie territoriale des réseaux : une application au transport urbain. *Annales de Géographie*, 1987, T. 96, n°538, p. 658-679

DUPUY, Gabriel. *L'urbanisme des réseaux : théories et méthodes*. Paris : Armand Colin, 1991. 198p.

DUPUY, Gabriel, GÉNEAU DE LAMARLIÈRE, Isabelle (dir.). Nouvelles échelles des firmes et des réseaux : un défi pour l'aménagement. Paris : L'Harmattan, 2007. p. 246.

ÉMERY, Justin. Quelles perspectives pour l'arrivée de la grande vitesse dans l'espace Rhin-Rhône ? Le cas des personnels universitaires de l'UFR Sciences Humaines de l'Université de Bourgogne. 2011. 118 p. Mémoire de Master, Géographie, Université de Bourgogne, 2011.

FACCHINETTI-MANNONE, Valérie. *L'impact régional du TGV Sud-Est*. 1995. 567p. et 285p. Thèse de doctorat, géographie et aménagement, Université de Provence - Aix-Marseille I, 1995

FACCHINETTI-MANNONE, Valérie. Principes d'implantation et effets urbains des gares TGV en France : bilan de 17 ans d'aménagement ferroviaire. *Annales des Ponts et Chaussées*, 1999, n°89, p. 45-52

FACCHINETTI-MANNONE, Valérie. Les *gares TGV périphériques : de nouveaux pôles de développement ?*, Métropolisation et grands équipements structurants. Toulouse : Presses Universitaires du Mirail, 2003, p.71-84.

FACCHINETTI-MANNONE, Valérie. La nodalité des gares TGV périphériques. *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, 2005, n° 48, p. 45-58

FACCHINETI-MANNONE, Valérie. Gares ex-urbanisées et développement urbain : le cas des gares TGV bourguignonnes. *Revue géographique de l'Est*, 2006, Tome XLVI, 1-1, p. 15-22

FACCHINETTI-MANNONE, Valérie (dir.). *L'implantation des gares de la grande vitesse. Analyse des implantations de gares belges, françaises et espagnoles*. Rapport de la première phase d'étude (Gares et Connexions). Décembre 2009, 160p.

FACCHINETTI-MANNONE, Valérie. *Les effets territoriaux des gares de la LGV Rhin-Rhône, Une mise en perspective fondée sur les enseignements de l'étude sur l'implantation des gares de la grande vitesse en Europe*. Communication au Colloque international Gares et Territoires de la grande vitesse ferroviaire, Dijon-Besançon, 16-18 Juin 2010.

FACCHINETTI-MANNONE, Valérie, RICHER, Cyprien. L'intégration territoriale des gares sur lignes à grande vitesse en France : une approche typologique. *Recherche Transports Sécurité*, Vol 27, n°3-2011, pp.200-214

FAIVRE, Emmanuel. Autoroutes, activités et territoires : résultats et propositions méthodologiques de recherche. *Les cahiers scientifiques du transport*, 2003, n°43, p. 59-83

FEBVRE, Lucien. *Le Rhin : histoire, mythes et réalités*. Paris : Perrin, 1997. 284 p.

FENNETEAU, Hervé. *Enquête : entretien et questionnaire*. Paris : Dunod, 2007. 128p.

FERRAS, Robert. Niveaux géographiques, échelles spatiales. In : BAILLY, Antoine, FERRAS, Robert, PUMAIN, Denise (dir.). *Encyclopédie de géographie*. Paris : ECONOMICA, 1992. 1132 p.

FISCHBACH, Bernard, WAGNER, François. *Du Rhône au Rhin Histoire d'un canal*. Saint-Cyr-sur-Loire : Édition Alain Sutton, 2008, 94p.

FORTHOFFER, Joël. Villes et infrastructures de transport du Rhin supérieur : des grands équipements structurants ? *BELGEO*, 2010, 1-2, p. 147-157

FRÉMONT, Armand. L'élevage *en Normandie, Étude géographique*. 948p. Thèse de Doctorat es-lettres, Géographie, Faculté des Lettres et Sciences humaines de Caen, 1967.

FRÉMONT, Armand. *La région : espace vécu*. Paris : Flammarion, 1999. 288p. (Champs essais).

FRÉTIGNY, Jean-Baptiste. *L'espace du train en Italie dans une perspective de géographie culturelle*, 2006. 157p. Mémoire de Master de géographie, Université Paris I Panthéon-Sorbonne.

GAVOILLE, Jacques. *Besançon capitale (?) au temps du régionalisme (fin XIXe-premier XXe siècle)*. Mémoires de la Société d'Émulation du Doubs, 1997, n°39, p. 99-119.

GAY, Jean-Christophe. Transport et mise en tourisme du monde. *Cahiers de Géographie*, 2006, n°4, p.11-2

GIBERT, André. *La Porte de Bourgogne et d'Alsace, Trouée de Belfort : étude géographique*. Paris : Armand Colin, 1930. 632p.

GIRAUT, Frédéric, HOUSSAY-HOLZSCHUCH, Myriam, GUYOT, Sylvain. Au nom des territoires ! Enjeux géographiques de la toponymie. *L'Espace géographique*, 2008, Tome 37, Vol 2, p. 97-105.

GOLEZINOWSKI, Felicia. *Étude de la fonction d'orientation dans l'espace souterrain du réseau ferré métropolitain*. 1977. Doctorat de troisième cycle, Paris V.

GRASSARD, Pascal. Fallait-il faire le TGV Rhin-Rhône ? *Ville Rail & Transports*, 2011, 7 septembre, p. 8-9

GRAVIER, Jean-François. *Paris et le désert français*. Paris : Le Portulan, 1947. 418p.

GRÈGORY, Marie-Ange. Changer de nom pour changer d'image. Le cas des modifications de dénomination de département. *Mots. Les langages du politique*, 2011, n°97, p. 15-29

GROUPE DE RECHERCHE RITMA. *Regards croisés sur les territoires de marge(s)*. Strasbourg : Presses Universitaires de Strasbourg, 2001. 236p.

GUÉRIN-PACE, France, GUERMOND, Yves. Identité et rapport au territoire. *L'Espace géographique*, 2006, Tome 35, 2006/4, pp. 289-290

GUMUCHIAN, Hervé, MAROIS, Claude. *Initiation à la recherche géographique*. Montréal : Presses de l'Université de Montréal, 2000. 425 p.

HARVEY, David. *Social justice and the city*. Londres : Arnold, 1973. 336p.

HATEM, Fabrice. *Le marketing territorial, Principes, méthodes et pratiques*. Paris : EMS, 2007. 292p.

HERNANDEZ, Frédérique. *Le processus de planification des déplacements urbains entre projets techniques et modèles de ville*. 2003. Thèse de doctorat en Aménagement de l'espace et urbanisme

soutenue à l'Université d'Aix-Marseille III, Institut d'Aménagement Régional, le 8 décembre 2003.

JEAN, Yves, VANIER, Martin. *La France aménager les territoires*. Paris : Armand Colin, 2009, 358p.

JUILLARD, Étienne. *Atlas et Géographie de l'Alsace et de la Lorraine : la France rhénane*. Paris : Flammarion, 1977. 287 p. (Atlas et géographie de la France moderne).

KAMMERER, Laurent. *Un processus de répétition dans l'échec : la non-décision « canal Rhin-Rhône »*. 1978. 570 p. Thèse de Doctorat, Gestion, Paris 9, 1978.

KLEIN, Olivier. Le TGV-Atlantique et les évolutions de la mobilité : entre crise et concurrence. *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, 1997, n°32, p. 57-83

KLEIN, Olivier. *Les horizons de la grande vitesse : le TGV, une innovation lue à travers les mutations de son époque*. 2001. 308p. Thèse de doctorat, Sciences Économiques, Université Lumière Lyon 2. 2001.

KLEIN, Olivier. Le travail métropolitain : un outil géographique pour révéler l'usage sélectif de la grande vitesse. *Espace géographique*, 2003, 2003-2, p. 113-127

KLEIN, Olivier *et al*. *Les gares TGV dans les zones périurbaines des villes moyennes sont-elles des vecteurs de métropolisation ?* Communication au colloque de l'Association de Science Régionale De Langue Française, Belfort, 9-10-11juillet 2012.

LABORATOIRE ThéMA. *Recensements de projets en Franche-Comté et dans les Communautés d'agglomération de Dijon et Mulhouse*. Janvier 2011. 526p.

LACAZE, Jean-Paul. *L'aménagement du territoire : un exposé pour comprendre, un essai pour réfléchir*. Paris : Flammarion, 1995. 127 p. (Dominos)

LAMARD, Pierre, WŒSSNER, Raymond. *Rhin-sud Un territoire en devenir ?* Montbéliard : Université de technologie de Belfort-Montbéliard, 2007. 274p.

LAMARD, Pierre, STOSKOPF, Nicolas (dir.). *Transports, territoires et sociétés*. Paris : Éditions Picard, 2011, 275p.

LARCENEUX, André. Les dynamiques du périurbain dijonnais entre 1990 et 1999, *Revue Géographique de l'Est*, 2006, vol. 46, n°1-2, pp. 25-33

LARCENEUX, André. TGV Rhin-Rhône branche Sud : l'introuvable débat public. In : BLATRIX, Cécile, BLONDIAUX, Loïc, FOURNIAU, Jean-Michel. *Le débat public : une expérience française de démocratie participative*. Paris : La Découverte, 2007. p. 277-285

LARDON, Sylvie, PIVETEAU, Vincent. Méthodologie de diagnostic pour le projet de territoire : une approche par les modèles spatiaux. *Géocarrefour*, 2005, vol.80/2, p. 75-90

LE BART, Christian, PROCUREUR, Thomas. Quand les Côtes du Nord sont devenues les Côtes d'Armor. Le département entre identité et attractivité. *Mots. Les langages du politique*, 2011, n°97, p. 15-29

LÉVY, Jacques. Aire. In : LÉVY, Jacques, LUSSAULT, Michel (dir.). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris : Belin, 2003. 1033p.

LÉVY, Jacques. Réseau. In : LÉVY, Jacques, LUSSAULT, Michel (dir.). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris : Belin, 2003. 1033 p.

LÉVY, Jacques. Territoire. In : LÉVY, Jacques, LUSSAULT, Michel (dir.). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris : Belin, 2003. 1033 p.

LÉVY, Jacques. À pied, vite. EspacesTemps.net [en ligne]. 2006, http://www.espacestemps.net/document1826.html (consulté le 03.08.2012)

LEYRITZ, Armand. La porte d'entrée du bassin du Rhône (trouée de Belfort). *Les Études rhodaniennes*, 1932, Vol. 8, n°1-2, p. 79-89.

LOLIVE, Jacques. *Les contestations du TGV Méditerranée*. Paris : L'Harmattan, 1999, 314p.

LUSSAULT, Michel. *L'homme spatial : La construction sociale de l'espace humain*. Paris : Éditions du Seuil, 2007. 364p.

LYNCH, Kevin. *The Image of the City*. Cambridge : MIT Press, 1960. 194p.

MEISSONNIER, Joël. *Provinciliens : Les voyageurs du quotidien, entre capitale et province*. Paris : L'Harmattan, 2001. 317p. (Logiques sociales)

MENERAULT, Philippe. TGV et transports ferrés régionaux dans le Nord-Pas-de-Calais : analyse spatiale d'une politique publique locale. *Annales des Pays-Bas français*, 1996, vol. XXI, p. 45-60

MENERAULT, Philippe. Dynamiques et politiques régionales autour du tunnel sous la Manche et du T.G.V Nord. *Annales de géographie*, 1997, n°593-594, p. 5-33

MENERAULT, Philippe. Le TGV-Nord est-il soluble dans les « figures de la concertation à la française ? ». *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, 1997, n°32, p. 85-104

MENERAULT, Philippe, STRANSKY, Vaclav. La face cachée de l'intermodalité essai de représentation appliquée au couple TGV/Air dans la desserte de Lille. *Les cahiers scientifiques du transport*, 1999, n°35, p. 29-53

MENERAULT, Philippe. *Appropriation régionale de la grande vitesse ferroviaire et rôle des régions dans la dynamique des réseaux : le cas du TGV en Wallonie et en Bretagne*. Rapport pour le GRRT. Avril 2000. 49p.

MENERAULT, Philippe, BARRÉ, Alain (dir). *Gares et quartiers de gares : signes et marges Lille, Rennes, et expériences internationales (Italie, Japon, Pays-Bas)*. Paris : INRETS, 2001. 216p.

MENERAULT, Philippe. Réseaux de transport publics à grande vitesse et aménagement, au croisement des échelles spatiales et temporelles. In : DUPUY, Gabriel, GÉNEAU DE LAMARLIÈRE, Isabelle (dir.). *Nouvelles échelles des firmes et des réseaux : Un défi pour l'aménagement*. Paris : L'Harmattan, 2007. p. 91-130.

MENERAULT, Philippe. *Sistemas polarizados regionales de ciudades y AV en Francia* [en ligne]. III JORNADAS DE ALTA VELOCIDAD Y TERRITORIO. Universidad de Castilla-La Mancha, novembre 2008, p.1-15. http://www.uclm.es/cr/caminos/publicaciones/Cuaderno_Ing_Territorio/2y3jornadas/c3.pdf (consulté le 12.12.2012)

MENERAULT, Philippe. *Grande vitesse et système métropolitain : une troisième gare TGV à Lille, enjeux et limites*. Communication au Colloque international Gares et Territoires de la grande vitesse ferroviaire, Dijon-Besançon, 16-18 Juin 2010.

MERLE, Anthony. De l'inclassable à « l'espèce d'espace » : l'intermédiarité et ses enjeux en géographie. *L'Information géographique*. 2011, Vol. 75, 2011/2, p. 88-98

MERLIN, Pierre. *L'aménagement du territoire*. Paris : PUF, 2002, 445p. (Premier Cycle).

MEYRONIN, Benoît. *Le marketing territorial, Enjeux et pratiques*. Paris : Vuibert, 2009. 260p.

MIGNOT, Jean-Louis. *L'arrivée de la grande vitesse ferroviaire dans l'Est de la France : un espoir de désenclavement de la Haute-Saône par un renouveau des axes méridiens*. 2011. 500p. Thèse de doctorat, Géographie, Université de Nancy 2, 2011.

MIGNOT, Jean-Louis. L'arrivée de la grande vitesse ferroviaire dans l'Est de la France : une solution au désenclavement de la Haute-Saône et aux problèmes de saturation de l'axe Nord-Sud *? Les Cahiers Scientifiques du Transport*, 2005, n°48, p. 15-43

MILLOTTE, Jacques-Pierre. *Le Jura et les plaines de Saône aux âges des métaux*. Paris : les Belles lettres, 1963. 455p.

MIMEUR, Christophe. *Le marketing territorial et la LGV Rhin-Rhône : vers la recherche d'une cohérence métropolitaines ?* 2012. 153p. Mémoire de Master, Géographie, Université de Bourgogne, 2012.

MIOSSEC, Jean-Marie. *Géohistoire de la régionalisation en France : L'horizon régional*. Paris : PUF, 2008. 602p.

MOINE, Alexandre. Le territoire comme un système complexe : un concept opératoire pour l'aménagement et la géographie. *L'Espace géographique*, 2006, 2, p. 115-132.

MOINE, Alexandre. Espaces frontaliers sous tension : les nouveaux accords bilatéraux accentuent les mobilités dans l'arc jurassien. *Images de Franche-Comté*, 2007, n°35. pp. 6-9

MOINE, Alexandre. *Le territoire : comment observer un système complexe*. Paris : L'Harmattan, 2007, 176p.

MONOD, Jérôme. *L'aménagement du territoire*. Paris : PUF, 2010. 127p.

MOREL, Bastien. *Les stratégies de valorisation de la grande vitesse dans les aires urbaines desservies par la LGV Rhin-Rhône*. 2011. 96p. Mémoire de Master, Géographie, Université de Bourgogne, 2011.

MUSSO, Pierre (dir). *Le territoire aménagé par les réseaux*. La Tour d'Aigues : Éditions de l'Aube, 2002. 275p.

NAHRATH, Stéphane, VARONE, Frédéric. Les espaces fonctionnels comme changements d'échelles de l'action publique. In : FAURE, Alain, *et al* (dir.) *Action publique et changements d'échelles : les nouvelles focales du politique*. Paris : L'Harmattan, 2007, p. 235-249. (Logiques Politiques).

NOISETTE, Patrice, VALLÉGURO, Franck. *Un monde de villes : le marketing des territoires durables*. La Tour-d'Aigues : Éditions de l'Aube, 2010. 271p.

OFFNER, Jean-Marc. Les « effets structurants » : mythe politique, mystification scientifique. *L'Espace géographique*, 1993, n°3, p. 233-242

OFFNER, Jean-Marc. Introduction au débat : Logiques de l'action. *Sciences de la société*, 1995, n°35, p. 95-97

OLLIVIER-TRIGALO, Marianne. Les grands projets de transport transeuropéens : multiplicité des acteurs, conflits et coordination de l'action. *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, 2000, n° 37, p. 3-30

OLLIVRO, Jean. La gare Rhône-Alpes Sud et l'espace « Rovaltain » : de l'espace traversé à l'espace dynamisé ? *Mappemonde*, 1995, n°2, p. 18-20

OLLIVRO, Jean. Quand la vitesse recompose le territoire : Localisation des gares TGV et organisation urbaine. *Annales des Ponts et Chaussées*, 1999, n°89, p. 26-31

OLLIVRO, Jean. *L'homme à toute vitesse : de la lenteur homogène à la rapidité différenciée*. Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2000. 179p. (Collection espace et territoires)

PAILHOUS, Jean. *La représentation de l'espace urbain, l'exemple des chauffeurs de taxi*. Paris : PUF, 1970. 103p.

PAILLÉ, Pierre, MUCCHIELLI, Alex. *L'analyse qualitative en sciences humaines et sociales*. Deuxième édition. Paris : Armand Colin, 2008. 315p.

PAULET, Jean-Pierre. *Les représentations mentales en géographie*. Paris : Anthropos, 2002. 152 p.

PEREC, Georges. *Espèces d'espaces*. Paris : Galilée, 1974. 146 p.

PÉRIN, Patrick. La gare TGV Haute-Picardie : six cents voyageurs par jour au milieu des betteraves. *Annales des Ponts et Chaussées*, 1999, n°89, p. 32-38

PLASSARD, François. L'Europe à grande vitesse. In : ROSSEL, Pierre, BASSAN, Michel, ROY, Marie-Annick (dir.). *Au-delà du laboratoire : les nouvelles technologies à l'épreuve de l'usage*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 1998. p. 111-124

PLASSARD, François. Le train à grande vitesse et le réseau des villes. *Transports*, 1991, n°345, p. 14-23

PLASSARD, François. *Transport et territoire*. Paris : La Documentation française, 2003. 104p.

POUBLAN-ATTAS, Valérie. *L'espace urbain déformé : transports collectifs et cartes mentales*. 1998. 377p. Thèse de Doctorat de l'École Nationale des Ponts et Chaussées.

PROST, Brigitte. Marge et dynamique territoriale. *Géocarrefour*, 2004, vol. 79-2, p. 175-182

RABIN, Gilles. *Villes et grande vitesse ferroviaire : La révolution ferroviaire en France et en Allemagne*. Liège : MARDAGA, 2003. 91p.

RAFFESTIN Claude. Préface. In : OFFNER, Jean-Marc, PUMAIN, Denise. (dir.), *Réseaux et territoires. Significations croisées*. La Tour d'Aigues : Éditions de l'Aube, 1996. 280p. (collection territoire)

RAMADIER, Thierry, BRONNER, Anne-Christine. Knowledge of the environment and spatial cognition : JRS as a technique for improving comparisons between groups. *Environment and Planning B : Planning and Design*, 2006, vol. 33, p. 285-299

RETAILLÉ, Denis. Toponymie. In : LÉVY, Jacques, LUSSAULT, Michel (dir.). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris : Belin, 2003. 1033 p.

REYNAUD, Alain. *Société, espace et justice*. Paris : PUF, 1981. 263p.

REYNAUD, Alain. « Centre et périphérie ». In : BAILLY, Antoine, FERRAS, Robert, PUMAIN, Denise (dir.). *Encyclopédie de géographie*. Paris : ECONOMICA, 1992. 1132 p.

RICHER, Cyprien (dir.). *Observatoire des effets territoriaux des gares du TGV Rhin-Rhône, branche Est, Bilan à mi-parcours*. Octobre 2009, 68p.

RICHER, Cyprien, BÉRION, Pascal. Le rôle des grandes infrastructures dans la structuration des espaces régionaux : le cas de l'arrivée du TGV dans le réseau métropolitain Rhin-Rhône. *BELGEO*, 2010, 1-2, p. 160-169

RICHER, Cyprien. L'espace-temps du TGV Rhin-Rhône : quatre images de l'évolution de l'accessibilité ferroviaire. *Images de Franche-Comté*. Juin 2011, n°43, p. 12-15

RITTER, Jean. *Le Rhin*. Deuxième édition. Paris : Presses Universitaires de France, 1968. 128p. (Que sais-je ?, 1065)

ROTH, Hélène. *Espaces intermédiaires en recomposition Les campagnes industrielles allemandes en région de frontières*. 2006. 190p. Thèse de Doctorat, Géographie, École Normale Supérieure Lettres et Sciences Humaines - Lyon

ROWNTREE, Bob. Les cartes mentales, outil géographique pour la connaissance urbaine. Le cas d'Angers (Maine-et-Loire). *Norois*, 1997, n°176, p. 585-604

SANDER, Agnès. Des lieux-mouvements bien singuliers. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 1996, n°71, pp. 45-53

SAVEY, Pierre. Les projets fluviaux dans le couloir Rhône-Rhin. p. 103-123. In : *Les couloirs Rhin-Rhône dans l'espace européen. Quel avenir ? Quelles relations ? Quelles priorités ?* Actes du Colloque, 12-13 octobre 1989, Lyon (France), BONNAFOUS Alain (dir.) (1990) 388 p.

RISSOAN, Jean-Pierre. Chronique rhodanienne : Le canal Rhin-Rhône, débat sur un projet. *Revue de géographie de Lyon*, 1995, Vol.70, n°1, p. 77-79

SUBRA, Philippe. *Géopolitique de l'aménagement du territoire*. Paris : Armand Colin, 2008. 315p.

TESSON, Frédéric. *Les réseaux de villes en France, recherche sur le rapport de l'élu local à l'espace*. 1996. 267p. Thèse de Doctorat, Géographie, Université de Pau et des Pays de l'Adour.

THIBAULT, Serge. Système. In : LÉVY, Jacques, LUSSAULT, Michel (dir.). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris : Belin, 2003. 1033 p.

TILLOUS, Marion. Réseaux et territoires vécus : La territorialité comme propriété du réseau : les lieux de la mobilité en interaction avec des groupes sociaux à dimensions variables. In : FUMEY, Gilles, VARLET, Jean, ZEMBRI, Pierre (dir.). *Mobilités contemporaines : Approches géoculturelles des transports*. Paris : ellipses, 2009, p.43-52.

TROIN, Jean-François. *Rail et aménagement du territoire : des héritages aux nouveaux défis*. Aix-en-Provence : EDISUD, 1995. 261 p.

TROIN, Jean-François. Les gares T.G.V et le territoire : débat et enjeux. *Annales de Géographie*, n°593-594, 1997, pp.34-50

TROIN, Jean-François. Désirs de gares TGV : du projet des édiles locaux au « désaménagement » du territoire. *BELGEO*, 2010, 1-2, p. 23-34

UREÑA, José Maria, MENERAULT, Philippe, GARMENDIA, Maddi. The high-speed rail challenge for big intermediate cities : a national, regional and local perspective [en ligne]. Cities – International Journal of Urban Policy and Planning, 2009, vol. 26, n°5. http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S026427510900081X (consulté le 12.12.2012)

VANIER, Martin. *Territoires, territorialité, territorialisation*. Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2009, 228p.

VANIER, Martin. *Le pouvoir des territoires : Essai sur l'interterritorialité*. Paris : ECONOMICA, 2010. 186p.

VARLET, Jean. Dynamique des interconnexions des réseaux de transports rapides en Europe : devenir et diffusion d'un concept géographique. *Flux*, 2000, n°41, p. 5-16

VARLET, Jean, JAMOT, Christian. Autoroute A 71, acteurs et territoires. Bilan d'une décennie d'observations. *Géocarrefour*, 2002, vol. 77, n°1, p. 21-36

VELASCO-GRACIET, Hélène. *Territoires, mobilités et sociétés : Contradictions géographiques et enjeux pour la géographie*. PESSAC : Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, 2009. 348p.

VICKERMAN, Roger. High-speed rail un Europe : experience and issues for future development. *The Annals of Regional Science*, 1997, n°31, p. 21-38

VIDAL DE LA BLACHE, Paul. *Tableau de la géographie de la France*. Paris : La Table Ronde, 1994. 559p.

VIGNAUX, Georges. *Le réseau des transports parisiens : territoires et cartographies mentales*. Paris : document interne RATP projet Réseau 2000 groupe "acteurs du réseau", 1987.

VOGLER, Bernard (dir.). *Nouvelle histoire de l'Alsace : une région au cœur de l'Europe*. Toulouse : Privat, 2003. 381p. (Histoire des territoires de France et d'Europe)

VRAC, Michel. Une approche géohistorique : l'interregionalité ou la fin des transversales ? In : Actes du colloque de la Commission de Géographie des Transports, *Interregionalité et réseaux de transports*. Presses universitaires de Franche-Comté, 2010. p. 23-35

WACKERMANN, Gabriel. *Très grandes villes et métropolisation*. Paris : Ellipses, 2000. 223p.

WALRAVE, Michel. Le développement de la grande vitesse ferroviaire en Europe. Réalisations et perspectives, aspects techniques, commerciaux, économiques et financier. *Les Cahiers Scientifiques du Transport*. 1997, n°32, p. 9-25

WŒSSNER, Raymond. *Mythe et réalité de l'espace Rhin-Rhône : la dynamique industrielle comme facteur de recomposition territoriale*. 1996. 531 p. Thèse de Doctorat, Géographie, Université de Franche-Comté, 1996.

WŒSSNER, Raymond. Le TGV, mais pour quoi faire ? *Entre Rhône et Rhin*, 2004, n°48, p. 24-27

WŒSSNER, Raymond. L'éternel retour du Corridor Rhin-Rhône. *Annales de Géographie*, 2006, n°647, p. 2-25

WŒSSNER, Raymond. *La Métropole Rhin Rhône : vers l'émergence d'un territoire ?*. Colmar : Jérôme Do Bentzinger Editeur, 2008. 253 p.

WŒSSNER, Raymond. La territorialisation : proposition pour la compréhension du phénomène par une entrée systémique. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2010, n°4, p. 669-685

WŒSSNER, Raymond. Vers l'invention d'un corridor métropolitain Rhin-Rhône ? In : Actes du colloque de la Commission de Géographie des Transports, *Interregionalité et réseaux de transports*. Presses universitaires de Franche-Comté, 2010. p. 73-84

ZEMBRI, Pierre. L'émergence des réseaux ferroviaires régionaux en France : quand un territoire institutionnel modifié s'impose au territoire fonctionnel. *Flux*. 1997, n°29, p. 25-40

ZEMBRI, Pierre. Les fondements de la remise en cause du Schéma Directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse : des faiblesses avant tout structurelles. *Annales de géographie*, 1997, n°593-594, p. 183-194

Publications institutionnelles

ASSOCIATION TRANS EUROPE TGV RHIN RHONE MÉDITERRANÉE. *Le TGV France-Suisse*. Mai 1988, 22p.

ASSOCIATION TRANS EUROPE TGV RHIN RHONE MÉDITERRANÉE. *Notre projet*. Octobre 1989, 17p.

ASSOCIATION TRANS EUROPE TGV RHIN RHONE MÉDITERRANÉE. *Pour équilibrer la Mitteleuropa. Une stratégie française en Europe : l'axe et le TGV Rhin-Rhône pour relier la Mitteleuropa et la Méditerranée*. Juillet 1990, 17p.

ASSOCIATION TRANS EUROPE TGV RHIN-RHÔNE-MÉDITERRANÉE. *La liaison Rhin-Rhône-Méditerranée : une liaison stratégique à l'échelle de l'Europe*. Belfort : BDL communication, 1997, 128p.

ASSOCIATION TRANS EUROPE TGV RHIN RHONE MÉDITERRANÉE. *Avis de l'association/POCL*. [en ligne]. http://ass-tgv-rhin-rhone.net/lassociation/documents-divers/avis-de-lassociation-pocl/ (consulté le 16.08.2012)

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU GRAND BESANÇON. *Projet d'aménagement et de développement durable*. 2011, 32p.

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU GRAND BESANÇON. *Document d'orientations générales*. 2011, 92p.

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION MULHOUSE ALSACE. *Projet d'aménagement et de développement durable*. 2007, 35p.

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU GRAND BESANÇON. *Document d'orientations générales*. 2007, 56p.

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU GRAND DIJON. *Projet d'aménagement et de développement durable*. 2010, 96p.

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU GRAND DIJON. *Document d'orientations générales*. 2010, 132p.

COMMISSION EUROPÉENNE. *Livre blanc : La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : à l'heure des choix*. Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes, 2001. 132p.

COMMISSION EUROPÉENNE. *Livre blanc Feuille de route pour un espace européen unique des transports. Vers un système de transport compétitif et économe en ressources*. Bruxelles. Le 28.03.2011. 35p. (p.5)

CONSEIL GÉNÉRAL DE LA MEUSE. *La gare TGV Meuse – Voie Sacrée*.2007, 2p.

CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES. *Rapport sur la branche Sud du projet de TGV Rhin-Rhône, « dit rapport CHASSANDE »*. Septembre 1996, 25p.

CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE. *Élaboration du schéma de desserte de la branche Est (1ère tranche) de la LGV Rhin-Rhône*, rapport de mission. juillet 2010, 61p.

CONSEIL RÉGIONAL DE BOURGOGNE. *Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire*. Septembre 2009, 49p.

CONSEIL RÉGIONAL DE FRANCHE-COMTÉ. *L'Originale Franche-Comté*. Dossier de presse, 2012, 40p.

CONSEIL RÉGIONAL DE FRANCHE-COMTÉ. *Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire*. 2012, 45p.

CONSEIL RÉGIONAL DE FRANCHE-COMTÉ. *Schéma Régional des Infrastructures et des Transports*.2006, 81p.

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE. *Activité des aéroports français année 2009*. 116p.

DATAR. *L'Ancrage européen du couloir Rhin-Rhône : éléments de réflexion et de prospective sur le Nord-Est français*. Strasbourg : CEDRE (Centre Européen du Développement Régional), 1991. 63 p.

DATAR. *Aménager la France de 2020 : Mettre les territoires en mouvement*. Paris : La Documentation Française, 2000. 87p.

DATAR. *Pour un rayonnement européen des métropoles françaises*. Appel à coopération métropolitaine. Juin 2004, 16p.

DATAR. Les effets territoriaux de la grande vitesse ferroviaire. *Territoires en mouvement*, 2010, n°2, p. 16-17

DATAR. Les Trains d'équilibre du territoire. *Territoires en mouvement*, 2011, n°4, p. 16-17

DREAL. *Convention de financement et de réalisation de la première phase de la branche Est*. 2006, 37p.

FNAUT. *Les gares nouvelles du TGV « EXURBANISÉES » : Fonctionnement et relation au territoire*. 2008, 66p.

GUIDE DU ROUTARD. *Étapes TGV entre Rhin et Rhône*. Paris : Hachette, 2011. 160p (p. 5)

INSEE. *La Ligne à Grande Vitesse Est-Européenne : une évaluation de l'impact sur le tourisme. INSEE LORRAINE*. 2009, n°163, 6p.

INSEE. *Répartition géographique des emplois : Les grandes villes concentrent les fonctions intellectuelles, de gestion et de décision*. INSEE PREMIÈRE, 2010, n°1278, 4p.

MÉTROPOLE RHIN-RHÔNE. *Entre Rhin et Rhône une métropole d'un nouveau type*. Document élaboré par les agences d'urbanisme et les services des collectivités membres de Métropole Rhin-Rhône, 2008, 56 p.

MÉTROPOLE RHIN-RHÔNE. *Escapades entre Rhin et Rhône*. 2011, 48p.

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER. *Comité de concertation sur le schéma de dessertes à la mise en service de la première phase de a branche Est de la LGV Rhin-Rhône*. Janvier 2010, 7p.

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELEOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTDS ET DU LOGEMENT/SNCF. *Convention relative à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET)*, 2011-2013. 2012, 161p.

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT et DES TRANSPORTS. *Schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse*. 2 avril 1992, 21p.

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME. *Rapport sur les perspectives en matière de création de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse*. Décembre 1996. 36p.

RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA. *Programme de mise en œuvre 2012-2015*. 2012, 156p.

SÉTRA. *Le transport ferroviaire de voyageurs sur le réseau ferré national français*. Septembre 2009, 93p.

SÉTRA. *Transport ferroviaire régional à grande vitesse : des exemples européens*. Mai 2009. 52p.

SOCIÉTÉ D'ÉTUDES MER DU NORD-MÉDITERRANÉE. *Conditions de transport dans le Grand delta : aménagement et développement du sillon rhodanien et du sud-est français*. Paris : S.I : s,n, 1969. 30 p.

SOCIÉTÉ D'ÉTUDES MER DU NORD-MÉDITERRANÉE. *Proposition d'aménagement de l'axe mer du Nord-Méditerranée*. Paris : SETEC, 1964. 19 p.

SNCF. *Le TGV Rhin-Rhône*. Premières études. Juin 1990

VNF. *Navigation intérieure et parts de marché en 2005*. 2005, 33p.

Publications journalistiques

L'Est Républicain. « TGV : le rendez-vous européen de la Franche-Comté », vendredi 12 février 1988

L'Est Républicain. « TGV Rhin-Rhône : la « querelle absurde » des Bourguignons et des Comtois », 16 avril 1993

L'Est Républicain. « La Bourgogne invente le nombrilisme ferroviaire », 17 juin 1993

L'Est Républicain. « Le « père du TGV » défend son projet», 31 décembre 2000

L'Est Républicain. Le cahier TGV Rhin-Rhône, jeudi 15 octobre 2009, n°2.

L'Est Républicain. Le cahier TGV Rhin-Rhône, jeudi 15 octobre 2009, n°2.

L'EXPRESS. L'homme qui a dessiné les régions. [en ligne]. http://www.lexpress.fr/region/l-homme-qui-a-dessine-les-regions_490366.html (consulté le 02.05.2012)

LE PAYS.FR. TGV Rhin-Rhône : il reste 50 kilomètres à réaliser. [en ligne]. http://www.lepays.fr/actualite/2012/07/28/tgv-rhin-rhone-il-reste-50-kilometres-a-realiser (consulté le 16.08.2012)

PINARD, Joseph. Nous voulons rester comtois. Besançon votre ville. Mars 1994, p. 23

Le Progrès. « La bataille du rail », 3 février 1993

« Sites Internet » (principaux sites consultés)

Association Saône-Doubs-Rhin

www.saone-rhin.com

Association Trans Europe TGV Rhin Rhône Méditerranée

www.transeuropetgv.net/

Club TGV Rhin-Rhône

www.clubtgvrhinrhone.eu

Comité Régional du tourisme de Bourgogne

www.bourgogne-tourisme.com

Communauté d'agglomération Belfortaine

www.agglo-belfort.com/

Communauté d'agglomération du grand Besançon

www.grandbesancon.fr/

Conseil régional d'Alsace

www.region-alsace.eu/

Conseil régional de Bourgogne

www.region-bourgogne.fr/

Conseil régional de Franche-Comté

www.cr-franche-comte.fr/

DATAR

www.datar.gouv.fr

DREAL Franche-Comté

www.franche-comte.developpement-durable.gouv.fr/

EUROSTAT

epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/

Grand Dijon

www.grand-dijon.fr/

INSEE

www.insee.fr/fr/

Mulhouse Alsace Agglomération

www.mulhouse-alsace.fr/

Métropole Rhin-Rhône

www.metropolerhinrhone.eu

Pays de Montbéliard agglomération

www.agglo-montbeliard.fr/

République et Canton du Jura

www.jura.ch

RFF

www.rff.fr/fr

Liste des figures

Figures de la première partie

Figure 1 - 1 Le schéma simplifié de la LGV 39
Figure 1 - 2 Le logo de la Métropole Rhin-Rhône 39
Figure 1 - 3 L'affiche de l'exposition « utopies et innovations » 40
Figure 1 - 4 Quatrième de couverture du programme du festival TGV GéNéRiQ, éd. 2010 42
Figure 1 - 5 La couverture spatiale du groupe CERP Rhin-Rhône-Méditerranée 44
Figure 1 - 6 La répartition des sociétés concessionnaires sur le territoire français 45
Figure 1 - 7 La diversité orographique entre Rhin et Rhône 46
Figure 1 - 8 Les Grands équipements récents ou prévus de la Porte d'Alsace 53
Figure 1 - 9 Axe et réseau industriels possibles 55
Figure 1 - 10 Liaisons Mer du Nord – Méditerranée (état actuel) 57
Figure 1 - 11 La boucle de rétroaction du territoire 59
Figure 1 - 12 Vers la territorialisation de l'aire Rhin-Rhône ? 60
Figure 1 - 13 Les deux échelons retenus 62
Figure 1 - 14 La Gaule au temps de Vercingétorix 67
Figure 1 - 15 La Gaule sous la domination romaine vers l'an 400 après J-C 68
Figure 1 - 16 Le royaume de Bourgogne au VIème siècle 70
Figure 1 - 17 Le démembrement de l'Empire de Charlemagne au traité de Verdun (843) 71
Figure 1 - 18 L'Etat bourguignon dans sa plus vaste extension 73
Figure 1 - 19 Le découpage de Le Play (1864) 77
Figure 1 - 20 Le découpage de Vidal de la Blache (1910) 78
Figure 1 - 21 Le découpage de Gravier (1958) 81
Figure 1 - 22 Le découpage d'Antoine (1959) 82
Figure 1 - 23 Le cadre statistique retenu 88
Figure 1 - 24 Densité de population par région NUTS 2 pour l'année 2008 89
Figure 1 - 25 Répartition de la population communale et par arrondissements en 2008 90
Figure 1 - 26 Répartition des densités communales et par arrondissements en 2008 92
Figure 1 - 27 L'évolution de la population communale et par arrondissements 93
Figure 1 - 28 La polarisation des pôles urbains de l'aire Rhin-Rhône 95
Figure 1 - 29 Le taux d'emploi par région NUTS 2 en 2008 97
Figure 1 - 30 Spécialisation régionale par secteur d'activité en 2008 par régions NUTS 2 98

Figure 1 - 31 Répartition de l'emploi total et par secteurs d'activités en 2008 99
Figure 1 - 32 L'évolution de l'emploi total 100
Figure 1 - 33 L'évolution de l'emploi industriel 101
Figure 1 - 34 Répartition et évolution du nombre de cadres des fonctions métropolitaines au sein de l'espace Rhin-Rhône entre 1999 et 2008 104
Figure 1 - 35 L'aire Rhin-Rhône : une armature urbaine complexe 105
Figure 1 - 36 L'espace intermédiaire dans la relation centre/périphérie 110
Figure 1 - 37 La situation de l'aire Rhin-Rhône dans le triangle Paris-Lyon-Strasbourg 113
Figure 1 - 38 Le treillage de l'Europe 114
Figure 1 - 39 Les métropoles d'équilibre 118
Figure 1 - 40 « L'archipel éclaté », « le centralisme rénové » et « le local différencié » 121
Figure 1 - 41 « Le polycentrisme maillé » 123
Figure 1 - 42 Le réseau de villes Rhin Sud 127
Figure 1 - 43 La Métropole Rhin-Rhône 129
Figure 1 - 44 « Les coquilles de l'homme » 136
Figure 1 - 45 La place des catégories d'acteurs retenus dans le système de transport ferroviaire 139
Figure 1 - 46 Le « Rhin-Rhône » à l'échelle européenne 144
Figure 1 - 47 Le « Rhin-Rhône » à l'échelle de l'aire Rhin-Rhône 144
Figure 1 - 48 Un couloir mer du Nord – mer Méditerranée en partie retrouvé 152
Figure 1 - 49 Une situation intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône : « l'entre-deux » 153
Figure 1 - 50 Principales représentations de la première catégorie d'acteurs « Aire Rhin-Rhône sans dimension territoriale » 160
Figure 1 - 51 Principales représentations de l'aire Rhin-Rhône proches de la Métropole Rhin-Rhône 162
Figure 1 - 52 L'aire Rhin-Rhône vue par les acteurs 165

Figures de la deuxième partie

Figure 2 - 1 Les catégories de départements pour le transport fluvial en France 176
Figure 2 - 2 Les gabarits des voies navigables en Europe 177
Figure 2 - 3 Les itinéraires concurrents pour les liaisons fluviales à grand gabarit 178
Figure 2 - 4 Le tracé du canal à grand gabarit Rhin-Rhône 179
Figure 2 - 5 Autocollant de l'association Saône-Doubs-Rhin 181
Figure 2 - 6 Affiche de promotion de l'association Saône-Doubs-Rhin 182

Figure 2 - 7 Affiches de promotion de l'association Seine-Moselle-Rhône 182
Figure 2 - 8 Des aéroports internationaux aux marges de l'aire Rhin-Rhône 184
Figure 2 - 9 Le corridor C de fret ferroviaire bordant l'espace Rhin-Rhône 189
Figure 2 - 10 Deux carrefours ferroviaires situés aux extrémités de l'aire Rhin-Rhône 191
Figure 2 - 11 Les carrefours autoroutiers de l'espace Rhin-Rhône et l'importance du couloir de la Saône 192
Figure 2 - 12 Les gares frontières entre compagnies sur les lignes transversales en 1930 195
Figure 2 - 13 La desserte des gares de l'aire Rhin-Rhône vers les pôles encadrants 198
Figure 2 - 14 Les temps de parcours ferroviaires vers les pôles encadrants en 2009 199
Figure 2 - 15 Les relations ferroviaires entre agglomérations de l'aire Rhin-Rhône 201
Figure 2 - 16 Les réseaux ferroviaires à grande vitesse en Europe 205
Figure 2 - 17 Le réseau de LGV en France 207
Figure 2 - 18 Typologie de la localisation des gares TGV 210
Figure 2 - 19 Typologie du partage de la desserte entre gare TGV et gare historique 211
Figure 2 - 20 Typologie des liaisons intergares en transport collectif 212
Figure 2 - 21 Le projet de LGV Rhin-Rhône 214
Figure 2 - 22 Le fuseau retenu par RFF pour la branche Sud 216
Figure 2 - 23 Le tracé retenu par l'étude d'avant-projet sommaire de la traversée de l'agglomération dijonnaise 217
Figure 2 - 24 La présentation de la branche Est par la SNCF 218
Figure 2 - 25 La gare de Besançon Franche-Comté TGV : une gare ex-urbanisée 222
Figure 2 - 26 La gare Belfort-Montbéliard-TGV : une gare ex-urbanisée située entre deux pôles de taille moyenne 224
Figure 2 - 27 Les modes de rabattement de la gare Besançon Franche-Comté TGV 226
Figure 2 - 28 Les modes de rabattement de la gare Belfort-Montbéliard TGV 227
Figure 2 - 29 L'emplacement de la future ligne Belfort-Delle au-dessus des voies TGV (9/07/2012) 228
Figure 2 - 30 La navette Audincourt-Montbéliard-Gare TGV (9/07/2012) 229
Figure 2 - 31 L'accès à l'arrêt Optymo depuis le bâtiment voyageur (9/07/2012) 230
Figure 2 - 32 Évolution des temps d'accès ferroviaires entre les trois sommets du triangle 232
Figure 2 - 33 Évolution des temps d'accès sur la transversale Strasbourg-Lyon 233
Figure 2 - 34 Le nombre de trains quotidiens entre les trois sommets du triangle en 2007 et 2012 234
Figure 2 - 35 Évolution du temps d'accès sur la radiale Paris-Bâle-Zurich 235
Figure 2 - 36 Évolution des temps d'accès sur la radiale Paris-Bâle 236
Figure 2 - 37 Le nombre de trains en direction de Paris en 2009 et 2012 237
Figure 2 - 38 Le nombre de trains en direction de Bâle en 2009 et 2011 238

Figure 2 - 39 Évolution des temps d'accès sur la transversale Strasbourg-Lyon 240
Figure 2 - 40 Le nombre de trains en direction de Lyon en 2009 et 2011 241
Figure 2 - 41 Le nombre de trains en direction de Strasbourg en 2009 et 2011.....242
Figure 2 - 42 Les enjeux de la branche Est pour la territorialisation de l'aire Rhin-Rhône.....245
Figure 2 - 43 Les mobilités quotidiennes des populations de l'aire Rhin-Rhône.....251
Figure 2 - 44 La fréquentation des huit gares enquêtées.....254
Figure 2 - 45 Représentativité des échantillons 257
Figure 2 - 46 Les principales destinations en France.....259
Figure 2 - 47 Le profil des voyageurs à destination des trois sommets du triangle 260
Figure 2 - 48 Les destinations hors aire Rhin-Rhône des voyageurs en gare de Dijon, Mulhouse et Besançon 262
Figure 2 - 49 Les destinations hors aire Rhin-Rhône des voyageurs en gare de Belfort, Montbéliard.....264
Figure 2 - 50 Les destinations hors aire Rhin-Rhône des voyageurs en gare de Dole, Vesoul et Lons-le-Saunier.....265
Figure 2 - 51 Les destinations des voyageurs en correspondance dans les gares de Dijon, Besançon et Mulhouse.....267
Figure 2 - 52 Les déplacements au sein de l'aire Rhin-Rhône 269
Figure 2 - 53 Les destinations internes à l'aire Rhin-Rhône des gares de Dijon, Besançon et Mulhouse 271
Figure 2 - 54 Les destinations internes à l'aire Rhin-Rhône des gares de Belfort et de Montbéliard.....272
Figure 2 - 55 Les destinations internes à l'aire Rhin-Rhône des gares de Dole, Vesoul et Lons-le-Saunier.....273
Figure 2 - 56 Carte de synthèse des mobilités ferroviaire de l'aire Rhin-Rhône 274
Figure 2 - 57 Le profil des usagers du transport ferroviaire de l'aire Rhin-Rhône 276
Figure 2 - 58 La perception du projet de LGV Rhin-Rhône par les voyageurs enquêtés.....277
Figure 2 - 59 Les modifications des distances-temps engendrées par la mise en service de la branche Est 280
Figure 2 - 60 Un apport significatif sur la relation Dijon-Mulhouse.....282
Figure 2 - 61 L'incertitude des liaisons intermédiaires :l'exemple de la relation Dijon-Belfort...284
Figure 2 - 62 Le problème des temps de rabattement en gare de Belfort-Montbéliard TGV.....285
Figure 2 - 63 Le faible impact de la branche Est sur les liaisons de courte distance 287
Figure 2 - 64 Le problème du rabattement en gare de Besançon Franche-Comté TGV.....288
Figure 2 - 65 Les liaisons quotidiennes à partir de Lille en 2008.....292
Figure 2 - 66 Scénario : le renforcement de la situation d'espace intermédiaire.....298
Figure 2 - 67 Scénario : « apprivoisement » de la grande vitesse pour l'émergence d'une solidarité territoriale 299

Figures de la troisième partie

Figure 3 - 1 Les propositions de tracé de la LGV Est Européenne et les solutions pour la desserte de l'est de l'aire Rhin-Rhône....309

Figure 3 - 2 « Le TGV France-Suisse »....311

Figure 3 - 3 Le projet Verron de 1987....313

Figure 3 - 4 Les propositions de tracé de l'association « Trans Europe TGV Rhin Rhône Méditerranée » de 1989....314

Figure 3 - 5 Le tracé de la branche Est proposé par la SNCF en juin 1990....316

Figure 3 - 6 Les lignes retenues dans le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse de 1992....318

Figure 3 - 7 Le logo du collectif « Rhin-Rhône Autrement »....321

Figure 3 - 8 La création d'un contre-projet pour le TGV Rhin-Rhône....322

Figure 3 - 9 Les coalitions de projets de la LGV Rhin-Rhône....323

Figure 3 - 10 La page achetée par l'association « Trans Europe TGV Rhin Rhône Méditerranée » dans Le Monde (08/09/2011)....329

Figure 3 - 11 Les fuseaux retenus pour la LGV POCL....330

Figure 3 - 12 Les acteurs ayant participé au comité de pilotage élargi du 7 octobre 2008....339

Figure 3 - 13 Les projets de développement de l'agglomération rémoise en lien avec l'arrivée de la LGV Est Européenne....347

Figure 3 - 14 Le quartier Eurallile....348

Figure 3 - 15 Le projet de la ZAC Reims-Bezannes....349

Figure 3 - 16 Le relatiogramme pour visualiser la proximité des projets avec la dynamique TGV....356

Figure 3 - 17 La frise chronologique pour représenter l'anticipation des acteurs....357

Figure 3 - 18 Les périmètres des EPCI et du SCOT de la Communauté d'agglomération du Grand Besançon....361

Figure 3 - 19 Les périmètres des EPCI du Pays de l'Aire Urbaine....362

Figure 3 - 20 La sensibilité des pays et communautés d'agglomération à la dynamique TGV....371

Figure 3 - 21 Le relatiogramme du Pays des sept rivières....373

Figure 3 - 22 Le relatiogramme du Pays Dolois....375

Figure 3 - 23 Le relatiogramme du Pays de Vesoul – Val de Saône....376

Figure 3 - 24 Le relatiogramme du Grand Dijon....377

Figure 3 - 25 La communication du Grand Dijon à propos du tramway....378

Figure 3 - 26 La relatiogramme de Mulhouse Alsace Agglomération....379

Figure 3 - 27 Le quartier d'affaires Clémenceau à Dijon....380

Figure 3 - 28 La tour Elithis....380

Figure 3 - 29 Le projet d'aménagement du quartier de la gare de Mulhouse.....382
Figure 3 - 30 Le relatiogramme de la CAGB.....384
Figure 3 - 31 Le relatiogramme du Pays de l'Aire Urbaine.....385
Figure 3 - 32 Le projet de ZAC à proximité de la gare Besançon Franche-Comté TGV.....386
Figure 3 - 33 Le futur pôle d'échanges de la gare de Besançon Viotte.....386
Figure 3 - 34 Le projet du pôle tertiaire Viotte 387
Figure 3 - 35 Le projet de ZAC « JonXion » 388
Figure 3 - 36 La première tranche des travaux de la ZAC « JonXion ».....388
Figure 3 - 37 La frise chronologique du développement des projets du Pays de l'Aire Urbaine390
Figure 3 - 38 La frise chronologique du développement des projets de la CAGB 391
Figure 3 - 39 Le début des travaux de la ZAC la « JonXion » (10/07/2012) 392
Figure 3 - 40 L'emplacement de la future ZAC à proximité de la gare Besançon Franche-Comté TGV (11/10/2012).....393
Figure 3 - 41 Le relatiogramme acteurs du Pays de l'Aire Urbaine 394
Figure 3 - 42 Le relatiogramme acteurs de la CAGB 395
Figure 3 - 43 Les logotypes des régions Bourgogne et Bretagne.....403
Figure 3 - 44 Exemples de promotion territoriale des anciennes compagnies de chemin de fer406
Figure 3 - 45 Exemple d'une affiche de promotion utilisée par Invest in Reims.....408
Figure 3 - 46 La marque du Grand Nancy.....408
Figure 3 - 47 La gare du Creusot TGV (17/11/2011) 410
Figure 3 - 48 La façade de la gare Champagne-Ardenne TGV (4/02/2008) 411
Figure 3 - 49 L'intérieur de la gare Lorraine TGV (12/02/2008) 412
Figure 3 - 50 La façade de la gare Meuse TGV (21/02/2008) 413
Figure 3 - 51 La couverture du guide « Escapades Entre et Rhône ».....416
Figure 3 - 52 Extrait de la page de Mulhouse avec l'indication des temps de trajet 417
Figure 3 - 53 Le sigle des clubs TGV Rhin-Rhône.....418
Figure 3 - 54 L'affiche du festival des Eurockéennes en gare de Belfort-Montbéliard TGV (10/07/2012) 420
Figure 3 - 55 La marque « ORIG!NALE » pour la région Franche-Comté et les quatre agglomérations.....422
Figure 3 - 56 Deux exemples d'affiche de « L'ORI! GNALE FRANCHE-COMTÉ ».....423
Figure 3 - 57 Le bâtiment voyageur de la gare Belfort-Montbéliard TGV (10/07/2012).....424
Figure 3 - 58 Le paysage visible à partir de la baie vitrée (08/10/2012).....425
Figure 3 - 59 La façade construite en référence à Vauban 426
Figure 3 - 60 L'horloge située dans l'enceinte du bâtiment voyageur (11/10/2012) 426
Figure 3 - 61 Une affiche de la campagne de communication du Canton du Jura Suisse.....428

Figure 3 - 62 Le local dédié à la promotion du Canton du Jura en gare de Belfort-Montbéliard TGV (10/07/2012) 428

Figure 3 - 63 Le logotype de « la marque partagée Alsace » 429

Figure 3 - 64 Une publicité du marché de Noël de Mulhouse dans l'enceinte de la gare de Dijon (18/11/2012) 431

Liste des tableaux

Tableau 1 Les découpages retenus en fonction des données disponibles.....87

Tableau 2 Répartition des cadres des fonctions métropolitaines en 2006 103

Tableau 3 Les termes de la rubrique thématique « les circulations à l'échelle européenne ».....151

Tableau 4 Les deux représentations de l'aire Rhin-Rhône 155

Tableau 5 Les acteurs qui n'accordent aucune dimension territoriale à l'aire Rhin-Rhône.....157

Tableau 6 Les acteurs qui reconnaissent l'existence d'un territoire Rhin-Rhône.....158

Tableau 7 La fréquentation des gares ferroviaires en 2006 198

Tableau 8 La répartition des financements pour la première phase de la branche Est.....221

Tableau 9 Nombre d'enquêtés en fonction des trois échelons spatiaux 258

Tableau 10 Les gains de temps permis par le TER GV 290

Tableau 11 La « sensibilité » des volets d'action à la branche Est.....368

Tableau 12 Une sensibilité plus ou moins marquée selon les pays et communautés d'agglomération 370

Liste des graphiques

Graphique 1 Nombre d'acteurs citant les thèmes de chaque rubrique thématique 150

Graphique 2 Les mots-clés cités par les acteurs.....364

Graphique 3 Le regroupement des mots-clés par thème.....365

Liste des encarts

Encart 1 Le thème de l'espace Rhin-Rhône dans le guide d'entretien 142

Encart 2 La grille d'analyse 148

Encart 3 - La promotion de « TGV France-Suisse » par l'association « Trans Europe TGV Rhin Rhône Méditerranée ».....312

Encart 4 Les tracés des branches Ouest et Sud proposés par la SNCF en juin 1990.....317

Encart 5 Le thème du guide d'entretien consacré aux attentes des acteurs.....352

Sigles et acronymes

AOT - Autorité Organisatrice de Transports

AOTU - Autorité Organisatrice de Transport Urbain

CAGB - Communauté d'Agglomération du Grand Besançon

CERP - Coopérative d'Exploitation et de Répartition Pharmaceutique

CFF - Chemins de Fer Fédéraux suisses

CIADT - Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire.

DATAR - Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale

DGAC - Direction Générale de l'Aviation Civile

DREAL - Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

EUROSTAT - Direction générale de la Commission Européenne chargée de la diffusion de l'information statistique.

FNAU - Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme

FNAUT - Fédération Nationale des Associations des Usagers du Transport.

INSEE - Institut National de la Statistique et des Études Économiques.

LET - Lignes d'Équilibre du Territoire

LGV - Ligne à Grande Vitesse

LGV POCL - Ligne à Grande Vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon

LOTI - Loi d'Orientation des Transports Intérieurs

MIPIM - Marché International des Professionnels de l'Immobilier

NIMBY - « Not In My BackYard »

NUTS - Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques.

OFS - Office Fédéral de la Statistique suisse

PADD - Projet d'Aménagement et de Développement Durable

PIG - Projet d'Intérêt Général

PRES - Pôle de Recherche et d'Enseignement Supérieur.

SCOT - Schéma de Cohérence Territoriale.

SNCF - Société Nationale des Chemins de Fer Français

SNIT - Schéma National des Infrastructures de Transport

SRADDT - Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire

SRIT - Schéma Régional des Infrastructures et des Transports

TET - Trains d'Équilibre du Territoire

VNF - Voies Navigables de France.

Annexes

Table des annexes

Annexe - 1 - La diversité des acteurs interviewés

Annexe - 2 – Résultats du référendum organisé par la commune de Besançon portant sur le positionnement de la gare TGV

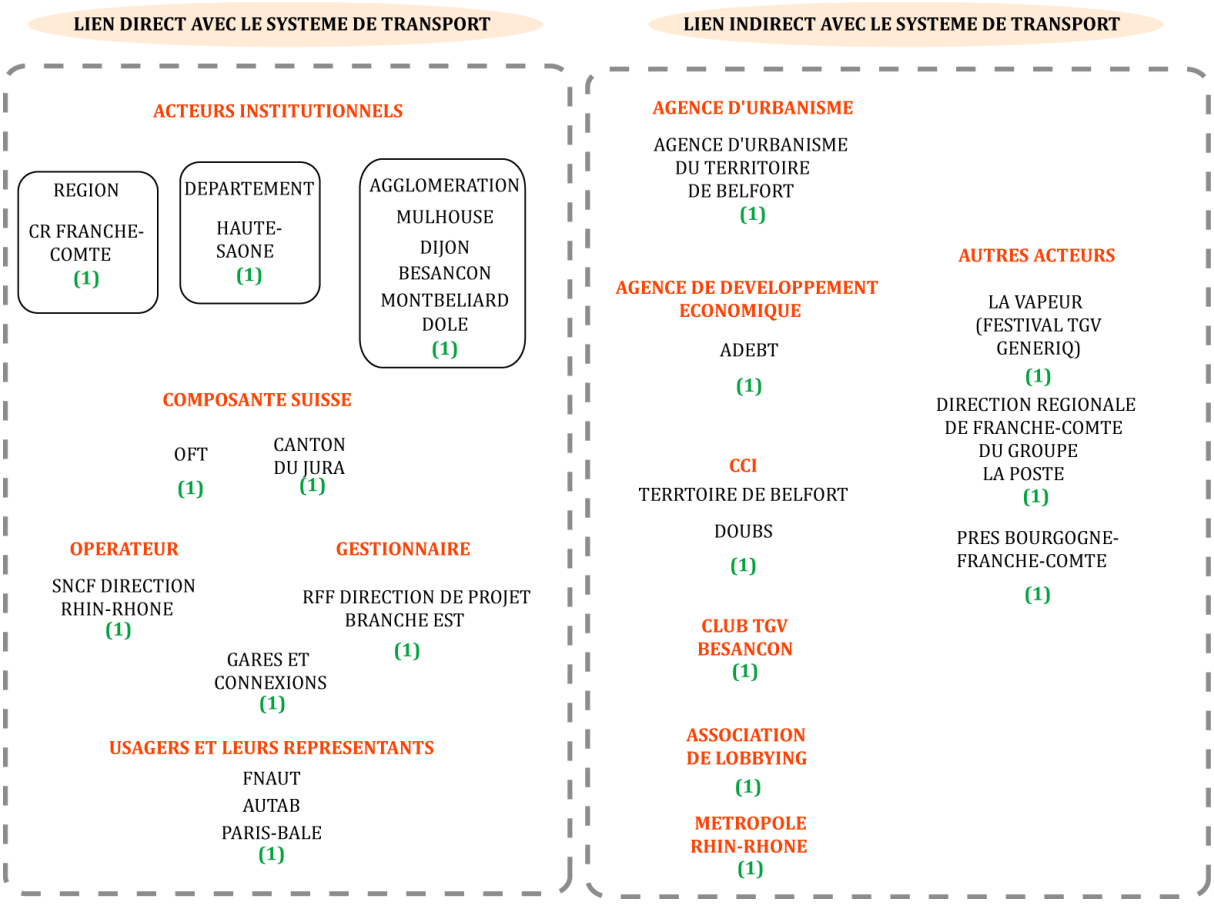
Annexe - 3 – Les flux domicile-travail des principales unités urbaines de l'aire Rhin-Rhône

Annexe - 4 – Le questionnaire administré dans les principales gares de l'aire Rhin-Rhône

Annexe - 5 – Avis de l'association « Trans Europe TGV Rhin Rhône Méditerranée » sur le projet de LGV POCL

Annexe - 6 – Le questionnaire adressé à Claude Liebermann, médiateur de la concertation sur le schéma de desserte de la branche Est

Annexe - 1 - La diversité des acteurs interviewés



Réalisation : Carrouet, 2012

Annexe - 2 – Résultats du référendum organisé par la commune de Besançon portant sur le positionnement de la gare TGV

RECAPITULATION
CONSULTATION SUR LES TRANSPORTS - 10/11/2001
Département : DOUBS
Commune : BESANCON

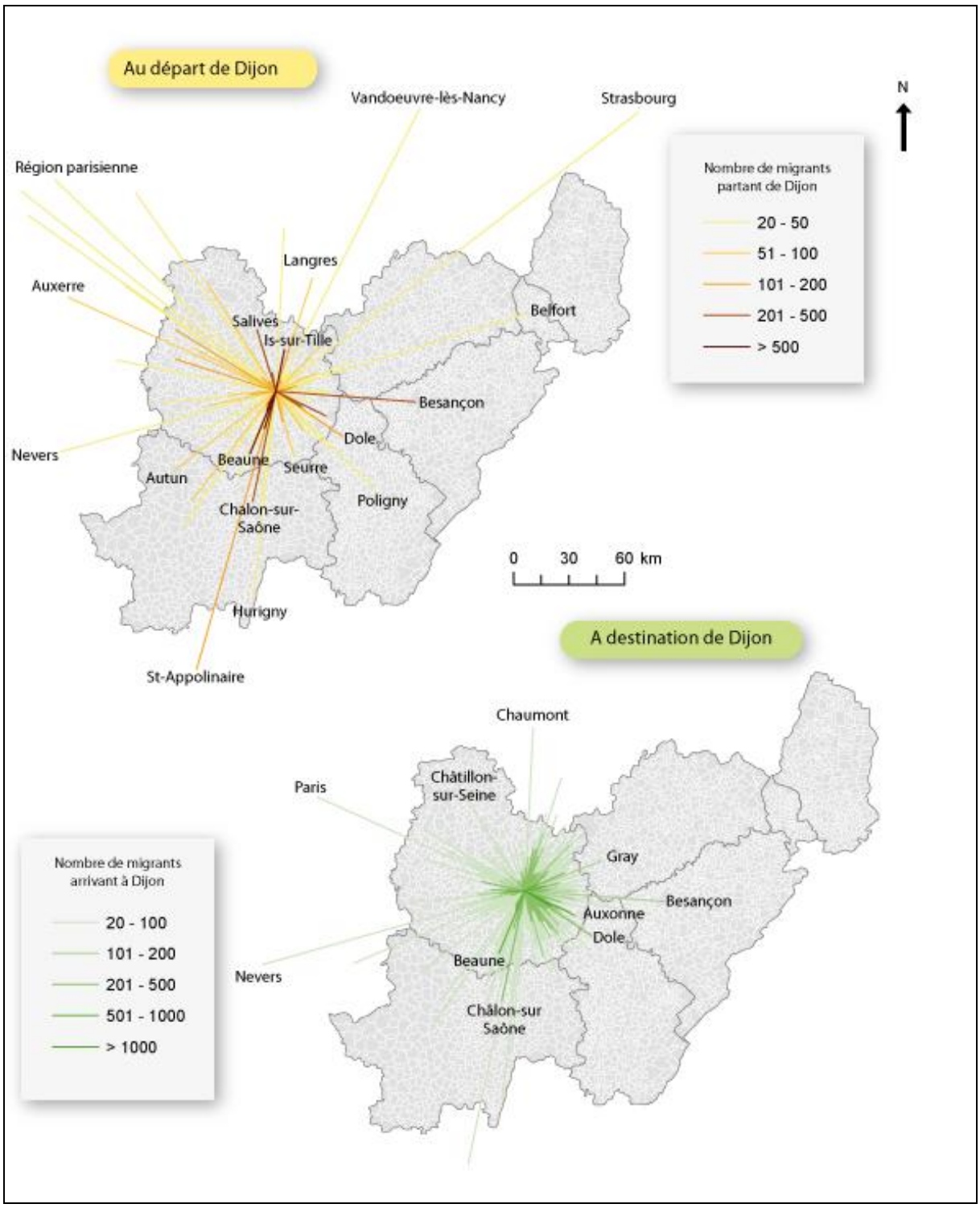
Nombre d'Inscrits	60450		
Nombre de bulletins anonymes (non comptabilisés dans les votants)	935		
Emargements	23778		
Nombre de Votants	23840	Taux de participation :	39,44%
Nombre de bulletins nuls	1002		
Nombres de suffrages exprimés	22838		

Nombre de suffrages recueillis

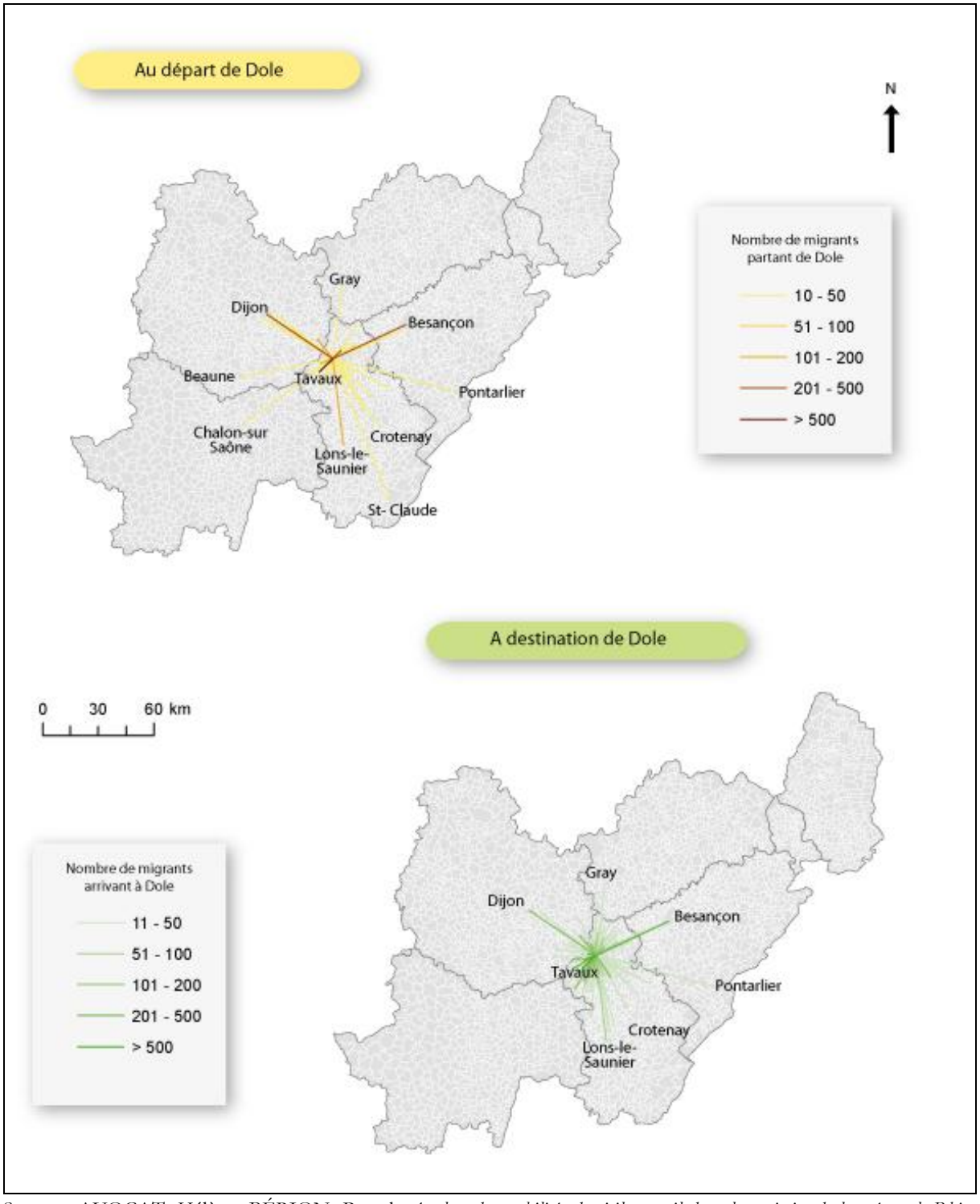
	VOIX	% DES EXPRIMES	% DES INSCRITS
Question 1			
Réponse A - gare unique	15802	69,19	26,14
Réponse B - deux gares	6527	28,58	10,80
Question 2 - TGV=chance pour Besancon			
OUI	18696	81,86	30,93
NON	2370	10,38	3,92
Question 3 - Transports collectifs			
OUI	15948	69,83	26,38
NON	5562	24,35	9,20
Question 4 - Espaces piétionniers			
OUI	15525	67,98	25,68
NON	5798	25,39	9,59
Question 5 - Pistes cyclables			
OUI	11196	49,02	18,52
NON	9065	39,69	15,00
Question 6 - Bus au CV			
OUI	9860	43,17	16,31
NON	11504	50,37	19,03
Question 7 - Bus manifestations			
OUI	14233	62,32	23,55
NON	7029	30,78	11,63
Question 8 - Tramways			
OUI	13952	61,09	23,08
NON	6814	29,84	11,27

Source : Document récupéré auprès de François Jeannin, président de la FNAUT Franche-Comté

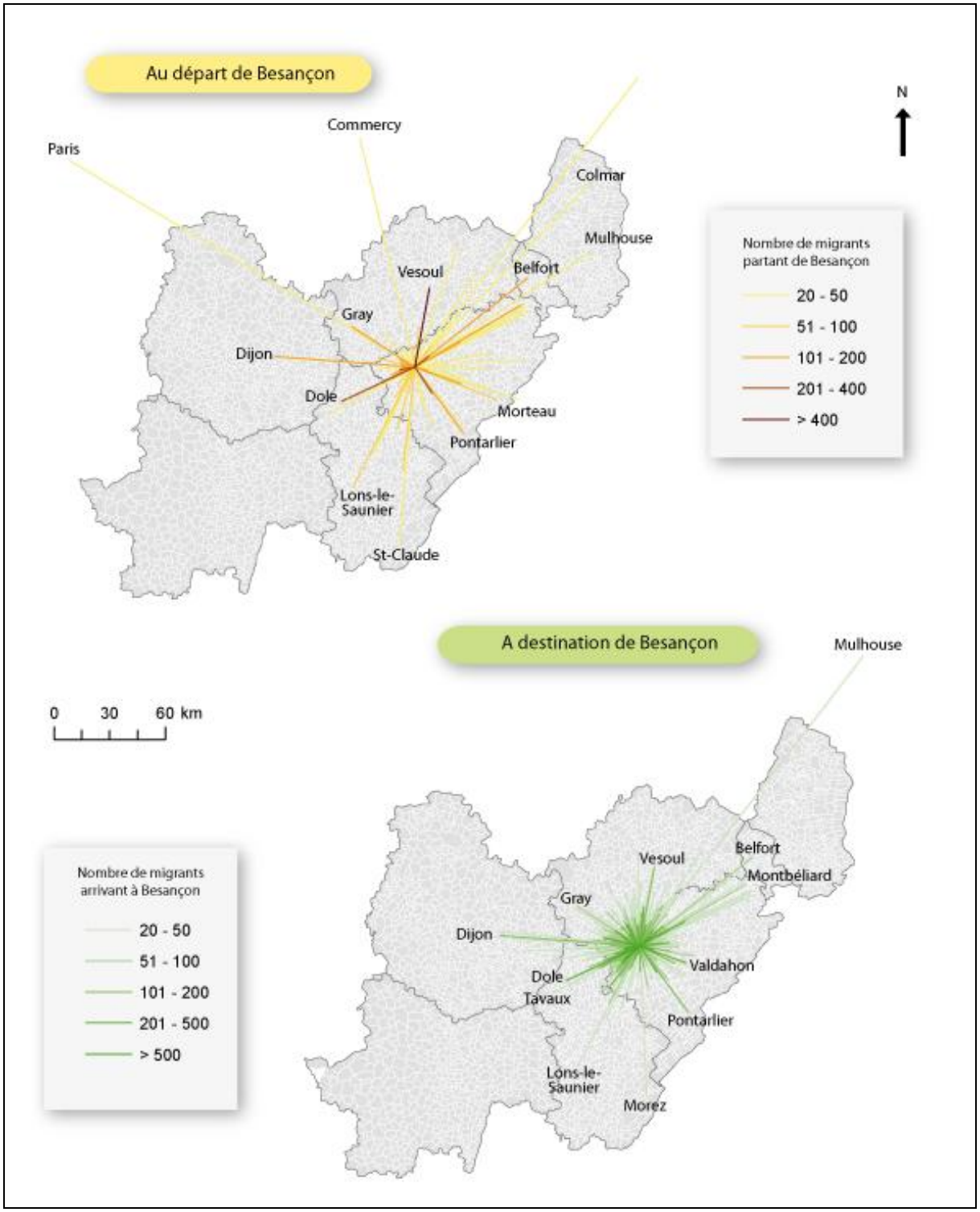
Annexe - 3 – Les flux domicile-travail des principales unités urbaines de l'aire Rhin-Rhône



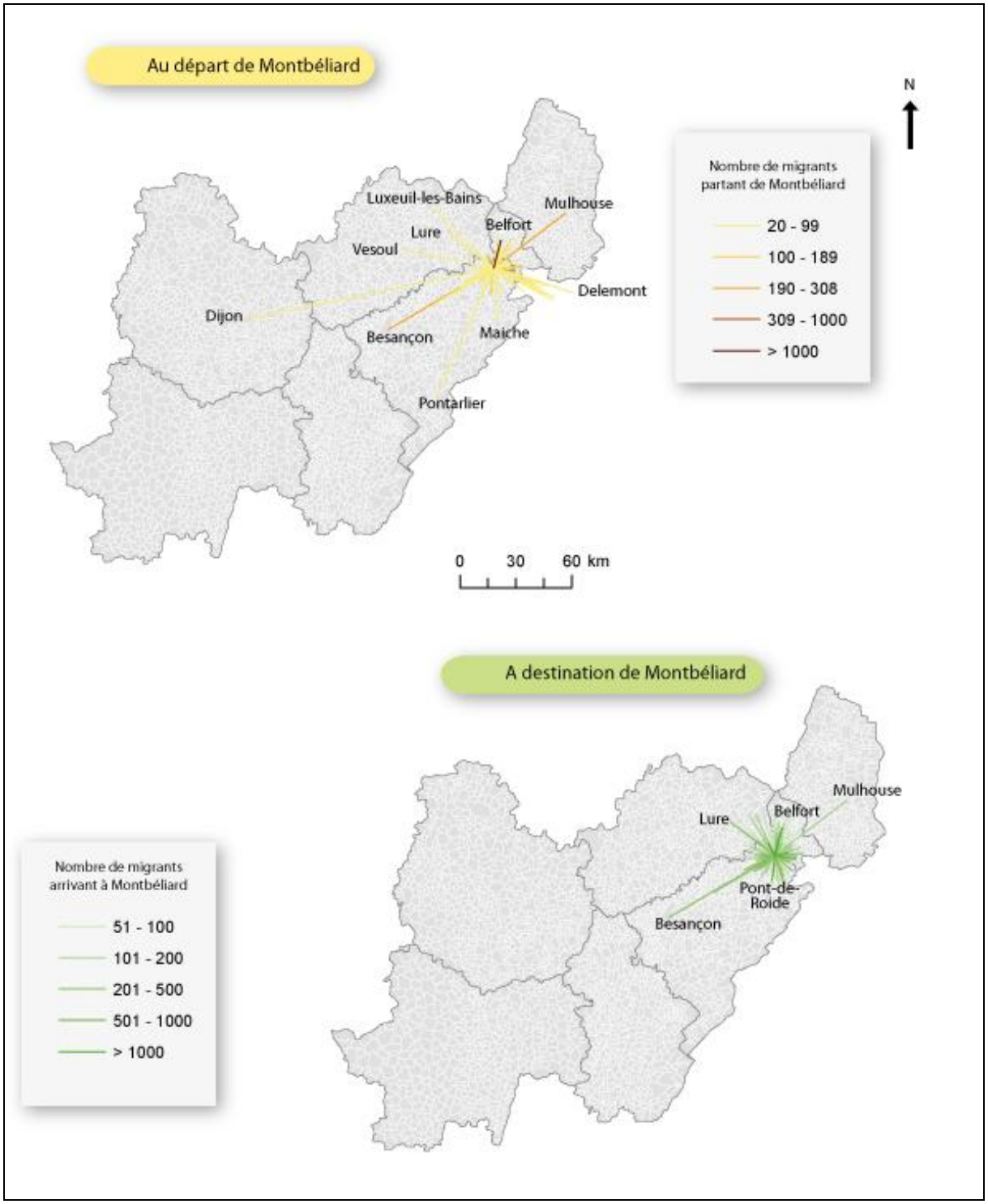
Source : AVOCAT, Hélène, BÉRION, Pascal. *Analyse des mobilités domicile-travail dans le territoire de la métropole Rhin-Rhône et en Franche-Comté.* Rapport intermédiaire. Étude réalisée pour le compte de la Poste. 3 novembre 2010.



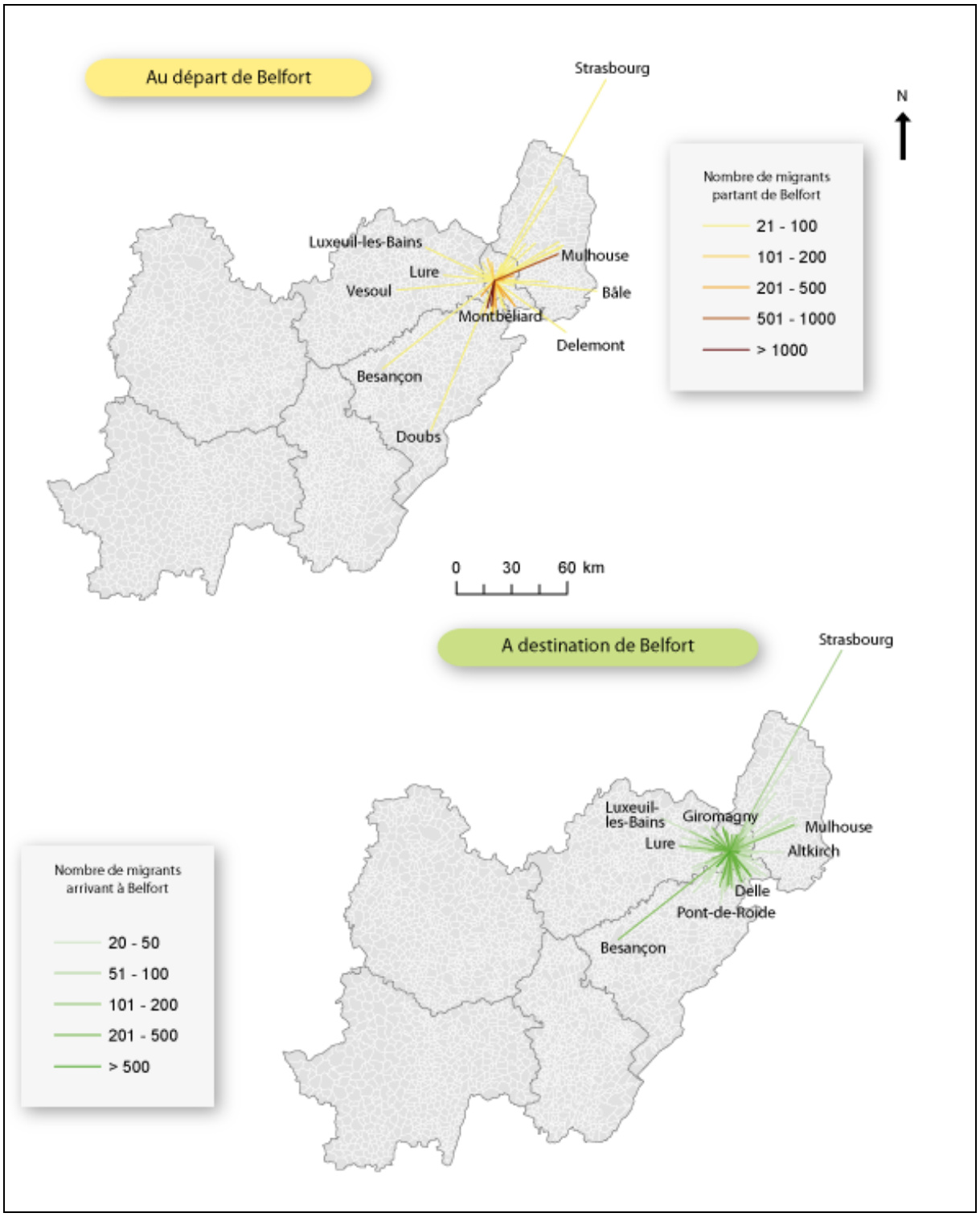
Source : AVOCAT, Hélène, BÉRION, Pascal. *Analyse des mobilités domicile-travail dans le territoire de la métropole Rhin-Rhône et en Franche-Comté.* Rapport intermédiaire. Étude réalisée pour le compte de la Poste. 3 novembre 2010.



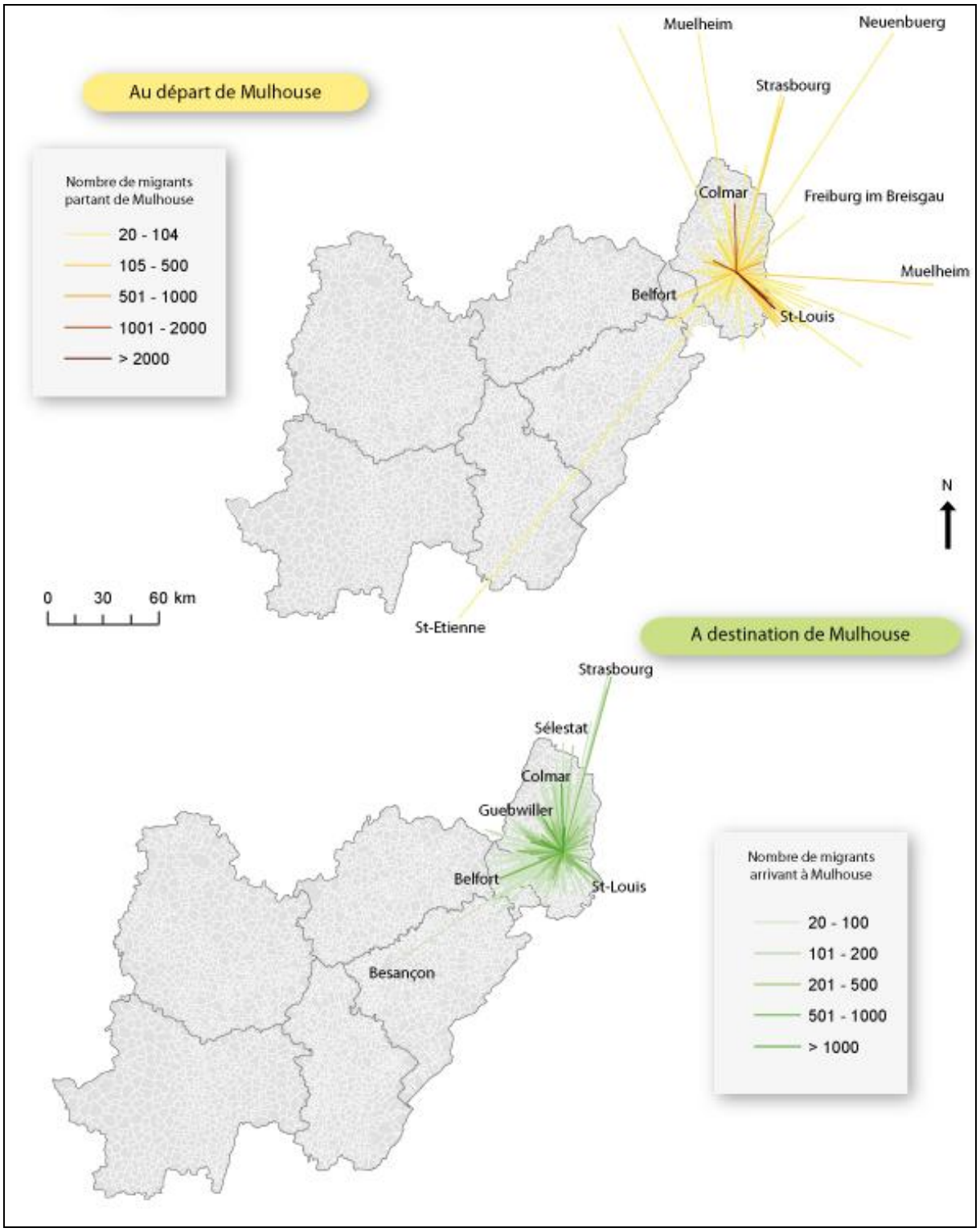
Source : AVOCAT, Hélène, BÉRION, Pascal. *Analyse des mobilités domicile-travail dans le territoire de la métropole Rhin-Rhône et en Franche-Comté.* Rapport intermédiaire. Étude réalisée pour le compte de la Poste. 3 novembre 2010.



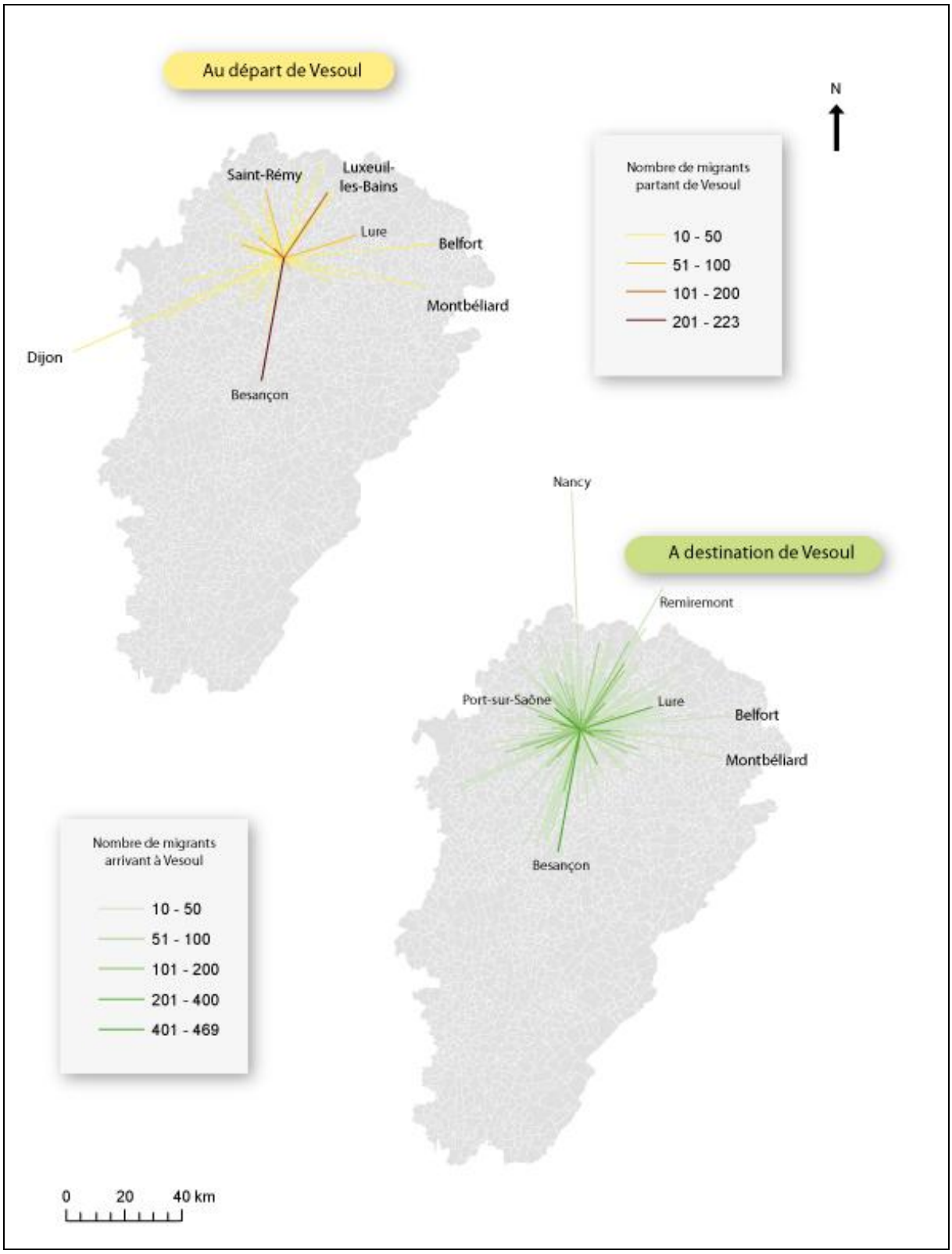
Source : AVOCAT, Hélène, BÉRION, Pascal. *Analyse des mobilités domicile-travail dans le territoire de la métropole Rhin-Rhône et en Franche-Comté.* Rapport intermédiaire. Étude réalisée pour le compte de la Poste. 3 novembre 2010.



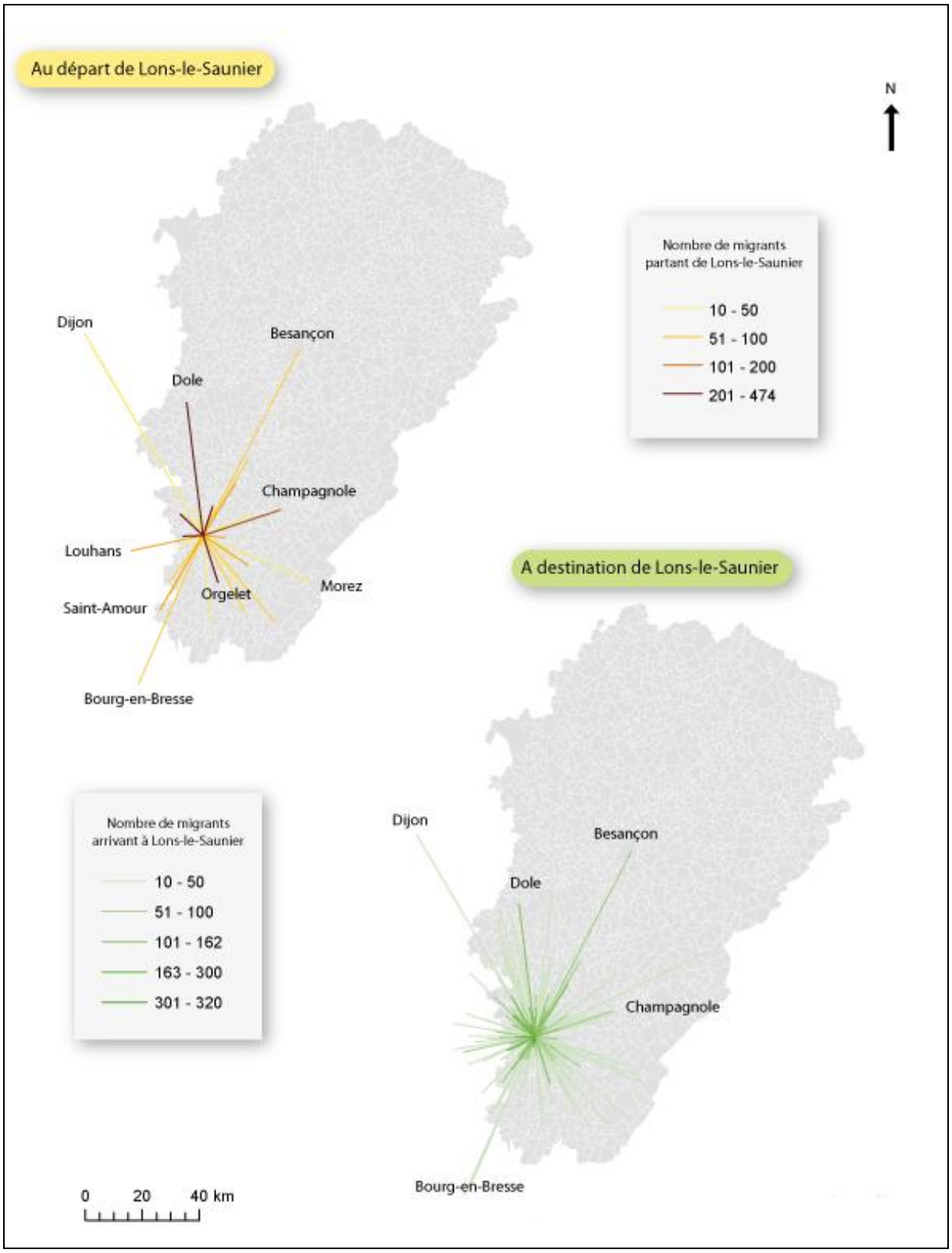
Source : AVOCAT, Hélène, BÉRION, Pascal. *Analyse des mobilités domicile-travail dans le territoire de la métropole Rhin-Rhône et en Franche-Comté*. Rapport intermédiaire. Étude réalisée pour le compte de la Poste. 3 novembre 2010.



Source : AVOCAT, Hélène, BÉRION, Pascal. *Analyse des mobilités domicile-travail dans le territoire de la métropole Rhin-Rhône et en Franche-Comté.* Rapport intermédiaire. Étude réalisée pour le compte de la Poste. 3 novembre 2010.



Source : AVOCAT, Hélène, BÉRION, Pascal. *Analyse des mobilités domicile-travail dans le territoire de la métropole Rhin-Rhône et en Franche-Comté*. Rapport intermédiaire. Étude réalisée pour le compte de la Poste. 3 novembre 2010.



Source : AVOCAT, Hélène, BÉRION, Pascal. *Analyse des mobilités domicile-travail dans le territoire de la métropole Rhin-Rhône et en Franche-Comté.* Rapport intermédiaire. Étude réalisée pour le compte de la Poste. 3 novembre 2010.

Annexe - 4 – Le questionnaire administré dans les principales gares de l'aire Rhin-Rhône

Gare où a lieu l'enquête : …….
Heure de départ du train : …….

Initiales de l'enquêteur : …….

Section 1 : Pratiques de mobilité des voyageurs

Gare d'origine …….
Gare de destination : …….
(Gare d'origine : gare de départ du trajet ; gare de destination : gare de fin de trajet)

Votre déplacement en train est un voyage :
□ Direct □ Nécessitant une correspondance
Précisez la gare de correspondance :
…….
Précisez si deuxième gare de correspondance : ……

Vous effectuez un :
□ Aller-simple □ Aller-retour

Quel est le motif de votre déplacement ?
□ Domicile-travail
□ Affaires
□ Tourisme/ loisirs
□ Privé

Quelle est la durée de votre séjour ?
□ Journée ou demi-journée
□ 2 à 3 jours
□ 4 jours à une semaine
□ Plus d'une semaine

A quelle fréquence faites-vous ce trajet en train depuis le début de l'année 2009 ?
□ Quotidiennement
□ Hebdomadairement
□ Mensuellement
□ Occasionnellement

Bénéficiez-vous d'un abonnement, d'une carte de réduction ?
□ Oui
□ Non
Si oui, lequel : …….

Section 2 : Les modes de transport utilisés vers la gare

De quelle localité êtes vous partis ?
…….
Pour les principales villes, précisez le quartier :
…….

Est-ce votre commune de résidence ?
□ Oui
□ Non, précisez le code postal de votre commune de résidence :……...

Quelle est la durée du trajet entre votre localité de départ et la gare d'origine ?

□ Moins de 15 minutes
□ Entre 15 et 30 minutes
□ Entre 30 minutes et 45 minutes
□ Entre 45 minutes et 1 heure
□ Plus d'une heure

Comment êtes vous venu à la gare d'origine ?

□ A pied □ En bus urbain
□ A vélo □ En car interurbain
□ En TER □ En 2 roues motorisé
□ Accompagné en voiture □ En voiture stationnée à l'extérieur du parking
□ En voiture de location au parking □ En voiture stationnée

Quel est votre niveau de satisfaction concernant l'accès à la gare ?
□ Très satisfaisant
□ Satisfaisant
□ Peu satisfaisant
□ Pas du tout satisfaisant

De combien de temps disposez-vous dans cette gare avant le départ du train ?
□ Moins d'¼ d'heure
□ Entre ¼ d'heure et ½ heure
□ Entre ½ heure et 45 minutes
□Plus de 45 minutes

Connaissez-vous le projet de LGV Rhin Rhône ?

□ Oui □ Non

Si oui, est ce que vous pensez que cette LGV va modifier vos pratiques de déplacement ?

……

……

Section 3 : Caractéristiques sociodémographiques

Vous êtes : □ Homme □ Femme

Classe d'âge :

□ Moins de 19 ans
□ De 20 à 39 ans
□ De 40 à 59 ans
□ De 60 à 74 ans
□ Plus de 75 ans

Catégorie socioprofessionnelle :

□ Agriculteur, Artisan
□ Cadre, professions libérales, intellectuelle et artistique
□ Employé, professions intermédiaires
□ Ouvrier
□ Sans emploi
□ Retraité
□ Etudiant, scolaire

Source : Enquête-gare, Observatoire des gares de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône

Annexe - 5 – Avis de l'association « Trans Europe TGV Rhin Rhône Méditerranée » sur le projet de LGV POCL

TRANS EUROPE TGV RHIN - RHONE MEDITERRANEE

Débat public sur le projet de ligne à grande vitesse
PARIS/ORLEANS/ CLERMONT-FERRAND/ LYON

Avis
Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône Méditerranée

L'association Trans Europe TGV Rhin-Rhône Méditerranée a souhaité exprimer son avis sur le projet de ligne nouvelle Paris/Orléans/Clermont Ferrand/Lyon et notamment sur son impact sur l'achèvement de la LGV Rhin-Rhône, dans le cadre du débat qui s'achèvera le 31 janvier 2012, organisé par la Commission Nationale du Débat Public,

L'association souhaite attirer l'attention sur la nécessité d'apprécier le projet POCL au regard d'un ensemble de données intégrant le projet de la LGV Rhin-Rhône.

En effet la LGV Rhin-Rhône est un projet en cours de réalisation, inscrit dans les priorités de l'actuel programme européen d'infrastructures RTE-T, au travers du Projet Prioritaire 24 reliant Anvers à Gènes. Cette LGV Rhin-Rhône est également identifiée à ce stade dans les projets d'infrastructures européennes pour la période après 2014, car elle permet de constituer le réseau prioritaire ferroviaire européen en reliant notamment la Belgique, l'Allemagne, la Suisse, la France, l'Italie et l'Espagne.
Par ailleurs, une motion du Sommet de Barcelone signée en 2009 par plusieurs régions européennes souligne, l'intérêt porté à cet axe ferroviaire européen et la volonté partagée d'une mise en œuvre dans des délais rapides

La 1ère tranche de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône a été mise en service le 11 décembre 2011. Celle-ci constitue la première étape de la réalisation de cette ligne nouvelle. Le protocole d'accord pour la mise au point du plan de financement pour l'achèvement de la branche Est,a été signé le 18 janvier 2012. Cette branche Est s'inscrit dans le projet global à trois branches Est, Sud et Ouest qui constitue la LGV Rhin-Rhône et qui fait partie des projets prioritaires à réaliser avant 2020.

Pour mémoire, les objectifs fixés à la LGV Rhin-Rhône sont :

- d'une part de relier plusieurs Etats Européens sur un axe Nord-Sud passant par l'Est de la France, ainsi que de connecter différentes régions entre elles sans passer par Paris,

- et d'autre part de relier Paris aux régions françaises de Bourgogne, Franche-Comté, Alsace et Rhône Alpes, ainsi qu'à la Suisse alémanique sur un axe Est Ouest.

La LGV Rhin-Rhône crée ainsi un nœud ferroviaire au croisement de l'axe Nord-Sud et de l'axe Est-Ouest.

La LGV Rhin-Rhône est un projet dont la réalisation a été prévue par étapes, à travers la réalisation de tronçons fonctionnels apportant chacun des améliorations significatives. Ces tronçons fonctionnels ont été conçus, afin que les coûts budgétaires correspondant soient supportables par chacun des partenaires. Ces différents tronçons représentent des tranches d'environ 3 milliards d'euros.

Association régie par la loi de 1901 Siège social : Mairie de Belfort www.ass-tgv-rhin-rhone.net
Adresse postale : B.P. 40127 - 90003 Belfort Cedex Tél. : 03 84 21 18 01 Fax : 03 84 21 18 22 E-mail : ass-tgv-rhin-rhone@wanadoo.fr

La mise en service de la 1ère tranche de la branche Est a permis, par exemple de créer une liaison Paris Belfort Montbéliard (aire urbaine de 300 000 habitants) en 2H 16 ou encore la mise en place d'une liaison directe Francfort Marseille desservant Strasbourg et Lyon.
La 2ème tranche de la branche Est apportera des gains supplémentaires de l'ordre de 20 mn entre Strasbourg et Lyon. L'objectif à terme étant de relier Strasbourg à Lyon en 2H 00 avec la réalisation de la branche Sud.

Le POCL est un projet engagé depuis l'année 2008, qui a pour double objectif de desservir les territoires du centre de la France, et de constituer une alternative à la liaison Paris Lyon actuellement en voie de saturation par la LN 1.

Concernant la desserte des territoires, le POCL a pour ambition de connecter à Paris et à Lyon, les capitales régionales d'Orléans et de Clermont Ferrand, ainsi qu'un ensemble de villes moyennes représentant des aires urbaines de 50 000 à 100 000 habitants.
L'association Trans Europe TGV Rhin-Rhône Méditerranée souhaite attirer l'attention sur la difficulté de desservir ce type de villes moyennes, au regard de l'expérience de la négociation du schéma de dessertes de la 1ère tranche de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône.

La liaison Paris Lyon quant à elle ne pourra être opérationnelle qu'avec la réalisation de la totalité du projet du POCL évalué entre 12, 2 et 14 milliards d'euros, selon les scénarios et variantes et dans un calendrier de réalisation situé au-delà de l'année 2025. Compte tenu des enjeux existants sur la ligne Paris Lyon LN 1, il serait souhaitable de rechercher des solutions, pouvant être mises en œuvre le plus rapidement possible en cas de problème important nécessitant un report de trafic sur d'autres lignes.

Le projet de LGV Rhin-Rhône dans ses différentes branches constitue une réponse qu'il convient d'ores de déjà d'étudier plus en détail et qui pourrait être opérationnelle pour des coûts beaucoup moins élevés que ceux du POCL.
En effet, la combinaison Branche Ouest + Branche Sud de la LGV Rhin-Rhône a également pour fonction, comme le POCL, de relier Paris à Lyon. Cette fonctionnalité a été précisement envisagée lors du débat public de la Branche Sud qui a eu lieu en 2000 et a été clairement mentionnée dans les cahiers des charges des études préliminaires pour les branches Sud en 2003 et Ouest en 2010.

Le projet de POCL est un projet d'envergure nationale, alors que la LGV Rhin-Rhône possède également une dimension supra nationale pour laquelle des financements européens ont été obtenus pour la 1ère tranche et sont attendus pour les réalisations suivantes.

Des études ont été réalisées par RFF en 2009, pour étudier un projet combinant ligne nouvelle et utilisation du projet de LGV Rhin-Rhône pour dédoubler la ligne Paris Lyon. Cette hypothèse a été abandonnée en janvier 2010, par le comité de pilotage POCL car elle ne répondait pas aux objectifs d'améliorer le temps de liaison entre Paris et Lyon et aux objectifs du POCL.

Cependant, le comité de pilotage de la LGV Rhin-Rhône n'a pas été consulté suite à ces études, il n'en a également pas été informé. Le dernier comité de pilotage de juillet 2011 n'ayant pas permis de traiter cette question, une comparaison des avantages et inconvénients des deux projets POCL et Rhin-Rhône n'a pas été étudiée globalement et reste donc à réaliser.

Il ne serait en effet pas compréhensible de réaffecter des objectifs fixés au cahier des charges de la branche Sud de la LGV Rhin-Rhône au projet du POCL, sans avoir réalisé une véritable comparaison entre les apports de ces deux projets pour la desserte Paris Lyon.

Le projet de LGV Rhin-Rhône branche Sud, outre son intérêt européen, a déjà fait l'objet d'un débat public en 2000, des études préliminaires ont été réalisées et sont en attente d'un avis du ministre, ainsi que d'études complémentaires.
Concernant la branche Ouest, celle-ci fait l'objet d'un Programme d'Intérêt Général et des acquisitions foncières dans la traversée de l'agglomération de Dijon ont déjà été réalisées. Les études préliminaires de la Branche Ouest complète ont été lancées en 2010.
Des montants importants ont donc déjà été investis sur ce projet d'envergure européenne depuis de nombreuses années. Dans cette période de rigueur budgétaire, les investissements déjà réalisés doivent être confortés notamment au travers des apports de trafic envisagés avec le dédoublement Paris Lyon pour la LGV Rhin-Rhône.

L'Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône Méditerranée et ses membres souhaitent rappeler :

- qu'ils œuvrent depuis les années 1990 pour la réalisation de la LGV Rhin-Rhône dans ses trois branches Est Ouest et Sud,
- que la LGV Rhin-Rhône est également inscrite dans la loi Grenelle I au titre des projets prioritaires à réaliser avant 2020.
- Que cette infrastructure est inscrite dans les projets européens prioritaires du RTE T.

Le lancement de nouveaux projets de LGV doit s'inscrire dans une double vision nationale et européenne. La connexion des territoires français à Paris ne peut devenir le critère prioritaire pour engager de nouveaux projets et abandonner les projets en cours de réalisation.

A Belfort le 31 janvier 2012

La Présidente de l'association
Trans Europe TGV Rhin-Rhône Méditerranée
Marie-Guite Dufay

Source : ASSOCIATION TRANS EUROPE TGV RHIN RHONE MÉDITERRANÉE. *Avis de l'association projet POCL*. [en ligne]. http://www.transeuropetgv.net/nos-actions/resolutions-declarations-avi/avis-de-lassociation-pocl/ (consulté le 16.08.2012)

Annexe - 6 – Le questionnaire adressé à Claude Liebermann, médiateur de la concertation sur le schéma de desserte de la branche Est

1 Présentation et mission de concertation

- Quelle(s) fonction(s) actuelle(s) occupez-vous ?

Ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts (les anciens ingénieurs des Ponts et Chaussées), j'étais membre du Conseil général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD), jusqu'en octobre 2011 et je suis aujourd'hui un jeune retraité.

- Pouvez-vous en quelques mots présenter votre parcours professionnel ?

Membre de divers cabinets ministériels avant 1981, un parcours politique de gestionnaire ensuite comme maire, conseiller général et vice-président transports de conseil régional, et, depuis 1998, le retour dans mon administration d'origine avec une spécialisation dans les domaines de la sécurité routière et des grandes infrastructures de transport, notamment les lignes à grande vitesse. Ma proximité des collectivités territoriales m'orientait bien entendu vers les rôles de médiateur et de facilitateur pour les grands projets.

- Quel était votre rôle dans le projet de LGV Rhin-Rhône ?

Après avoir repris la mission de mon regretté collègue Philippe Peyronnet comme président du comité technique de la LGV, mon rôle a été double : avec ma collègue Marie-Line Meaux, nous avons rempli une fonction de médiation entre les collectivités, l'Etat, RFF, la SNCF pour le schéma des dessertes, qui a été mis en place avec le service annuel 2012. Les résultats de cette mission ont été salués positivement.
Par ailleurs, je suis responsable de la mission de financement pour mettre au point le plan de financement de la deuxième phase de la branche est, le contournement de Mulhouse et l'amorce de l'accès vers Dijon. Le premier protocole d'intention de financement a été préparé et est prêt pour les signatures.

- La fonction de médiateur est-elle obligatoire ou émane-t-elle d'une volonté de la part de l'Etat ?

Il n'y a pas de règle unique. Nous sommes dans le domaine de responsabilité de l'Etat pour le financement et des opérateurs ferroviaires, la SNCF en premier, pour les dessertes. Mais la nécessité de mettre en place des plans de financement complexes avec des participations locales importantes, tout comme les engagements annoncés pour les dessertes par les décisions d'approbation ministérielles incitent à préparer les évolutions, à rapprocher les points de vue, à trouver les voies positives du « gagnant-gagnant ». Les élus locaux demandent à être écoutés avec des réponses appropriées à leurs demandes. L'Etat a engagé les actions de médiation avec ces objectifs d'écoute et de synthèse dynamique entre les acteurs.

- Quelles sont les actions que vous avez menées dans le cadre de cette fonction ?

D'abord une action d'écoute et de réponse argumentée aux interrogations pour créer un climat de confiance. Nous avons réuni régulièrement tous les interlocuteurs, écouté leurs propositions et leurs demandes, répondu à toutes leurs questions, expliqué chaque fois les positions d'équilibre qui étaient fixées. Cela a fonctionné autant pour la mise au point des dessertes hier que pour la mise en place du plan de financement de la deuxième phase de la branche est, aujourd'hui et dans les prochains mois.

- Avez-vous déjà effectué des missions de ce type ?

Bien entendu, j'ai conduit avec succès plusieurs missions comparables, en particulier pour mettre au point le schéma des dessertes de la première phase de la LGV Est Européenne ou le financement de la deuxième phase, aujourd'hui en chantier. Ainsi, avec l'achèvement complet des deux LGV Est Européenne et Rhin-Rhône, le grand Est sera dans quelques années complètement irrigué par la grande vitesse ferroviaire, et relié dans les quatre directions vers toute l'Europe.

2 L'espace Rhin-Rhône

- Pour vous, qu'est-ce l'espace Rhin-Rhône ?

Pour moi, cet espace est constitué par le réseau des villes moyennes entre Dijon et Mulhouse-Bâle, à une distance temps comprise entre une demi-heure et une heure de l'autoroute et de la nouvelle ligne à grande vitesse, facteurs de liaisons et de développement coordonné. C'est évidemment la 2e carte qui correspond le mieux à un espace Rhin-Rhône identifié qui ne serait pas noyé dans un ensemble trop vaste.

- J'ai ajouté en bas du document deux cartes avec des échelles différentes (pages 5 et 6). La première représente des villes à l'échelle du continent européen. La seconde représente un espace plus réduit et comprend une partie du quart Nord-Est de la France, un morceau de la Suisse et de l'Allemagne.

Pouvez-vous indiquer les villes qui sont pour vous incluses dans l'espace Rhin-Rhône ?

Dijon, Genlis, Gray, Auxonne, Dole, Besançon, Morteau, Baume les Dames, Vesoul, Lure, Héricourt, Montbéliard, Mandeure, Delle, Belfort, Altkirch, Thann, Mulhouse, Saint-Louis, Bâle.

Enfin, comment se positionne cet espace à l'échelle nationale et à l'échelle européenne ?

Il a une vocation de réseau de villes petites et moyennes bien reliées entre elles et avec toutes les régions européennes, avec un tissu industriel ancien, dynamique et actif.

3 La métropole Rhin-Rhône

- Qu'est-ce qu'une métropole au sens général du terme ?

Un ensemble urbain continu doté d'un réseau de communications externes et internes, de pôles complémentaires d'habitat et d'emploi, ainsi que d'un ensemble de services de proximité.

- Pour vous, qu'est-ce que la Métropole Rhin-Rhône ?

On peut qualifier de métropole Rhin-Rhône le réseau de villes entre Dijon et Mulhouse, à condition de le doter d'une organisation commune métropolitaine, qui n'existe pas aujourd'hui comparable à celle des grandes métropoles françaises (Lyon, Toulouse, …). Cela supposerait, outre le réseau de communications qui va exister, une coopération renforcée entre les collectivités pour mettre en place et faire fonctionner les outils nécessaires.

- D'après votre première définition, est-ce vraiment une métropole ?

Il manque encore aujourd'hui un certain nombre d'élément pour faire de l'espace Rhin-Rhône un véritable espace métropolitain.

4 Métropole Rhin-Rhône et arrivée de la grande vitesse

- La branche Est est-t-elle pour vous la colonne vertébrale de la métropole Rhin-Rhône ?

Avec l'autoroute, elle constitue une condition nécessaire, comme colonne vertébrale de la métropole Rhin-Rhône. Mais elle n'est pas suffisante à elle seule. Elle devra être accompagnée d'une véritable volonté de développement commun et coordonné.

- Quelle est la place du TER dans cette métropole ?

Il est clair que, pour faire fonctionner un système métropolitain, un cadencement est indispensable. C'est la fonction des TER. A quel rythme ? Avec quels arrêts ? Il appartiendra aux différentes autorités régionales de le définir. Faudra-t-il des TER à grande vitesse avec des matériels TGV ou intermédiaires ? Le débat devra peut-être être ouvert un jour prochain en fonction des évolutions des transports publics de proximité.

5 La définition du schéma de desserte

- Quelles sont les différentes étapes de la mission de concertation pour le schéma de desserte ?

Avec ma collègue Marie-Line MEAUX, nous sommes partis des propositions et des observations de chaque partenaire, qui ont toutes été analysées, avec des réponses argumentées, par la SNCF et RFF. Le secrétariat et l'animation de la mission étaient assurés par les services de l'Etat (DREAL). Les réponses ont pris place dans un cadre général d'offre de dessertes proposé par la SNCF, le transporteur, auquel appartient la décision finale.

- Combien de réunions ont eu lieu ?

Parallèlement à de nombreux échanges ou réunions techniques ou bilatérales, cinq réunions plénières du comité de concertation ont permis de faire le point, de marquer les étapes successives et de réparer les oublis ou les incertitudes inévitables (7 octobre 2008, 19 janvier 2009, 28 avril 2009, 8 juillet 2009, 29 janvier 2010). Chaque fois qu'un élu ou un représentant de services a souhaité s'exprimer, il a trouvé une oreille attentive.

Pour renforcer la transparence de la démarche, un site internet dédié a mis en ligne pratiquement en temps réel l'ensemble des éléments techniques.

- Quels sont les acteurs que vous avez rencontrés ?

Tous les niveaux d'acteurs représentant les collectivités locales participant au financement de la LGV, les présidents et les maires, les directeurs des services, les responsables techniques…

- Globalement, quels étaient les attentes exprimées :

Par les collectivités ?

(Y a-t-il eu des divergences entre les collectivités ? Si oui, lesquelles et comment les expliquer ?)

Toutes les collectivités ont insisté pour que soient respectées les perspectives tracées par la décision d'approbation ministérielle (DAM) qui les concernaient. Cela a été globalement possible dans la majorité des cas sur la liaison Paris-Mulhouse-Bâle, mais plus difficile sur l'axe Strasbourg-Lyon.

Par la SNCF ?

La SNCF a insisté sur la nécessité absolue de valider la structure des dessertes mises en place par une réalité commerciale, notamment pour les liaisons rapides Strasbourg-Lyon, ce qui a conduit à des réponses expérimentales.

D'autre part, la SNCF est très sensible au niveau des péages pratiqués par RFF sur la ligne nouvelle et aussi sur la ligne Paris-Lyon, ce qui a nécessité des arbitrages approfondis.

Par RFF ?

La saturation progressive de l'axe Paris-Lyon accélérée par la mise en service des liaisons Rhin-Rhône a conduit, au 11 décembre 2011, à l'importante réforme du cadencement, qui a entraîné la modification d'un grand nombre d'horaires dans l'ensemble du pays. Cette réforme a été conduite avec un grand soin tout en créant, ici ou là, certaines difficultés.

Par les associations d'usagers ?

Les associations d'usagers, comme les conseils régionaux, ont souligné la nécessité d'une organisation d'ensemble en réseau entre le TGV et les relations TER, à partir des différentes gares pivot de diffusion des liaisons grande vitesse sur le territoire. A cet égard, les réalisations ne

pourront être que progressives, comme par exemple la ligne Belfort-Delle irriguant une partie des cantons suisses.

- Par rapport à votre impression générale, avez-vous ressenti des divergences entre ces acteurs sur la mise en place du schéma de desserte ?

Plus d'impatiences, par exemple au niveau du grand Besançon que de réelles divergences. Ces impatiences étaient principalement liées au caractère seulement partiel de la réalisation

- Quelles étaient ces oppositions ? Entre quels acteurs ?

Je n'ai pas perçu de réelles oppositions entre acteurs, même si les intérêts défendus n'étaient pas identiques.

- Des ententes (« alliances ») entre acteurs ont-elles existées dans la phase de définition de l'offre de desserte ?

Comme il n'y avait pas à proprement parler compétition entre les acteurs et les médiateurs, il n'y avait pas nécessité d' « alliances » entre acteurs, il convenait que chacun exprime clairement son point de vue et ses demandes.

- Finalement, quel est votre ressenti général sur la mission que vous avez occupé ?

Très positif en ce qui me concerne, même s'il conviendrait de prendre plutôt le sentiment des collectivités concernées sur les résultats obtenus.

Il faudra surtout mesurer les résultats commerciaux des liaisons mises en place qui conditionneront la poursuite du projet, dans des conditions économiques difficiles.

6 Les résultats

Par rapport à la mise en place du schéma de desserte :

- Quelle est selon vous la meilleure offre de dessertes ?

Il n'y a pas à proprement parler de meilleure offre de dessertes. Il faut viser des trains bien remplis qui rendent le meilleur service de liaison pour les populations concernés. Seuls les opérateurs peuvent déterminer la meilleure offre.

Il ne faut pas hésiter à tenter des expériences comme nous l'avons fait pour Rhin-Rhône, par exemple deux liaisons rapides Lyon-Strasbourg avec une évaluation contradictoire de leur impact utilisant le shunt court de Mulhouse.

- Cette offre peut-elle évoluer ?

Bien entendu, l'offre de desserte est appelée à évoluer régulièrement en fonction de la demande et du constat de l'occupation des trains.

- Existe-t-il des différences en termes de desserte entre certaines villes ? (Y a-t-il des villes qui gagnent plus que d'autres par rapport au schéma de desserte proposé ?).

La question ne se pose pas de cette façon : s'il y a des clients et des motifs de déplacements entre villes, ainsi que la possibilité physique de mettre en place des liaisons, il serait antiéconomique pour un opérateur de ne pas le faire. Si la volonté politique ou l'action des élus peut conduire à anticiper certaine décisions, seule la réalité du marché peut en assurer la pérennité dans le temps.

Table des Matières

REMERCIEMENTS 9
SOMMAIRE 13

INTRODUCTION GÉNÉRALE 17

PREMIÈRE PARTIE - L'AIRE RHIN-RHÔNE : ENTRE MYTHE ET RÉALITÉS 33

CHAPITRE 1 - LE CADRAGE SPATIAL ET CONCEPTUEL DE LA THÈSE 37

1-1 LE « RHIN-RHONE » : UNE SITUATION GÉOGRAPHIQUE « D'ENTRE-DEUX » ? 38

1-1-1 Un vocable récent 38

a – Deux domaines associés à l'expression « Rhin-Rhône » : le transport et les manifestations culturelles 38

b – Les enseignements tirés de la couverture spatiale des entreprises 43

1-1-2 « Rhin-Rhône » : une référence naturelle 45

a – Le « Rhin-Rhône » : un couloir naturel 45

b – Une situation de contact entre deux fleuves majeurs de l'espace européen 48

- Un « entre-deux » borné par les fleuves Rhin et Rhône 48
- Le rôle du fleuve dans la structuration de l'espace 49
- Un vocable utilisé par défaut ? 49

1-2 LES APPROCHES SCIENTIFIQUES DU VOCABLE « RHIN-RHÔNE » : UNE DIMENSION CIRCULATOIRE OMNIPRESENTE 51

1-2-1 Le vocable « Rhin-Rhône » : une dimension spatiale omniprésente 51

a – L'échelon local : la Porte de Bourgogne et d'Alsace (Trouée de Belfort) 51

b – L'échelon intermédiaire : l'aire Rhin-Rhône 53

c – L'échelon le plus vaste : de la mer du Nord à la mer Méditerranée 55

1-2-2 Le cadre spatial retenu et les concepts associés 58

a – Une dimension territoriale à préciser pour l'aire Rhin-Rhône 58

b – L'aire Rhin-Rhône comme maillon du couloir mer du Nord – mer Méditerranée 61

CHAPITRE 2 - L'AIRE RHIN-RHÔNE : UNE RÉALITÉ ? 65

2-1 UNE ABSENCE DE COHÉRENCE REVELEE PAR L'HISTOIRE ET LES TENTATIVES DE RÉGIONALISATION 66

2-1-1 Du 1er siècle avant J-C à 1945 : une absence d'unité historique 66

a – Du 1er siècle avant J-C à 1330 : des influences venues du sud puis du nord de l'Europe 66

- L'influence romaine du premier siècle avant J-C au cinquième siècle après J-C 66
- Du Royaume burgonde au traité de Verdun (cinquième siècle – 843) 69
- De 843 à 1330, l'existence éphémère de la Lotharingie 70

b – De 1330 à 1681 : un rattachement progressif au Royaume de France 72

- Un début de rapprochement entre Bourgogne et Franche-Comté (1330-1477) 72
- Bourgogne et Franche-Comté sont rattachées au Royaume de France (1477-1681) 74
- La poursuite du rattachement à la France (1681- 1945) 74

2-1-2 La régionalisation confirme l'absence d'une unité territoriale 75

a – Les propositions de découpages régionaux 75

- Les facteurs d'émergence de la régionalisation 75
- Des découpages privés et parlementaires différents 76

b – La mise en œuvre de la régionalisation....79
- Les avancées dans la régionalisation : une priorité donnée à la déconcentration....79
- L'absence de l'aire Rhin-Rhône dans la mise en place des régions actuelles....80

2-2 – DES DISPARITES DEMOGRAPHIQUES ET SOCIO-ÉCONOMIQUES AU SEIN DE L'AIRE RHIN-RHÔNE 85

2-2-1 La délimitation du cadrage géographique en fonction des données statistiques....85

2-2-2 Des dynamiques démographiques centrées sur les agglomérations du couloir Rhin-Saône....89

a – Des disparités démographiques entre les portions est et ouest de l'aire Rhin-Rhône....89

b – Un couloir urbain multipolarisé....93

2-2-3 – Des dynamiques économiques concentrées dans le couloir Rhin-Saône....96

a – Une disparité est-ouest confirmée....96

b – Des emplois stratégiques concentrés dans le couloir Rhin-Saône....102

2-3 – LA MÉTROPOLE RHIN-RHÔNE : UN TERRITOIRE À CONSTRUIRE 107

2-3-1 L'espace intermédiaire : un « entre-deux »....108

a – L'espace intermédiaire dans le modèle centre-périphérie....108
- L'intermédiarité en géographie....108
- L'espace intermédiaire dans la relation centre/périphérie....109
- L'espace intermédiaire : ni un centre, ni une périphérie....111

b – L'aire Rhin-Rhône : un espace intermédiaire ?....112

2-3-2 La place de l'aire Rhin-Rhône dans les politiques d'aménagement du territoire....116

a – Les espaces intermédiaires dans les politiques d'aménagement du territoire....116

b – Des politiques d'aménagement du territoire favorables à la cohérence de l'aire Rhin-Rhône ?117
- L'armature urbaine au cœur des politiques d'aménagement du territoire....117
- La place de l'aire Rhin-Rhône dans les scénarios de prospective 2020 de la DATAR....120

2-3-3 La politique des réseaux de villes....124

a – Les coopérations entre villes plébiscitées....124
- Les réseaux de villes : entre initiative locale et intervention de l'État....124
- Une opportunité pour les espaces intermédiaires....125

b – « La Métropole Rhin-Rhône : vers l'émergence d'un territoire ? »....126
- Une première initiative locale : Rhin Sud....126
- La Métropole Rhin-Rhône : une démarche impulsée par l'État....128

CHAPITRE 3 - LE MYTHE DE L'AIRE RHIN-RHÔNE 133

3-1 LES REPRÉSENTATIONS DE L'AIRE RHIN-RHÔNE : APPORT, HYPOTHÈSES ET MÉTHODOLOGIE 134

3-1-1 Une approche qualitative nécessaire....134

3-1-2 Les représentations spatiales des acteurs de l'aire Rhin-Rhône....137

a – Un territoire à créer par les circulations....137

b – Des acteurs concernés par le projet de LGV Rhin-Rhône....138

c – Une méthodologie diversifiée....141
- Pour le discours : l'entretien semi-directif....141
- Un outil supplémentaire : la carte mentale....143
- Les conditions de mise en œuvre des entretiens....145

3-2 L'AIRE RHIN-RHÔNE : PLUS UN ESPACE-SUPPORT DE CIRCULATION QU'UN TERRITOIRE 147
3-2-1 Un maillon du couloir mer du Nord – mer Méditerranée 147
a – Les hypothèses confirmées par la grille d'analyse 147
b – Une caractéristique principale : les circulations 149
c - Une dimension multiscalaire confirmée par les cartes mentales 151
3-2-2 Des divergences au sujet de la dimension territoriale 154
a – Aire de transit ou territoire ? 154
b – Des divergences présentes dans les cartes mentales 158
3-2-3 L'aire Rhin-Rhône : un espace intermédiaire dépourvu de dimension territoriale 163
a – Une aire Rhin-Rhône multipolarisée… 163
b – … et multipolaire 164

DEUXIÈME PARTIE - L'AIRE RHIN-RHÔNE FACE A L'ARRIVÉE DE LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE 169

CHAPITRE 4 – L'AIRE RHIN-RHÔNE : UN ESPACE-SUPPORT DE CIRCULATION ... 173
4-1 UN COULOIR NATUREL STRUCTURE PAR DE GRANDS RÉSEAUX DE TRANSPORT 174
4-1-1 Un déficit d'infrastructures fluviales et aéroportuaires 174
a – Un couloir de navigation ancien 174
- Un « serpent de mer » : la jonction entre les deux fleuves 174
- L'échec du canal à grand gabarit Rhin-Rhône 177
b – Une desserte aéroportuaire hétérogène 183
4-1-2 Une situation intermédiaire déterminée par les réseaux routiers et ferrés 187
a – Un maillon stratégique pour les circulations nord-sud en Europe 187
- Des circulations méridiennes dominantes 187
- L'aire Rhin-Rhône : un maillon concurrencé 188
b – Un espace de connexion « relatif » 190
- Dijon et Mulhouse : deux nœuds inscrits dans les relations méridiennes 190
- Des liaisons déficientes entre les extrémités de l'aire Rhin-Rhône 194
- La desserte ferroviaire avant décembre 2011 confirme la situation intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône ... 197
4-2 UNE SITUATION D'ESPACE-INTERMÉDIAIRE RENFORCÉE PAR L'ARRIVÉE DE LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE ? 203
4-2-1 La grande vitesse ferroviaire : un outil pour réduire les temps de parcours entre pôles encadrants 203
a – La grande vitesse ferroviaire : un enjeu européen 203
b – Les spécificités du modèle français à grande vitesse 205
- Une structure radiale dominante 205
- La localisation des gares TGV : un enjeu pour les espaces intermédiaires 208
4-2-2 Le projet de LGV Rhin-Rhône : une infrastructure conçue pour les pôles encadrants ? 213
a - Un projet à trois branches à l'avenir incertain 213
b – Choix d'implantation et intégration aux réseaux de transport des gares TGV 220
- Deux gares nouvelles situées en périphérie des agglomérations 220
- L'intégration des gares aux réseaux de transport collectifs : deux anticipations différentes 225

4-2-3 Un schéma de desserte combinant les liaisons radiale et transversale 231
a – La branche Est : une nouvelle radiale ? 231
b - Un renforcement de la dépendance vis-à-vis des pôles encadrants ? 235
- Les relations radiales : un gain d'accessibilité important pour le Nord-Franche-Comté 236
- Des gains d'accessibilité moindres sur la liaison transversale 239
- Une dégradation de l'accessibilité pour les villes en marge du tracé 243

CHAPITRE 5 – L'IMPACT DE LA BRANCHE EST SUR LES RELATIONS INTRA-MÉTROPOLITAINES 247

5-1 LES MOBILITÉS « RÉALISÉES » : UN INDICATEUR DE L'ABSENCE DE SOLIDARITÉ TERRITORIALE ? 249

5-1-1 Un panorama général des pratiques de mobilité 249
a - Une pratique quotidienne de l'espace : les mobilités domicile-travail 249
b – Une solidarité territoriale absente 251
5-1-2 Les mobilités ferroviaires avant la mise en service de la branche Est 253
a – Une photographie des pratiques de mobilité ferroviaire sur une journée 254
- Une enquête réalisée dans les gares les plus fréquentées de l'aire Rhin-Rhône 254
- Une représentativité inégale des échantillons 256
b – Une destination privilégiée : la région parisienne 258
c - Une fonction de gares de correspondance impactée par la branche Est 266
d - Une solidarité territoriale révélée par les mobilités ferroviaires ? 268
e - Bilan des pratiques de mobilité ferroviaires confronté à la perception des voyageurs de la branche Est 273

5-2 UNE SOLIDARITÉ TERRITORIALE À CONSTRUIRE PAR LA BRANCHE EST ? 279

5-2-1 Un apport modeste pour les relations intra-métropolitaines 279
a – La branche Est : une transversale ferroviaire performante 279
b – Un gain d'accessibilité important entre les extrémités de l'aire Rhin-Rhône 281
5-2-2 Une solidarité territoriale à construire par le TER GV ? 290
a - L'expérience réussie du TER GV dans la région Nord-Pas-de-Calais 290
b – Une adaptation du TER GV difficile à mettre en œuvre dans le cas de l'aire Rhin-Rhône 293

TROISIÈME PARTIE - UNE DYNAMIQUE TERRITORIALE IMPULSEE PAR LA BRANCHE EST ? 301

CHAPITRE 6 – L'INTERVENTION DES ACTEURS DE L'AIRE RHIN-RHÔNE DANS LA DÉFINITION DU TRACE ET DE LA DESSERTE : UNE APPROPRIATION COLLECTIVE DE LA GRANDE VITESSE ? 305

6-1 LA LGV RHIN-RHÔNE : UN « AMÉNAGEMENT CONVOITÉ » 307

6-1-1 Une LGV d'envergure nationale et européenne, née d'une initiative locale 307
a - Un projet porté à l'origine par les acteurs du Nord-Franche-Comté 308
- L'évitement du Nord-Franche-Comté par les propositions de tracés de la LGV Est Européenne 308
- L'émergence de coalitions de projets 310
b - Une coalition de projet accompagnant le dossier de la LGV Rhin-Rhône jusqu'à sa finalisation 315
- Un projet inscrit dans les schémas directeurs des lignes ferroviaires à grande vitesse 315
- Un objectif prioritaire : l'accès à Paris 319

6-1-2 Une coalition de projet maintenue pour défendre un aménagement convoité menacé 325
a – Des divergences entre acteurs au sujet de la branche Sud 325
b – Un consensus de l'ensemble des acteurs face au POCL 329
6-2 UN EFFACEMENT DE LA COALITION DE PROJET DANS LA NÉGOCIATION DU SCHÉMA DE DESSERTE ? 333
6-2-1 Une démarche de concertation pour concilier des intérêts divergents 334
a - Les sources utilisées pour cerner les jeux d'acteurs 334
b - Trois acteurs majeurs : le gestionnaire, l'opérateur et les collectivités territoriales 335
6-2-2 – Une coalition de projet inexistante pour la démarche de concertation 336
a - Un enjeu : le respect du dossier d'approbation ministérielle 336
b - L'illusion de la Métropole Rhin-Rhône 337

CHAPITRE 7 – LES STRATÉGIES DE VALORISATION LIÉES A LA NOUVELLE OFFRE DE TRANSPORT : VERS L'ÉMERGENCE D'UN TERRITOIRE DE PROJETS ? 341
7-1 LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE : UN FACTEUR DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ? 343
7-1-1 La question des « effets structurants » 343
a – Une adaptation réciproque entre infrastructure et territoire 343
b – Les gares TGV : de nouveaux pôles de développement ? 345
7-1-2 Une méthodologie diversifiée pour évaluer le degré d'anticipation de l'arrivée du TGV par les acteurs de l'aire Rhin-Rhône 352
a - Des approches qualitative et quantitative complémentaires 352
- Les attentes des acteurs 352
- Le recensement des projets de valorisation 353
b – Deux outils graphiques : le relatiogramme et la frise chronologique 355
7-2 VERS L'ÉMERGENCE D'UN TERRITOIRE DE PROJETS ? 359
7-2-1 Des politiques de développement local et régional influencées par la grande vitesse ferroviaire 359
a – L'intégration de la nouvelle offre ferroviaire dans les documents de planification territoriale . 359
b –L'accessibilité et l'attractivité : deux thèmes privilégiés par les acteurs 364
c – Des volets d'action plus ou moins sensibles à la dynamique TGV 367
7-2-2 Un territoire de projets à l'échelon de l'aire Rhin-Rhône ? 369
a – Des disparités spatiales liées à l'accessibilité au réseau à grande vitesse 369
b – Les périmètres ayant une sensibilité faible et moyenne à la dynamique TGV 373
- Les pays en marge du tracé : une sensibilité faible et des projets spécifiques 373
- Dijon et Mulhouse : un enjeu d'aménagement urbain 376
c –Les agglomérations franc-comtoises : des territoires privilégiés pour l'émergence de projets ... 383
- Un contexte spatial différent mais des projets redondants 383
- Des systèmes d'acteurs soumis à de fortes inerties territoriales 393
- Le territoire de projets : une utopie ? 396

CHAPITRE 8 – LES STRATÉGIES DE PROMOTION ASSOCIÉES A LA BRANCHE EST : VERS LA CONSTRUCTION D'UNE IDENTITÉ COMMUNE ? 399
8-1 LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE : UN OUTIL DE PROMOTION TERRITORIALE ? 401
8-1-1 La construction de l'identité territoriale et les stratégies adoptées par les acteurs locaux 401
a - La notion d'identité territoriale en géographie 401
b – Une démarche récente : le marketing territorial 403

8-1-2 Le lien entre nouvelle offre de transport et promotion territoriale : le cas des LGV en France 405
a – Les stratégies commerciales de l'opérateur de transport 405
b – L'intégration progressive de la grande vitesse ferroviaire dans les stratégies de promotion des collectivités territoriales 406
c – La gare TGV : un marqueur de l'identité territoriale ? 409
8-2 UNE IDENTITÉ À CONSTRUIRE 414
8-2-1 Les enjeux de la construction d'une identité territoriale 414
8-2-2 Des stratégies de promotion de la Métropole Rhin-Rhône et de la SNCF destinées à améliorer la visibilité de l'aire Rhin-Rhône 415
a – La Métropole Rhin-Rhône : un chef de file pour la promotion touristique et culturelle 415
b – La SNCF : des actions commerciales dotées d'une dimension territoriale sous-jacente 418
8-2-3 Les stratégies de promotion des régions et agglomérations : des mesures non coordonnées 421
a – Une promotion commune pour les agglomérations de Franche-Comté 421
b – Bourgogne et Alsace : des stratégies de promotion plus mesurées 429

CONCLUSION GÉNÉRALE 437

BIBLIOGRAPHIE 453
LISTE DES FIGURES 475
LISTE DES TABLEAUX 482
LISTE DES GRAPHIQUES 483
LISTE DES ENCARTS 484
SIGLES ET ACRONYMES 485
ANNEXES 489
TABLE DES MATIÈRES 515

LABORATOIRE THÉMA – UMR CNRS 6049 – UNIVERSITÉ DE BOURGOGNE
2 BOULEVARD GABRIEL – 21000 DIJON – FRANCE