



HAL
open science

Des territoires au coeur d'un conflit d'aménagement : Stuttgart 21 et la Magistrale européenne Paris-Budapest

Anaïs Volin

► To cite this version:

Anaïs Volin. Des territoires au coeur d'un conflit d'aménagement : Stuttgart 21 et la Magistrale européenne Paris-Budapest. Géographie. Université de Lyon, 2020. Français. NNT : 2020LYSE2079 . tel-03248743

HAL Id: tel-03248743

<https://theses.hal.science/tel-03248743>

Submitted on 3 Jun 2021

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.



N° d'ordre NNT : 2020LYSE2079

THESE de DOCTORAT DE L'UNIVERSITÉ DE LYON

Opérée au sein de

L'UNIVERSITÉ LUMIÈRE LYON 2

École Doctorale : ED 483

Sciences sociales

Discipline : Géographie, Aménagement, Urbanisme

Soutenue publiquement le 9 décembre 2020, par :

Anaïs VOLIN

Des territoires au cœur d'un conflit d'aménagement.

Stuttgart 21 et la Magistrale européenne Paris-Budapest.

Devant le jury composé de :

Laurent GUIHERY, Professeur des universités, CY Cergy Paris Université, Président

Nacima BARON, Professeure des universités, Université de Marne-la-Vallée, Rapporteur

Aurélie DELAGE, Maîtresse de conférences, Université de Perpignan, Examinatrice

Florian WEBER, Professeur junior, Universität des Saarlandes, Examineur

Catherine PERRON, Chargée de recherche, Fondation Nationale de sciences politiques, Examinatrice

Lydia COUDROY DE LILLE, Professeure des universités, Université Lumière Lyon 2, Directrice de thèse

Contrat de diffusion

Ce document est diffusé sous le contrat *Creative Commons* « [Paternité – pas d'utilisation commerciale - pas de modification](#) » : vous êtes libre de le reproduire, de le distribuer et de le communiquer au public à condition d'en mentionner le nom de l'auteur et de ne pas le modifier, le transformer, l'adapter ni l'utiliser à des fins commerciales.

Université Lumière Lyon 2

Ecole doctorale 483 : ScSo

Laboratoire UMR 5600 Environnement Ville Société

Des territoires au cœur d'un conflit d'aménagement.

*Stuttgart 21 et la Magistrale européenne
Paris-Budapest.*

Anaïs VOLIN

Thèse pour l'obtention du doctorat en géographie

Sous la direction de Lydia Coudroy de Lille

Soutenue et présentée publiquement le 09 décembre 2020

Membres du jury :

Nacima BARON-YELLÈS, Professeure des Universités, Université Paris-Est Marne-la-Vallée. Rapporteur.

Lydia COUDROY DE LILLE, Professeure des Universités, Université Lumière Lyon 2. Directrice de thèse.

Aurélié DELAGE, Maître de Conférences, Université de Perpignan - Via Domitia. Examinatrice.

Laurent GUIHÉRY, Professeur des Universités, Université de Cergy-Pontoise. Rapporteur.

Catherine PERRON, Chargée de recherches, Sciences-Po Paris. Examinatrice.

Florian WEBER, Professeur junior, Université de la Sarre. Examineur.

En mémoire de Mauricette et Thierry

Remerciements

Parvenant enfin à la gare terminus de ce travail, je remercie chaleureusement celles et ceux qui en ont permis le bon déroulement et l'aboutissement.

J'adresse tout d'abord mes remerciements à ma directrice de thèse, Lydia Coudroy de Lille qui m'a accordé sa confiance depuis le master 2 et avec qui j'ai cheminé dans le monde universitaire franco-allemand durant ces années. Merci pour votre bienveillance grâce à laquelle j'ai pu terminer ce manuscrit.

Je tiens à remercier les membres de mon jury Nacima Baron-Yellès, Laurent Guihéry, Aurélie Delage, Catherine Perron et Florian Weber pour avoir pris le temps de lire et d'évaluer ce travail. Je me réjouis par avance d'échanger de nouveau avec vous après de stimulantes entrevues lors de colloques ou de visites sur le terrain.

Ce doctorat n'aurait pas été possible sans le soutien matériel de différentes institutions que je remercie pour leur appui : le programme de recherche franco-allemand « Saisir l'Europe-*Europa als Herausforderung* », l'Université Lumière Lyon 2 et l'Université Goethe de Francfort partenaires de ce programme. Je remercie également l'Université Franco-Allemande, l'Institut Historique Allemand et tout particulièrement le CIERA pour le financement de ma mission de terrain en 2015. Je tiens à remercier Nathalie Faure et Christian Wenkel pour leur confiance ainsi qu'Anahita Grisoni et Rosa Sierra qui ont su m'accompagner sur la route du doctorat. Une pensée amicale pour mes camarades doctorants allemands de « Saisir l'Europe », Susanne, Jonas et Eva. Je remercie également l'Institut d'urbanisme de Stuttgart et singulièrement le Professeur Jessen qui m'a accueillie dans ses locaux et offert un cadre de travail très agréable. Je remercie l'ensemble des acteurs qui m'ont reçue en entretien pour le temps accordé et pour tous ces échanges dans la langue de Goethe. Ma participation à de nombreux colloques et séminaires de recherche n'aurait pas été réalisable sans l'aide de mon laboratoire, merci à l'équipe de direction ainsi qu'à Patrick, Sèverine et Carla pour leur disponibilité et merci à l'École doctorale 483 ScSo. J'ai bénéficié de conditions optimales pour réaliser mon doctorat et suis consciente que cela a facilité son déroulement. Je remercie l'IRG, en particulier Jérôme Lejot, Ulysse et Chloé pour leur aide durant mon doctorat et au moment du rendu du manuscrit. J'adresse mes plus sincères remerciements à la composante Biogéophile de l'UMR 5600 EVS hébergée à l'ENS de Lyon pour leur accueil. Merci à Monique pour son aide précieuse, merci à Emmanuelle Boulineau, Antoine Laporte, Romain Garcier, Luc Merchez, Hélène Mathian et Hervé Parmentier pour tous ces échanges (in)formels.

Mon autre casquette de conducteur de train m'a conduit à exercer d'autres missions durant mon doctorat. Tout d'abord je remercie le département de géographie de l'Université Lumière Lyon 2 pour la confiance accordée durant mon monitorat. Je remercie également le département de géographie de l'Université Jean Moulin Lyon 3 pour m'avoir offert la possibilité d'enseigner auprès de ses étudiants durant un semestre. Enfin, je remercie amicalement l'ensemble du département de géographie de l'Université d'Avignon et des Pays de Vaucluse pour cette expérience d'enseignement en tant qu'ATER et pour votre intégration d'une « nordiste ». Merci à Laure Casanova et Guilhem Boulay pour la flexibilité accordée et le bureau côté sud dans lequel j'ai fait le plein de soleil l'hiver. Merci à Mathieu Coulon et Nathalie Brachet pour leur conseils avisés. Merci aux doctorants de la salle 2E13 de m'avoir aussi bien accueillie, même si nous ne supportons pas les mêmes équipes de rugby. Finalement je remercie le Centre Alain Savary et le Service Veille et Analyses de l'Institut Français de l'Éducation pour les missions proposées, à l'interface entre pédagogie et valorisation de la recherche. Merci à Patrick Picard, Olivier Rey et Catherine Reverdy pour avoir fait appel à un géographe et ainsi alimenté les débats sur acteurs et échelles.

Tout doctorant sait combien la conduite d'une thèse nécessite de solides soutiens collégiaux et rapidement les sphères professionnelles et privées s'entremêlent. Je remercie ici celles et ceux avec qui j'ai passé d'agréables moments et partagé l'expérience du doctorat. Merci à mes co-bureaux, Aurore, Caroline et enfin Clément qui ont supporté mes posters innombrables, ma passion des post-it et le marouflage surprise du lieu pour mon EVJF. Merci à Laëtitia, pour son entrain et pour ces séances partagées de bodysculpt. Merci à Fleur, Franck, Alexandre et Diego pour nos cafés-débats et soirées amicales ; merci également à Florence, Silvia, Jean-François et Louise pour ces autres cafés-thés pris entre deux portes ou deux couloirs. *Danke schon* à Lisa, meine Kollegin, avec qui j'ai partagé cette expérience franco-allemande universitaire et culinaire. Une mention spéciale à ma team « fifis – totally spies », Octavie et Nora, en souvenir de nos années master puis doctorat, nos skype en direct de trois continents, nos discussions zotéro, nos soirées l'Amour est dans le pré après de longues journées de thèse... Merci à vous, à vos amoureux et à baby renard de leur compréhension devant tant d'amitié et de travaux collectifs. Enfin merci à mes relecteurs, de la première et de la dernière heure, c'est à mon tour de terminer la thèse et de trinquer à la vie d'après.

Parce qu'il n'y a pas que la thèse dans la vie, il y a les amis et la famille aussi, j'adresse tous mes remerciements à celles et ceux qui m'ont soutenue durant ces années et qui ont compris que le doctorant en fin de thèse ne connaît pas les week-ends. Merci à mes amis d'Hypokhâgne, de Khâgne, Nina, Céline, Flora, Anne-Céline et Élodie ainsi que mes copains de Licence Benjamin et Romain de m'avoir encouragée durant mes premières années dans le supérieur à persévérer dans une voie pas aussi rectiligne qu'une LGV. Merci à mes amis du Nord-Isère et particulièrement à Emilie et Mélanie qui m'ont supportée à distance ou lors de soirées conviviales avignonnaises. Merci à Laure, Mattéo et leurs enfants pour le partage de ces moments clés de nos vies. Merci aux Scherrer and co. pour leur accueil au « royaume » et leurs encouragements alti-ligériens. Merci à Camille, Clément et à ma filleule Amélie, qui comprendra plus tard ce qu'était le travail de « marraine Anaïs ». Votre joie de vivre, les premiers sourires, pas et mots d'Amélie ont été moteurs tout au long du doctorat.

Pour finir, je souhaite remercier celles et ceux sans qui cette aventure très personnelle ne se serait pas aussi bien déroulée. Merci à ma belle-famille, à mes beaux-frères, nièces et neveu ainsi qu'à mes beaux-cousins et cousines. Merci à Evelyne pour ton soutien, ton écoute et tes conseils de lecture détente. J'ai une pensée émue pour ma grand-mère et mon oncle partis avant la fin de mon doctorat, je leur dédie mon manuscrit. Je remercie mes grands-parents, Monique et André, pour leur bienveillance et l'intérêt porté à ce vaste monde de la recherche. Merci pour tous ces moments passés ensemble qui permettent de se ressourcer. Merci également à mon parrain, Benoît, et à Fabrice pour ces soirées partagées. « mauruuru roa » à mes parents, Martine et Fabien, pour leur soutien sans faille durant toutes ces années. Merci pour ce chaleureux séjour à Stuttgart à la découverte des lieux emblématiques et merci de m'avoir transmis le goût des voyages. Notre road-trip à travers l'Allemagne et l'Autriche en 2008 a été le déclencheur de mon appétit pour la culture allemande, merci à vous de m'avoir toujours soutenue dans cette voie. Merci à ma sœur et mon beau-frère, Manon et Thomas, pour l'intérêt porté à mes recherches qui nous a occupé quelques soirées, pour votre accueil eurélien et pour l'affection témoignée depuis tant d'années.

Julien, mon époux, quelle aventure vécue ensemble toujours entre deux trains, deux villes, voire deux pays mais plus que jamais unis. Nous garderons en mémoire le meilleur de ces années. Ton soutien infaillible m'a permis de terminer ce long voyage et je te remercie pour toute ton attention, ta patience et ton amour.

Notes au lecteur

Contrat de diffusion



Ce document est diffusé sous le contrat Creative Commons « [Paternité – pas d’utilisation commerciale - pas de modification](#) » : vous êtes libre de le reproduire, de le distribuer et de le communiquer au public à condition d’en mentionner le nom de l’auteur et de ne pas le modifier, le transformer, l’adapter ni l’utiliser à des fins commerciales.

Crédits photographiques

Sauf mention contraire, toutes les photographies de cette thèse sont de l’auteur. Toutes les photographies de l’auteur ont un © apposé directement sur le cliché pour éviter la répétition d’une légende source ou auteur.

Sommaire

Remerciements	4
Sommaire.....	8
Sigles	9
Introduction générale.....	13
Partie I : La boîte à outils de la thèse – Préambule pour être sur de bons rails.....	26
Chapitre 1 : Un état de l’art thématique et régional	27
Chapitre 2 : « Le TGV en direction de Stuttgart va partir » : terrain de thèse, territoires de projets	68
Chapitre 3 : Méthodes et outils de la thèse.....	154
Partie II : Stuttgart 21 et la nouvelle LGV Wendlingen-Ulm : deux projets imbriqués pour le réaménagement de la ville-capitale et du <i>Land</i>	184
Chapitre 4 : Stuttgart 21, un projet d’aménagement à la fois ferroviaire et de réhabilitation urbaine.....	188
Chapitre 5 : Cap à l’est, la nouvelle LGV Wendlingen-Ulm	250
Partie III : Singularité et genericité de l’opposition au(x) projets(s).....	296
Chapitre 6 : Un conflit d'aménagement ancré dans un terreau local	299
Chapitre 7 : Essai de généralisation par la prise en compte des autres échelles de la contestation.....	369
Partie IV : Ce que produit le conflit d'aménagement sur les acteurs et les territoires.....	411
Chapitre 8 : Reconfiguration de l’échiquier d'acteurs	413
Chapitre 9 : La gare dans la ville, le nœud et la ligne – effets (im)matériels d’un vaste projet ferroviaire et urbain.....	444
Conclusion générale	477
Annexes	487
Bibliographie	547
Sitographie.....	582
Table des cartes	583
Table des figures.....	584
Table des photographies	587
Table des tableaux	589
Table des matières	590
Résumés.....	595

Sigles

- BBR : *Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung* = Ministère fédéral chargé de la construction et de l'aménagement du territoire
- BDLA : *Bund Deutscher Land BW Architekten* = Union allemande des architectes du *Land* du BW
- BPSU : *Bahnprojekt Stuttgart-Ulm* = projet ferroviaire Stuttgart-Ulm
- BUND : *Bund für Umwelt Naturschutz Deutschland* = Union allemande de protection de l'environnement et de la nature
- BW : *Baden-Württemberg* = *Land* du Bade-Wurtemberg
- CDU : *Christlich Demokratische Union Deutschland* = Union chrétienne démocrate d'Allemagne
- CE : Commission européenne
- DB : *Deutsche Bahn*
- DG MOVE : Direction générale de la Commission européenne en charge des Mobilités et Transports
- EC : *Expresscity* = Express-Cité
- FAZ : *Frankfurter Allgemeine Zeitung* = Quotidien généraliste de Francfort
- FDP : *Frei Demokratische Partei* = Parti politique libéral démocrate allemand
- GaWC : *Globalization and World Cities* = Classement des villes mondialisées
- GPII : Grands Projets Inutiles et Imposés
- IC : *Intercity* = Intercités
- ICE : *Intercity express* = Trains à Grande Vitesse allemands
- IHK : *Industrie und Handelskammer* = Chambre de commerce et d'industrie (CCI)
- IR : *InterRegional* = trains interrégionaux
- IRE : *InterRegionalExpress* = trains interrégionaux express
- K21 : *Kopfbahnhof 21* = désigne un projet alternatif de rénovation de la gare centrale de Stuttgart fondée sur la préservation de la gare terminus (ou gare de tête)
- LGV : Ligne (ferroviaire) à Grande Vitesse

- LGVFG : *Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz* = Loi d'aide au financement de projets de transports au sein des communes d'un *Land*
- LBBW : *Landesbank Baden-Württemberg* = Banque régionale du Bade-Wurtemberg
- ML : Manifestation du lundi = *Montagsdemo*
- MVI-BW : *Ministerium für Verkehr und Infrastruktur BW* = Ministère des transports et des infrastructures du *Land* du BW
- NBS : *Neue Baustrecke* = nouvelle ligne ferroviaire en construction entre Wendlingen et Ulm
- NBS W-U : *Neubaustrecke Wendlingen-Ulm* = nouvelle ligne (LGV) Wendlingen-Ulm
- PP17 : Projet prioritaire européen n°17
- RTE-T : Réseau Transeuropéen de Transport, traduction de TEN-T = *Transeuropean Network for Transport*
- S21 : Stuttgart 21
- *S-Bahn* : *schnell-Bahn* = Train urbain rapide (équivalent du Réseau Express Régional en France)
- SPD : *Sozialdemokratische Partei Deutschland* = Parti social-démocrate d'Allemagne
- SL-BW : *Statistisches Landesamt - Baden-Württemberg* = Service de statistiques du *Land* du BW
- SWR : *SüdwestRundfunk* = média radio et télévision dans le Bade-Wurtemberg
- TI : *Turmforum Information* = Tour d'information de la gare
- TGV : Train Grande Vitesse
- *U-Bahn* : *Untergrundbahn* = métro
- UE : Union Européenne
- VCD : *Verkehrs Club Deutschland* = organisation des usagers des transports écologiques
- VRS : *Verband Region Stuttgart* = Région métropolitaine de Stuttgart
- WRS : *Wirtschaftsförderung Region Stuttgart* = Agence de développement économique
- ZAD : Zone à Aménagement Différé, repris par des opposants à des projets d'aménagement pour signifier Zone À Défendre.
- ZOB : *Zentrale Omnibus Bahnhof* = gare routière centrale



Figure 1 : Bras de fer entre le chantier du projet Stuttgart 21 et les opposants qui manifestent chaque lundi depuis 10 ans („10 Jahre Montagsdemo“)

Source : Auteur de la caricature

Auteur : © Kostas Koufogiorgos, 2020

Introduction générale

2020 sonne l'anniversaire d'une décennie de travaux dans le cadre du projet Stuttgart 21. La première pierre était posée il y a 10 ans, le 2 février 2010, en présence des principaux porteurs du projet. Une décennie plus tard, Stuttgart 21 apparaît toujours comme « un des plus grands chantiers de construction en Allemagne » (Macht, 2020)¹ qui a embrasé la ville et le *Land* plusieurs années (Figure 1). Les journalistes de la rédaction du journal télévisé national interrogent ainsi le fait que Stuttgart 21 soit le projet ferroviaire le plus litigieux sur le territoire² allemand (Rédaction Tagesschau, 2020)³. Cet événement amène à effectuer un bilan de l'avancée de ce projet qui a mis les habitants de Stuttgart, ville laborieuse et discrète, sur le devant de la scène médiatique nationale (Rédaction Tagesschau, 2020). Le chantier dans la gare centrale ainsi que les travaux des différentes sections du projet Stuttgart 21 se poursuivent en 2020 avec comme objectif l'opérationnalité de la gare en décembre 2025 (Macht, 2020). Les espaces, dans et à proximité du bâtiment ferroviaire, ont été profondément transformés dans le but de procéder à une rénovation volumineuse de la gare. L'enterrement des voies ferrées et la réorganisation du nœud ferroviaire de Stuttgart permettront d'une part aux trains de traverser la ville sans devoir s'y arrêter et d'autre part libérera les emprises ferroviaires actuelles⁴ sur lesquelles un nouveau quartier urbain sera construit⁵.

¹ Article disponible en ligne et consulté le 01/09/2020.

URL : <https://www.tagesschau.de/inland/stuttgart21-baubeginn-jubilaum-101.html>

² Nous reprenons la définition de Maryvonne Le Berre de 1995 commentée par Jean-Benoît Bouron en 2018. « Maryvonne Le Berre distingue trois éléments de définition qui remontent aux premiers usages du mot territoire à l'époque moderne : ce sont la domination (un pouvoir qui s'exerce sur elle), l'aire (dominée par ce contrôle territorial) et les limites qui la ceignent, qui font d'une portion d'espace un territoire » (Le Berre, 1995, p. 602).

³ Article disponible en ligne et consulté le 01/09/2020.

URL : <https://www.tagesschau.de/inland/stuttgart21-chronologie-101.html>

⁴ Une petite partie a déjà été utilisée pour construire un quartier aux usages du sol mixte (commerces, logements, espaces verts), le quartier Europe, qui se situe au nord-ouest de la gare.

⁵ Quartier Rosenstein.

Regard du géographe sur ce vaste projet contesté

Un contexte sociétal foisonnant

Ma découverte du terrain stuttgartois en 2012 intervient au tout début des travaux dans la gare sans avoir envisagé à ce moment-là d'étudier ce projet ferroviaire et urbain⁶. Le tropisme bade-wurtembergeois m'avait pourtant gagnée et j'y suis revenue un an plus tard après avoir été fascinée par l'autonomie, l'opiniâtreté et le caractère europhile de cette ville-capitale et de son *Land*. Des événements majeurs se déroulent au début de la décennie 2010, entre autres la mise en place d'une nouvelle coalition politique à la tête du *Land* puis de Stuttgart, ce qui me convainc d'appréhender, en tant que géographe, ce projet d'aménagement outre-Rhin. Tout au long du doctorat, l'actualité demeure riche en événements observés à distance ou *in situ* durant les périodes de terrain, ce qui coïncide avec la publication de nombreux travaux universitaires en allemand à propos de Stuttgart 21. Cette thèse n'a pas pour objectif premier d'étudier l'achèvement des travaux et ses impacts futurs, j'ai donc choisi de concentrer ma récolte sur des matériaux qui englobent trois décennies, depuis le début officiel du projet en 1994 en passant par le commencement effectif des travaux (2010), jusqu'à la mise en service de la nouvelle gare prévue durant la décennie 2020. Le train, en particulier le TGV et son jumeau allemand l'ICE, a fait partie de ma thèse en tant qu'objet privilégié d'étude et en tant que mode de transport favori pour relier mon domicile, mon terrain de recherche ainsi que différentes villes dans lesquelles m'ont menée mes pérégrinations professionnelles⁷. Chaque trajet représentait donc une nouvelle occasion de m'instruire au sujet des gares et de leur rénovation⁸. J'ai été charmée par la monumentalité de ces gares centrales terminus du XIX^{ème} siècle⁹ situées aujourd'hui dans le centre de métropoles européennes et qui sont devenues l'objet de toutes les convoitises. La densification des centres urbains, encouragée par la hausse de la demande en foncier situé au plus près des aménités urbaines, a conduit au développement de nombreux projets de rénovation de gare en France et en Europe. L'objectif d'amélioration des capacités de ces gares centrales qui polarisent des flux de voyageurs croissants nécessite des travaux longs et de grande envergure dans des centres villes saturés. Les nouvelles parcelles,

⁶ Nous avons étudié, dans le cadre de notre mémoire de recherche de Master 1, l'implication du *Land* du BW dans la nouvelle coopération macro-régionale Danube.

⁷ Principalement la gare centrale de Francfort et la gare TGV d'Avignon.

⁸ La gare centrale de Francfort était le terrain d'un projet de rénovation en cours de rénovation tandis que la gare TGV d'Avignon me permettait d'observer les flux et l'architecture de cette gare-betterave.

⁹ Par exemple la Gare du Nord à Paris, la gare centrale de Francfort ou celle de Stuttgart.

disponibles grâce au déclassement des emprises ferroviaires, permettent la mise en place de vastes programmes immobiliers relativement standardisés¹⁰.

J'ancre ainsi mon travail dans une réflexion plus globale qui (pré)occupe les professionnels en géographie et en aménagement : comment concilier, sachant que la gare est redevenue un marqueur métropolitain apprécié, ces projets modernes herculéens avec la préservation du patrimoine architectural des bâtiments ? L'intérêt renaissant de la société civile et des universitaires pour les gares se manifeste par des critiques vives des projets de rénovation prévus dans différentes gares centrales européennes. L'exemple du programme « Gare du Nord 2024 » à Paris m'amène à m'interroger sur le changement dans la hiérarchie fonctionnelle¹¹ à l'intérieur du bâtiment de la gare. La tribune signée en septembre 2019 (Collectif d'architectes, urbanistes et historiens de l'art, 2019)¹² par un collectif d'architectes, d'urbanistes et d'historiens de l'art contre le projet annoncé fait écho à « l'appel au maintien de l'intégralité du monument historique » diffusé en 2008 par l'Association Gare Centrale de Stuttgart opposée au projet Stuttgart 21¹³. Ces professionnels défendent le patrimoine architectural qui serait amputé par les travaux au profit de zones commerciales agrandies. La remise en cause de l'essence de ces grands projets d'aménagement¹⁴ émane également d'individus de la société civile ayant acquis une expertise solide et un désir de participation au réaménagement de leurs villes. La contestation se fonde sur un désaccord souvent pluriel avec les caractéristiques du projet et se trouve exacerbée par le non-respect des délais de construction qui s'accompagne d'une hausse des coûts. Je reviendrai longuement, au cours du manuscrit, sur la notion de conflit d'aménagement afin de comprendre les enjeux (in)visibles inhérents à ces grands projets d'aménagement ferroviaire jumelés, dans la plupart des cas, avec un programme d'aménagement urbain. Le contenant, la gare, tout comme le contenu, les transports, animent en France et en Allemagne les débats des acteurs publics et privés depuis plusieurs décennies. Le ministère de la transition écologique français réaffirmait le 9 juillet 2020 que « le

¹⁰ Promotion d'un usage mixte des sols comprenant des immeubles avec des activités tertiaires supérieures, des logements privés, des espaces commerciaux ainsi que des espaces verts.

¹¹ Fonction transport – fonction commerciale – lieu de passage urbain.

¹² Article disponible en ligne et consulté le 01/09/2020.

URL : https://www.lemonde.fr/idees/article/2019/09/03/le-projet-de-transformation-de-la-gare-du-nord-est-inacceptable_5505639_3232.html

¹³ Texte de l'appel disponible sur le site internet de l'association, consulté le 27/07/2020.

URL : http://www.hauptbahnhof-stuttgart.eu/FR/stuttgarter_hauptbahnhof_aufruf.html

¹⁴ Recension d'une hausse de ce type de projets, cette augmentation en valeur est accentuée par une médiatisation croissante en particulier lorsqu'il y a occupation de l'espace du projet par des opposants (dont une des formes privilégiées est la Zone à Défendre).

développement ferroviaire [s'effectue] au service des mobilités sûres et propres »¹⁵. Selon moi cette déclaration confirme la volonté des acteurs publics de promouvoir le transport ferroviaire, dont la grande vitesse, dans un souci de durabilité. Ces grands projets de rénovation de gare ont pour objectif d'augmenter la capacité d'accueil de trains dans ces hubs. L'accessibilité, qui peut être favorisée par la grande vitesse ferroviaire, continue en effet de constituer un atout majeur pour les métropoles européennes. Je prendrai ainsi la mesure outre-Rhin du développement du réseau LGV aussi bien concernant son infrastructure que les gares polarisant ces flux de passagers.

Un contexte institutionnel propice à mon étude

Mes recherches ont été conduites au sein du programme de recherche franco-allemand en Sciences Humaines et Sociales (SHS) « Saisir l'Europe-*Europa als Herausforderung* »¹⁶. L'objectif résidait dans le dialogue scientifique entre jeunes chercheurs (doctorants et post-doctorants) français et allemands issus de différentes disciplines en SHS¹⁷, en étant encadrés par des universitaires confirmés. Nous avons travaillé à mieux comprendre l'Europe contemporaine, ses cadres de pensée (l'État social, la justice environnementale), ses acteurs ainsi que les différents processus à l'œuvre en son sein (mouvements sociaux, accès aux droits au chômage entre autres). J'ai ainsi fait partie d'un réseau pluridisciplinaire de chercheurs franco-allemands avec qui j'ai pu échanger lors de rencontres régulières. J'ai, par exemple, profité de l'expertise sur le *Land* du Bade-Wurtemberg (BW) de Jean-Louis Georget¹⁸ pour appréhender l'histoire de la construction de cette région. Un des objets centraux des recherches menées en équipe restreinte reposait sur la contestation des grands projets d'aménagement. J'ai travaillé avec Anahita Grisoni¹⁹, chacune sur un terrain étranger²⁰, à la compréhension des mouvements d'opposition locaux et de leurs éventuels liens avec d'autres à l'échelle européenne. J'ai bénéficié de ses conseils, en tant que sociologue, pour m'aiguiller dans mes choix méthodologiques adaptés à mon travail de géographe.

¹⁵ Dossier consulté sur le site du ministère au sujet des projets de LGV en France, consulté le 27/07/2020.

URL : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/projets-lignes-grande-vitesse-en-france#e1>

¹⁶ Site internet du programme, consulté le 27/08/2020.

URL : <http://www.saisirleurope.eu/fr>

¹⁷ Principalement histoire, sciences politiques, philosophie, sociologie et géographie.

¹⁸ Partenaire scientifique du réseau. Professeur des universités à l'Université Sorbonne Nouvelle – Paris 3 spécialisé en civilisation allemande.

¹⁹ Docteure en sociologie, Anahita Grisoni était post-doctorante du programme « Saisir l'Europe » et travaillait sur le mouvement NO-TAV opposé à la construction de la LGV entre Lyon et Turin.

²⁰ Son terrain se situait dans le Piémont italien.

J'ai ainsi été en capacité de produire de la connaissance sur l'Allemagne en tant que géographe française et d'orienter mes recherches sur le terrain souhaité. J'ai conservé une indépendance totale vis-à-vis des acteurs à l'initiative du projet étudié et des opposants à celui-ci. Ma posture de chercheuse en Sciences Humaines et Sociales n'était pas non plus celle de l'expert chargé d'évaluer les impacts effectifs du projet en cours de réalisation ou escomptés après la fin des travaux. En entretien, j'affirmais donc mon approche sensible des projets d'aménagement étudiés par l'intermédiaire d'une analyse des jeux d'acteurs et des recompositions territoriales induites. Les temporalités de mes périodes de terrain ont été un atout pour mes recherches dans la mesure où j'ai procédé à mes enquêtes quelques années après les événements les plus conflictuels qui se sont déroulés à Stuttgart. Les acteurs porteurs du projet et ses opposants étaient tout à fait disposés à me recevoir dans un contexte local plus apaisé. Malgré la postérité de mes enquêtes vis-à-vis de l'acmé de la contestation, j'ai recueilli des matériaux à distance et *in situ*, ce qui complète la littérature scientifique proluxe à ce sujet.

Réflexions à la croisée d'objets de recherche « tendance »

Thématiques actuelles sur un terrain confidentiel

Ma thèse questionne trois objets de recherche : les infrastructures ferroviaires dédiées à la grande vitesse, la gare et son quartier, enfin le conflit d'aménagement. L'objectif consistait à expliciter les enjeux pour chacun des objets mentionnés appliqués à trois projets (Stuttgart 21, la nouvelle LGV entre Wendlingen et Ulm, la Magistrale européenne). Mes recherches ont été menées majoritairement au sujet du projet Stuttgart 21 qui doit être saisi dans son contexte régional et transnational. La construction de la nouvelle ligne à grande vitesse ferroviaire entre Wendlingen et Ulm prolonge, quant à elle, les travaux entrepris dans le cadre de Stuttgart 21. Finalement, à l'échelle transnationale, les villes de Stuttgart et d'Ulm sont intégrées dans un projet de LGV transeuropéenne, la Magistrale pour l'Europe²¹, qui reliera, à terme, les villes de Paris et Budapest.

²¹ Dans l'ensemble du manuscrit, je distingue : la Magistrale pour l'Europe ou Magistrale européenne qui correspond à l'axe ferroviaire établi entre Paris et Budapest, du réseau de villes organisé pour défendre cet axe appelé Initiative Magistrale pour l'Europe constituée d'acteurs publics impliqués dans différentes collectivités territoriales au sein d'espaces desservis par la ligne ferroviaire.

Les infrastructures ferroviaires, pour le transport de personnes ou de marchandises, destinées aux courtes ou aux moyennes distances, alimentent de nombreux travaux universitaires en SHS et en ingénierie. En France, le courant de la géographie des infrastructures se développe dès la décennie 1990 (Troin, 1997a) suivant immédiatement les prémices de la grande vitesse opérationnelle en France dès 1981. Les géographes pensent les réseaux matériels comme des outils potentiels d'intégration politique dans un contexte d'émulation étatique concernant la mise en place de réseaux transeuropéens de transport (Brunet, 1991). L'intérêt pour les axes de transports labellisés UE continue de susciter l'engouement de géographes à l'exemple de Vesselin Siarov (2004) ou Eloïse Libourel (2015), travaux qui nous ont inspiré avec comme objet les corridors pan- ou transeuropéens.

La gare centrale et son quartier, oubliés de la rénovation urbaine jusque dans les années 2000, en dehors des projets permettant l'adaptation des infrastructures à la nouvelle desserte des gares en LGV, suscitent un nouvel engouement et figurent dans des programmes de recherches français et internationaux²² (Delage, 2013). Dans un contexte de rareté foncière dans les centres villes des métropoles européennes, la gare et son quartier sont courtisés par de nombreux acteurs publics et privés. Les emprises ferroviaires déclassées et la situation polarisante de la gare constituent des atouts forts dans le cadre de projets d'aménagement ferroviaire et urbain. Le projet Stuttgart 21 correspond, outre-Rhin, à ce type de (ré)aménagement.

Certains de ces grands projets, du fait entre autres de l'ampleur des travaux, de leur coût ou de la transformation induite sur la morphologie urbaine, sont contestés par des acteurs de la société civile. Les géographes enquêtent, dès la décennie 1990 (Lolive, 1999 ; Ollivro, 1997), sur ces projets récusés et qui sont à l'origine de conflits d'aménagement (Dziedzicki, 2001). Les travaux menés à Tours (Melé, Larrue et Rosemberg, 2004) influencent ma réflexion dans l'appréhension des liens complexes entre conflits et territoires. Je m'intéresse tout particulièrement à la mobilisation de l'espace par les opposants dans une lutte par, pour et sur celui-ci. Ce choix a été guidé par mon ancrage disciplinaire qui prend en compte d'abord les territoires ainsi que par une littérature foisonnante en sociologie qui nous a permis de comprendre en amont la composition de l'opposition.

²² Par exemple « Gares et quartiers de gare », „Bahnhilfe“ qui se sont déroulés dans la décennie 2000.

Pour leur part les publications scientifiques portant sur la ville de Stuttgart ou le *Land* du BW restent très confidentielles en géographie francophone (Perron, 2012)²³. La situation frontalière avec la France n'a pas constitué un facteur suffisant face à la notoriété de territoires avec une identité séculaire comme la Bavière, ou un intérêt plus récent porté pour les espaces de l'ancienne RDA (Lacquement, 1995 ; Roth, 2006), l'actuelle capitale Berlin étant devenue le terrain de recherche privilégié en Allemagne (Grésillon, 2000 ; Laporte, 2011). Nous souhaitons ainsi mieux faire connaître Stuttgart et son *Land* puisqu'ils sont impliqués dans de nombreux projets avec la France et avec la région Auvergne-Rhône-Alpes, qui représente un partenaire important. Le cadrage territorial de la thèse demeure au service de notre analyse multiscalaire des trois projets étudiés. Stuttgart 21 est le noyau de nos recherches auquel se greffent le projet de nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse entre Wendlingen et Ulm et la Magistrale européenne entre Paris et Budapest (Figure 2)²⁴. En France, le projet Stuttgart 21 demeure peu connu et bénéficie d'une médiatisation partielle à propos de la remise en cause du projet. Deux moments illustrent ce constat et justifient notre volonté d'apporter un éclairage scientifique à ce sujet²⁵. Tout d'abord la violente répression policière de la manifestation citoyenne du 30 septembre 2010 a sorti la ville de son anonymat médiatique une première fois²⁶. Ensuite François Hollande, lorsqu'il était président de la République, a cité l'exemple du référendum à propos de Stuttgart 21 pour étayer son argumentaire en faveur d'un référendum au sujet du projet de nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes²⁷ (Lemaître, 2016).

²³ Rapport disponible en ligne et consulté le 01/09/2020.

URL : <https://www.sciencespo.fr/ceri/fr/content/le-bade-wurtemberg-un-modele-de-developpement-regional>

²⁴ Exposition située initialement dans la Tour de la gare de Stuttgart dite „*Turmforum Information*“ (exposition fermée en 2019 et ouverte ailleurs en 2020). Nous utiliserons l'abréviation TI pour l'ensemble du manuscrit.

²⁵ La traduction en français de l'article d'Annette Ohme-Reinicke publié dans la revue *Espaces et sociétés* en 2015 (Ohme-Reinicke et al., 2015) tend à rendre visible, à la communauté scientifique française, les enjeux du projet Stuttgart 21, déjà analysés dans des publications en allemand et en anglais.

²⁶ Six articles paraissent, en ligne, sur *Euronews*, en version française, en octobre 2010 sur la contestation du projet Stuttgart 21.

²⁷ Notre-Dame-Des-Landes est un projet datant de la décennie 1970 qui prévoyait la construction d'un nouvel aéroport pour la région de Nantes sur la commune de Notre-Dame-des-Landes. L'opposition à ce projet se manifeste notamment par l'occupation d'espaces convoités et après plusieurs décennies de débats le projet est abandonné en 2018. Cf. la revue de presse scientifique publiée par *Géokonfluences* en 2018.

URL : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/actualites/veille/revues-de-presse/ndl-conflit-d-acteurs>

Nécessaire de voyage pour aborder le manuscrit

Avant de prendre place à bord du train en direction de Stuttgart, nous devons préciser un élément temporel indispensable durant la lecture du manuscrit. Les projets étudiés, en premier lieu desquels Stuttgart 21, restent inachevés au moment où nous terminons l'écriture de la thèse. Cela signifie que nos analyses à partir des matériaux collectés s'appuient sur ce qui a déjà été réalisé mais ne s'ancrent pas sur l'appréhension des retombées réelles observables après la fin des travaux. Certaines données comme le coût total des projets demeurent des estimations. La mise en place du projet et les premières réalisations qui se déploient depuis trois décennies suffisent à constituer un réservoir foisonnant d'éléments à examiner.

Nous présentons ici quelques informations factuelles indispensables sur notre terrain d'étude ainsi que sur les projets examinés dans le but d'amorcer sa découverte. Stuttgart incarne la capitale du *Land* allemand du Bade-Wurtemberg depuis 1952 et le chef-lieu de la région métropolitaine de Stuttgart²⁸ depuis 1994. Elle comptait un peu plus de 600 000 habitants au 1 janvier 2020, ce qui la place en septième position des villes les plus peuplées d'Allemagne. Le BW représente la troisième puissance du pays démographiquement et économiquement, fermant la marche d'un podium dominé par la Rhénanie-du-Nord-Westphalie²⁹ et la Bavière. Sa situation privilégiée au cœur de la Banane bleue et son tissu économique performant, qui s'appuie sur des entreprises mondiales ainsi qu'un grand nombre de PME, permettent au BW d'être en 2020 une région puissante au sein de l'UE, en restant discrète.

²⁸ *Verband Region Stuttgart*.

²⁹ Sièges du triangle d'or Essen-Düsseldorf-Dortmund complété par la ville de Cologne.

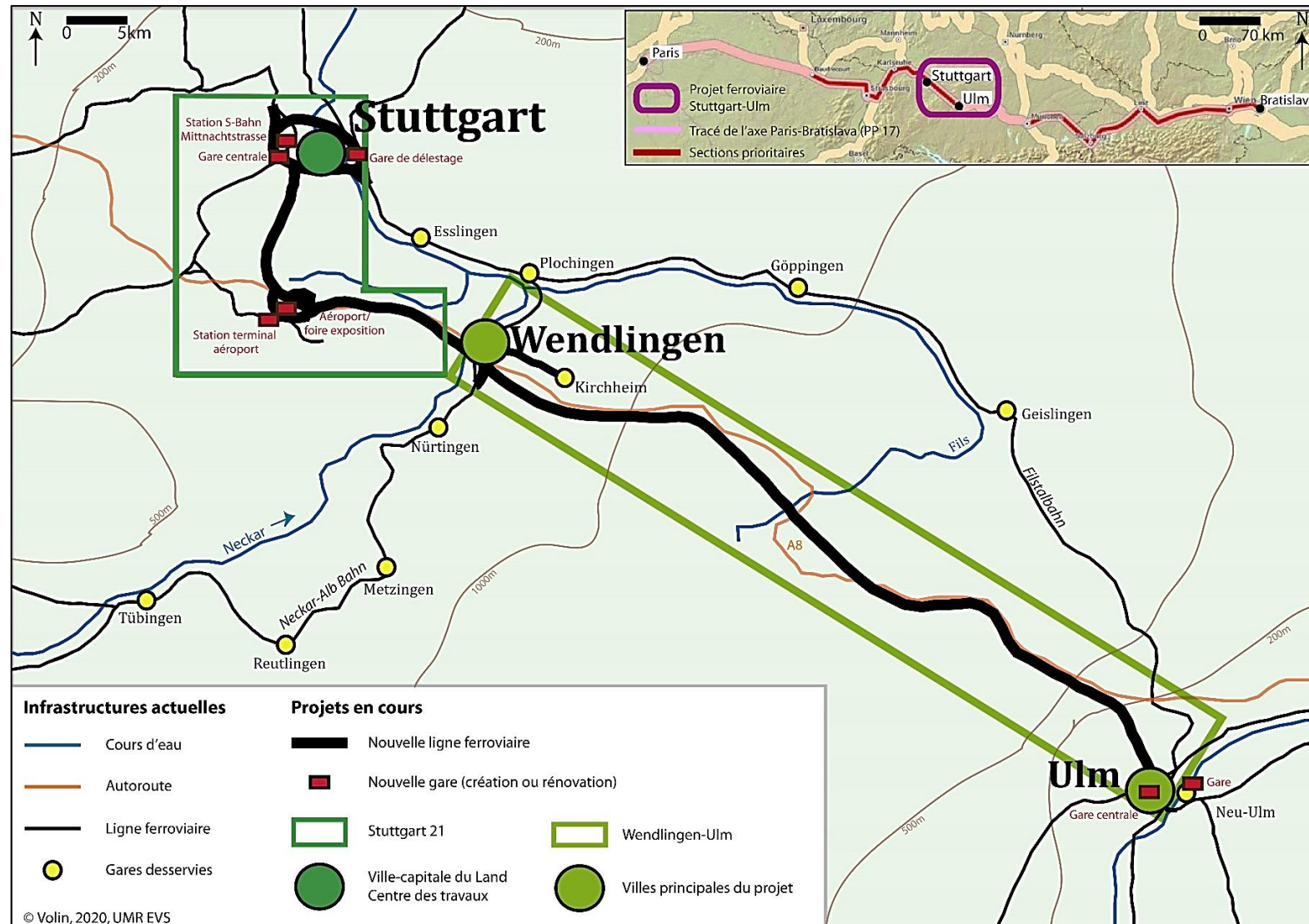


Figure 2 : Présentation des projets Stuttgart 21 et Nouvelle LGV Wendlingen-Ulm

Source : Adaptation de l'auteur d'après iconographie présentée au sein de l'Exposition permanente à propos du projet ferroviaire Stuttgart-Ulm (Stuttgart)

Le projet d'aménagement ferroviaire et urbain Stuttgart 21, signé en 1994 par des acteurs locaux, métropolitains, régionaux et nationaux comporte d'un côté la rénovation de la gare centrale de Stuttgart par l'intermédiaire de la transformation du bâtiment et des infrastructures afin que la gare terminus devienne une gare traversante. D'un autre côté il est prévu l'aménagement de deux nouveaux quartiers urbains, le quartier Europe et le quartier Rosenstein, à la place des emprises ferroviaires inutilisées dans le cadre d'une réorganisation totale du nœud ferroviaire de la ville. Une nouvelle liaison ferroviaire à grande vitesse permettra de relier la gare centrale de Stuttgart à l'aéroport en moins de 10 minutes et se prolongera³⁰ par une autre LGV jusqu'à la ville d'Ulm³¹ située plus à l'est, à la frontière bavaroise. La restructuration du hub central de Stuttgart ainsi que les nouvelles LGV parcourant le *Land* du BW s'insèrent depuis 2004³² dans le projet d'axe transeuropéen de transport entre Paris et Budapest (projet prioritaire européen n°17). Les acteurs publics et privés sont nombreux à participer à ces différents projets indépendants mais reliés par une infrastructure ferroviaire. La longue mise en place du projet, environ 15 ans, a embrasé la ville-support de Stuttgart et a conduit à des modifications notables des jeux d'acteurs locaux et régionaux dans le cadre de l'élection de nouvelles coalitions politiques qui ont détrôné les chrétiens-démocrates, notamment en place dans la ville depuis 1974. Un « tsunami vert » (Perron, 2011a) s'est abattu sur le territoire du BW en 2011 et celui de la ville-capitale en 2014, influençant le déroulement du projet Stuttgart 21 dans la mesure où le Ministre-président du *Land* et le maire de Stuttgart incarnent un parti opposé à ce projet.

Ces éléments contextuels croisés avec les apports bibliographiques sur des objets ancrés dans une actualité scientifique riche ont déterminé notre question de recherche formulée ainsi : **dans quelle mesure le projet Stuttgart 21 participe-t-il à l'affirmation d'un territoire aréolaire (échelles locale et métropolitaine) par l'intermédiaire d'un projet réticulaire ?** Je mets en regard la structure, le bâtiment de la gare et par extension son quartier rénové, avec l'infrastructure, les voies ferrées qui permettent des liaisons régionales, nationales et transnationales. J'interroge les reconfigurations des jeux d'acteurs et des jeux d'échelles induites par le déroulement chaotique du projet dont les enjeux dépassent l'espace-support de la ville.

³⁰ Ligne ferroviaire qui dessert l'aéroport jusqu'à la ville de Wendlingen.

³¹ Projet de LGV entre les villes de Wendlingen et Ulm.

³² Projet effectif de 2004 à 2013. Depuis 2014, le projet a été scindé en deux tronçons (Paris-Strasbourg) (Strasbourg-Budapest) qui appartiennent chacun à un nouveau corridor transeuropéen de transport.

Itinéraire de notre trajet

Le discours du chef de bord

Afin d'apporter progressivement des éléments de réponse à mon questionnement de géographe, j'ai construit mon manuscrit comme un train qui sera composé d'une locomotive de tête à laquelle seront accrochés trois wagons. Les deux premiers sont interdépendants et similaires et précèdent un dernier wagon qui prend de la distance dans le but d'extraire des idées générales à partir des faits analysés. La voiture de tête comporte le matériel épistémologique, factuel et méthodologique nécessaire à l'appréhension du projet Stuttgart 21. Les wagons jumeaux explicitent chacun un point de vue exprimé sur le projet par l'intermédiaire de la voix des porteurs puis des opposants à Stuttgart 21. La compréhension des enjeux (politiques, économiques, sociaux, patrimoniaux, environnementaux) pour chacun des partis gage de la pertinence des idées développées dans la dernière partie. Le wagon de queue accueille deux compartiments, l'un regroupe les réflexions à propos des jeux d'acteurs et l'autre celles sur les jeux de territoire.

La composition du train

Mes quatre parties s'articulent autour de deux attelages : un premier entre la partie I et les parties jumelées II et III, dans la mesure où le voyageur doit posséder la boîte à outils de la partie I pour les aborder. Le second attelage accroche les parties I, II et III à la partie IV puisque ce sont elles qui alimentent les analyses englobantes proposées dans cette dernière.

Le cadrage général de la thèse fait l'objet de la première partie grâce à une approche épistémologique (Chapitre 1) qui rend compte des champs disciplinaires dans lesquels mon travail s'enracine. La présentation des terrains et de mon objet ferroviaire (structure et infrastructure) considéré à plusieurs échelles sert à la connaissance du territoire support des projets étudiés (Chapitre 2). Je détaillerai finalement ma méthodologie dans laquelle l'approche qualitative est privilégiée (Chapitre 3).

La deuxième partie décrypte les multiples enjeux énoncés par les porteurs des projets depuis leur esquisse jusqu'aux travaux en cours et à venir après 2020. Le chapitre 4 concerne uniquement ce qui se déroule dans la gare de Stuttgart et au sein des deux nouveaux quartiers urbains programmés. Le chapitre 5 recense les enjeux à une échelle plus petite, celle du *Land* du BW par l'intermédiaire de l'étude des travaux prévus à l'aéroport de Stuttgart ainsi que la construction de la nouvelle LGV entre Wendlingen et Ulm (Chapitre 5).

La troisième partie décortique la pluralité des enjeux mis en exergue par les opposants. Le chapitre 6 prend en considération les motifs et la chronologie de la contestation dans une perspective locale. Le chapitre 7 interroge, par le prisme de la géographie, le caractère transnational des mouvements d'opposition à Stuttgart 21 en travaillant sur le réseau des Grands Projets Inutiles et Imposés.

Enfin, j'expose mes résultats généraux au sujet des premiers changements observés dans les jeux d'acteurs (Chapitre 8) et dans les configurations territoriales (Chapitre 9) depuis plus de trois décennies durant lesquelles les projets étudiés se sont déroulés, sans que l'histoire soit terminée puisque les travaux sont inachevés au moment de la clôture du manuscrit.

Partie I : La boîte à outils de la thèse – Préambule pour être sur de bons rails

« L’histoire du chemin de fer est liée à toute l’histoire du territoire, de l’espace et elle est loin d’être complètement écrite » (Merlin, 1991)

Cette première partie a pour finalité d’exposer le déroulement de notre démonstration afin d’en montrer l’originalité. Les réflexions menées s’ancrent nécessairement dans une lignée épistémologique, à plusieurs ramifications dans notre cas (Chapitre 1). Ainsi que l’a écrit Pierre Merlin, s’intéresser au chemin de fer contient intrinsèquement l’étude du territoire support de cette infrastructure. Nous accompagnerons ainsi notre lecteur dans une appréhension géographique et multiscalaire de notre terrain (Chapitre 2). Les villes de Stuttgart, Ulm et Bruxelles seront les éléments principaux de notre argumentation, symbolisant chacune une échelle d’analyse singulière. Stuttgart représentera l’échelon local et métropolitain du projet Stuttgart 21. Ulm constituera notre terminus régional à travers le projet de LGV depuis la ville-capitale du *Land*. Bruxelles témoignera de la considération dans notre étude de la plus petite échelle, celle de l’UE, agissant dans les territoires par la mise en place d’infrastructures de transports transnationales. Nous terminerons par l’explicitation des différents outils choisis et utilisés pour la collecte et l’analyse de nos données (Chapitre 3).

Chapitre 1 : Un état de l'art thématique et régional

Ce chapitre a pour objectif de déterminer le cadrage épistémologique qui structure la thèse. L'ancrage est en réalité triple et concerne différentes thématiques de la recherche. Nous montrerons comment la thèse se situe au croisement de deux champs thématiques de la discipline (Transport et Conflits) et d'une démarche plus « territoriale » (Le *Land* du BW et sa ville-capitale). La deuxième partie de ce chapitre sera consacrée aux travaux existants sur Stuttgart 21 classés selon le point de vue adopté (plutôt partisan ou plutôt opposant au projet). Enfin, à l'aune de l'état de l'art, nous exposerons les trois hypothèses que nous soutenons et qui seront confirmées ou infirmées par les arguments avancés dans la suite du texte.

1.1 : Un triple cadrage épistémologique

La thèse s'inscrit dans un triple sillon épistémologique³³ regroupant la géographie des transports et des infrastructures, la géographie des conflits et la géographie régionale sur l'Allemagne. Ces trois entrées nous permettront d'analyser le projet Stuttgart 21 à la lumière des travaux antérieurs de géographes francophones. Chacun de ces sous-champs sera développé successivement afin d'en extraire les éléments généraux qui cadreront l'étude du projet choisi.

³³ Le choix d'une focalisation sur la littérature scientifique francophone est motivé par de nombreux critères objectifs ainsi qu'un positionnement scientifique propre à l'auteur.

1.1.1. : Géographie des transports, des infrastructures et des gares

Nous prenons soin ici de retracer notre filiation intellectuelle en commençant par le sous-champ le plus classique et le plus englobant, la géographie des transports³⁴. Il existe deux focales d'étude qui nous ont orienté vers deux thématiques de recherche. D'une part le mode de transport étudié, la grande vitesse ferroviaire, a nécessité d'explorer la géographie des infrastructures et des réseaux qui s'est déployée à partir de l'extension des LGV en France et en Europe. D'autre part nous nous sommes intéressés au bâtiment de la gare et à son quartier, ce qui nous a conduit à lire des travaux contemporains inscrits dans une période de regain d'intérêt pour ces monuments urbains.

Géographie des transports

La géographie des transports, comme sous-champ de la géographie humaine (Bailly, 2001), a pour objet d'étude « le système de transport et les interrelations de celui-ci avec son environnement physique, économique et social » (Pini, 2001, p.176)³⁵. Les chercheurs tentent ainsi de comprendre et d'exposer en quoi le transport est un « facteur expliquant l'organisation et la dynamique des territoires » (Pini, 2001, p.175). La majorité des travaux conduits en France jusque dans les années 1970 se focalisent sur un seul mode de transport³⁶, néanmoins Jean Ritter (1971) et Maurice Wolkowitsch (1973) envisagent une approche multimodale des transports, particulièrement intéressante pour notre étude³⁷. Il s'agit d'étudier plus généralement les interrelations existantes entre le système de transport dans son ensemble et l'environnement regroupant le milieu physique, économique, politique ainsi que les équipements technologiques à disposition d'un territoire. Les travaux parus dans les années 1990 en France approfondissent cette approche globale (Mérenne, 1995 ; Wolkowitsch, 1992) et développent la théorie d'une vision intégratrice des transports³⁸ (Bauchet, 1996 ; Varlet, 1992). En effet, les avancées

³⁴ Les sous-champs soulignés seront développés en suivant.

³⁵ Giuseppe Pini a rédigé un chapitre consacré à la géographie des transports et qui figure dans ce manuel (Pini, 2001).

³⁶ Les travaux de Marcel Blanchard (1942) s'intéressent au transport ferroviaire tandis que René Clozier (1963) étudie l'ensemble des transports terrestres.

³⁷ Nous pouvons évoquer deux raisons à notre intérêt porté aux travaux sur l'approche multimodale. Tout d'abord nous notons le tournant épistémologique des années 1970 durant lesquelles les travaux scientifiques sur la multimodalité se développent dans le champ de la géographie des transports. Ensuite nous rappelons que les projets d'aménagement étudiés dans notre thèse rassemblent plusieurs types de transports que les acteurs tentent de concilier.

³⁸ Idée développée selon laquelle à travers les infrastructures matérielles, se crée une cohésion voire une identité commune entre les pays de l'UE. L'objectif sous-jacent réside dans la facilitation de l'intégration concrète et immatérielle des nouveaux États de l'UE grâce à des infrastructures de transports ancrées dans les territoires.

techniques de la fin du XX^{ème} siècle, dont la mise en circulation des premiers TGV, ainsi que la mise en place dès 1994 du réseau transeuropéen de transport (en Europe occidentale) instaure une croyance dans la capacité d'infrastructures matérielles à créer des liens visibles et invisibles au sein des territoires. Cette idée, bien que rapidement remise en cause (Offner, 1993 ; Offner et al., 2014), continue de perdurer dans la tête des acteurs publics et privés impliqués dans des projets d'aménagement d'infrastructures. Dès la fin du XX^{ème} siècle et massivement au début du XXI^{ème} siècle, les géographes changent leur angle d'étude et ne considèrent plus le transport en lui-même, mais s'intéressent davantage à l'infrastructure (Ageron, 2013). Parmi les différentes composantes du transport, ce sont les axes³⁹ et les terminaux⁴⁰ qui sont étudiés, au détriment des modes⁴¹ et des voies⁴² (Mondou, 2017). Ces infrastructures sont construites pour accueillir des flux de passagers et de marchandises, et sont étudiées par les géographes (Kaufmann, 2008) sous la notion de mobilité. Celle-ci est, au sens de Jean-Jacques Bavoux « 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). Cette notion renvoie à différents usages d'un mode de transport, qui peut être professionnel ou personnel, individuel ou collectif. Nous avons fait le choix de ne pas prendre en compte ces aspects⁴³ dans notre thèse puisque cela nécessiterait une étude à part entière.

Ainsi nous nous centrons sur la question des réseaux qui « structurent l'espace suivant des formes d'organisation linéaire ou ponctuelle » (Wolkowitsch, 1992, p.142) et la manière dont leur importance dans le système de transport amène les géographes français à réfléchir aux notions de réticularité⁴⁴ et de nodalité⁴⁵. Notre ancrage épistémologique se rapproche de ce fait davantage de la géographie des infrastructures que des autres courants énoncés auparavant dans la mesure où nos travaux portent directement sur « les infrastructures ou ensemble des voies de communication et des installations terminales (aéroports, gares, ports...) [qui] contribuent à l'organisation de l'espace à travers les échelles spatiales, à son découpage en sous-ensembles, à son irrigation et à sa structuration » (Mérenne, 2013, p.11).

³⁹ Corridors de transit.

⁴⁰ Structures de réception et d'émission des flux : aéroports, gares, ports.

⁴¹ Étude des systèmes techniques utilisés par les différents transports.

⁴² Ancrage territorial des infrastructures : terrestre, maritime ou aérien.

⁴³ C'est-à-dire que nous n'étudierons pas les mobilités des biens et des personnes en termes de flux et les contraintes inhérentes à ceux-ci.

⁴⁴ « capacité d'une structure quelconque à s'organiser et à fonctionner en réseau » (Bavoux et al., 2005, p.220).

⁴⁵ « ensemble des propriétés qui caractérisent un nœud de transport » (Bavoux et al., 2005, p.218).

Géographie des infrastructures et des réseaux

La géographie française a consacré à la fin des années 1990 un double numéro des *Annales de géographie* (Troin, 1997a) ainsi qu'un numéro d'*Espaces et Sociétés* (Pellegrino, 1998) à la géographie des infrastructures, ce qui témoigne de l'intérêt porté par la communauté scientifique à cette thématique dans une décennie riche en décisions politiques sur le thème des transports. En effet la mise en circulation en France des premiers TGV sur l'axe Paris-Lyon dès 1981 puis du TGV Atlantique (1990) et du TGV-Nord entre Paris et Lille (1993) incite les chercheurs à prendre en compte la grande vitesse ferroviaire, en particulier ses effets territoriaux. Certains étudient ce mode de déplacement comme une nouvelle offre de mobilités, ce qu'explicitent Jean Ollivro (2000, 2006) ou Anne Bretagnolle (1999) à travers l'examen des conséquences sociales de la contraction de l'espace-temps. La possibilité de voyager plus rapidement interroge ces géographes à propos de l'inégal accès à la grande vitesse ferroviaire en fonction des CSP et des territoires habités en montrant que ce sont les catégories les plus favorisées qui bénéficient le plus de ce nouveau mode de transport. Pour notre thèse nous nous focaliserons sur l'infrastructure ferroviaire en tant que telle et ancrerons notre réflexion dans celles des géographes qui signent en 1997 un numéro double des *Annales de géographie* consacré aux effets spatiaux de la mise en place des LGV. L'approche qu'y développent Philippe Menerault, Jean Ollivro, Jean-François Troin et Pierre Zembri (Troin, 1997a) est centrée sur le transport ferroviaire sous l'angle des retombées économiques en lien avec la théorie des effets structurants du transport définis comme « l'ensemble des conséquences déclenchées par une infrastructure ou un service de transport sur l'espace géographique en matière de localisation des populations, des activités et de développement local et régional » (Bavoux et al., 2005, p.206). Dès 1993, Jean-Marc Offner avait émis des réserves sur les effets supposés de la construction d'infrastructures de transports dans un article notable intitulé « Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique » (Offner, 1993). Ses confrères Jean-Jacques Bavoux, Francis Beaucire, Laurent Chapelon et Pierre Zembri co-signent un ouvrage en 2005 dans lequel ils confirment l'idée de Jean-Marc Offner pour qui la théorie des effets structurants des infrastructures de transport demeure une chimère. Les auteurs du manuel *Géographie des transports* (Bavoux et al., 2005) apportent ainsi la précision suivante : « L'infrastructure ne constitue pas une condition nécessaire, car son existence ne suffit pas à déclencher une dynamique économique et sociale positive [...] l'infrastructure libère des potentialités, mais ce n'est pas une condition *sine qua non* du développement » (Bavoux et al., 2005). La controverse continue d'alimenter les débats des géographes dans les

décennies suivantes (Crozet, 2011 ; Drewe et Joignaux, 2002 ; Offner, 2009) et Jean-Marc Offner, lui-même, revient, dans une contribution collective au numéro 1 de 2014 de *l'Espace géographique*, sur son texte pionnier de 1993 qui « dénonçait les lacunes méthodologiques des études concluant aux impacts "mécaniques" des infrastructures de transport et soulignait le rôle de ce "mythe" des effets structurants dans la prise de décision [politique] » (Offner et al., 2014). Également Antoine Frémont, dans ce même numéro de *L'Espace géographique* (Offner et al., 2014), apporte sa contribution aux discussions en posant la question suivante : « au-delà du mythe, les transports [sont-ils] : un levier pour des projets de territoires ? ». Cette interrogation constitue le cœur de nos propres réflexions puisque nous posons la question d'une **potentielle** dynamisation d'un territoire par l'intermédiaire de la construction d'une nouvelle infrastructure de transport en prenant en compte ce qui a été montré par François Plassard, à savoir que « les réseaux n'ont pas d'effets automatiques » (Offner et al., 2014). Ces différents travaux ont fortement nourri nos pensées et justifient notre insertion dans la géographie des infrastructures, non pas dans sa dimension proprement technique, mais davantage dans son volet spatial d'aménagement urbain (dimension économique, sociale, politique).

Les recherches en géographie se poursuivent sur de nouvelles LGV, en particulier en France celle qui a été mise en service en 2018, la ligne Sud Europe Atlantique entre Paris et Bordeaux (Fouqueray, 2016 ; Fouqueray et Manceau-Antoniazzi, 2017) auquel la revue *Norois* consacre un numéro entier intitulé « Observer l'impact des LGV : acteurs et territoires du grand Ouest français » (Billard et Bertrand, 2018). L'extension du réseau LGV en Espagne intéresse également les géographes français dans la mesure où l'Espagne possède un réseau LGV aussi grand que celui de la France en 2018⁴⁶ (Union européenne, 2019) et apparaît comme le pays doté du plus grand réseau LGV en Europe. Nacima Baron-Yèlles et Eloïse Libourel étudient conjointement le lien entre le développement de la grande vitesse ferroviaire et les jeux d'acteurs et de territoires sous-jacents (Baron et Libourel, 2012). Ander Audikana complète ces recherches d'une part en se focalisant sur les controverses concernant la LGV du Pays Basque (Audikana, 2015) et d'autre part en adaptant une focale davantage macro (Audikana, 2017) qui rejoint l'approche actorielle adoptée par Nacima Baron-Yèlles et Eloïse Libourel.

La notion de réseau complète aussi notre approche en géographie des infrastructures puisqu'elle est devenue incontournable dans les publications scientifiques et dans la littérature grise étudiées. Un réseau est un « ensemble de nœuds ou lieux reliés entre eux par un certain

⁴⁶ L'Espagne comptait en 2018, 2852 km de LGV tandis que la France enregistrait 2734 km de LGV en 2018 (données de la Commission européenne, 2019).

nombre d'infrastructures ou arcs » (Plassard, 2003). Il peut être matériel ou immatériel (flux financiers par exemple). Pour certains géographes il existe un lien fort entre réseau et territoire qui peut se traduire par la naissance d'une territorialité réticulaire⁴⁷ par l'intermédiaire d'axes et de nœuds (Dupuy, 1991). Les géographes français François Caron et Etienne Auphan (2008) Éric Cinotti et Jean-Baptiste Tréboul (2000), Marie Madeleine Damien (1999), Jean Debrie et Claude Comtois (2010), Eloïse Libourel (2015) et Jean Varlet (2000) se sont appropriés la notion de réseau et l'étudient en particulier sur le territoire communautaire du fait du développement d'axes transeuropéens de transport (Chapitre 2). La géographie économique et les économistes ont souligné le rôle des programmes européens faisant la promotion de ces réseaux puisque les échanges seraient facilités grâce à eux (Chatti, 2010 ; Dubois, 2010 ; Sichelschmidt, 1999). Avant que ces réseaux soient mis en place sur les territoires, le GIP Reclus dont Roger Brunet (Brunet, 1991) réfléchissait aux différentes possibilités de structurer le territoire européen à partir de l'existant, c'est-à-dire de penser l'aménagement du territoire à partir d'une Europe polycentrique et qui doit le rester pour assurer sa compétitivité.

Le géographe allemand Bernd Scholl (Scholl, 2014) renouvelle, quant à lui, la question de la gouvernance des infrastructures de transport en Europe à travers l'étude du projet prioritaire n° 24 Rotterdam-Gênes⁴⁸ (Chapitre 2). En particulier lorsqu'il s'agit de longs projets transnationaux, il apparaît primordial que les différents acteurs se coordonnent. Bernd Scholl insiste sur l'importance de la communication entre les acteurs qui prennent les décisions et ceux qui mettent en place le projet sur le terrain. De son côté Eloïse Libourel (2015) apporte un éclairage méditerranéen par l'étude de la mise en place du corridor ferroviaire Algésiras-Budapest-Ukraine⁴⁹. Les travaux de Bernd Scholl et Eloïse Libourel ont été inspirants pour nous dans la continuité des réflexions menées par Roger Brunet il y a près de 30 ans. La thématique des Réseaux TransEuropéens de Transport (RTE-T) comme objet géographique est, en effet, introduite par Roger Brunet (1991) un an après la publication d'un rapport sur le réseau ferroviaire à grande vitesse d'ici à 2010 rédigé par un groupe d'experts mandaté par le Conseil de l'Union européenne (Conseil de l'Union européenne, 1990). Le traité de Maastricht acte lui

⁴⁷ « Gabriel Dupuy introduit la notion de "territorialité réticulaire" issue de la production de territoire par le réseau, face au principe d'espace aréolaire résultant de la production de territoire par le maillage. Cette territorialité réticulaire est complexe car constituée par une multitude d'acteurs rendus solidaires par des réseaux techniques infrastructuraux, et "sociétaires" par leur appartenance à des systèmes de gestion des mises en relations dans le réseau. Elle n'en présente pas moins toutes les caractéristiques des territoires en termes de maîtrise, de pouvoir. Le sens des réseaux apparaît donc bien dans cette dimension territoriale ». (Le Béhec, 2008).

⁴⁸ Un des maillons du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T).

⁴⁹ Le corridor méditerranéen de 2014 regroupe les anciens projets prioritaires n°3 : axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe, n°6 : axe ferroviaire Lyon-Budapest-Ukraine et n°16 : axe ferroviaire de fret Algésiras-Madrid-Paris (Commission européenne, 2005).

la mise en place des Réseaux Transeuropéens de Transports, Énergies et Communication⁵⁰ tels que définis par l'Union européenne (UE) en 1992 (Elissalde, Santamaria et Peyrables, 2008 ; Mayet, 2005). Nous reviendrons longuement sur cette thématique dans le chapitre 2 lorsque nous détaillerons le processus et les enjeux du développement de la politique européenne des transports.

La thèse s'insère ainsi dans la géographie des infrastructures, issue de la géographie des transports avec une focale sur les réseaux ferroviaires et plus précisément les RTE-T. Ces réseaux sont constitués de lignes ferroviaires et de gares. Ces dernières sont l'objet d'un autre pan de la littérature qu'il nous faut donc également explorer.

Quand la gare revient en ville : nouvel intérêt des géographes pour cet objet

« En tant qu'entité géographique, une gare ferroviaire a deux caractéristiques de base, bien que partiellement contradictoires. C'est un nœud : un point d'accès aux trains et, de plus en plus, aux autres réseaux de transport. En même temps, c'est un lieu : un morceau spécifique de la ville avec une concentration d'infrastructures, mais aussi un ensemble diversifié de bâtiments et d'espaces ouverts »⁵¹ (Bertolini et Spit, 1998)

La mise en circulation de TGV en France dès la décennie 1980 remet l'objet « gare » sur le devant de la scène scientifique (Baron et Roseau, 2016), ce qui se décline en deux champs : celui de l'étude des gares TGV et plus généralement de la connexion des LGV au réseau classique et celui de l'appréhension des gares centrales métropolitaines participant à des projets de rénovation urbaine de grande ampleur (Troin, 1997b). La première thématique intéresse les chercheurs des laboratoires de recherche Thema et Ville, Mobilité, Transport (LVMT) sur les problématiques autour de la mise en place des gares TGV excentrées, dites « gares à betteraves »⁵² (Chapitre 5) (Facchinetti-Mannone et Bavoux, 2010). De nombreuses gares TGV excentrées ont été construites sur le tracé du TGV Est⁵³ qui relie Paris à Strasbourg ainsi que sur la ligne franco-allemande⁵⁴ qui relie Francfort à Marseille. D'autres chercheurs

⁵⁰ Parmi lesquels les Réseaux TransEuropéens de Transport (RTE-T).

⁵¹ « As a geographical entity, a railway station has two basics, though partly contradictory, identities. It is a node: a point of access to trains and, increasingly, to other transportation networks. At the same time, it is a place: a specific section of the city with a concentration of infrastructure but also with a diversified collection of buildings and open spaces » traduction en français par Nils Le Bot (Le Bot, 2019, p.51).

⁵² Gares construites, pour la première, au milieu de champs de betteraves dans des espaces ruraux du nord de la France. Nous détaillerons cela au cours du chapitre 5.

⁵³ Gares de Champagne-Ardenne TGV, Meuse-TGV, Lorraine-TGV.

⁵⁴ Gares de Belfort-Montbéliard TGV, Besançon-Franche Comté TGV, Avignon TGV, Aix-en-Provence TGV.

analysent la mise en place des LGV au sein du réseau d'infrastructures ferroviaires existant ainsi que les impacts pour les métropoles (notamment à grande échelle) (Terrin, 2011), ce qui met en lumière le retour de l'intérêt porté par les géographes pour les gares. Les problématiques d'opportunité foncière, de rénovation de l'architecture des gares et conjointement d'une certaine patrimonialisation de symbole d'urbanité du XIX^{ème} ou début du XX^{ème} siècle sont au cœur des travaux des chercheurs dès la décennie 2000 (Delage, 2013 ; Le Bot, 2019 ; Riot, 2015 ; Trotta-Brambilla, 2013). Les programmes de recherches⁵⁵ *Bahn Ville 1* (2001-2004)⁵⁶ puis *Bahn Ville 2* (2007-2010)⁵⁷ ont soutenu ce renouveau en prenant en considération des terrains en France et dans d'autres États européens (Angleterre, Belgique, Italie par exemple). Les thèses soutenues récemment sur les cas d'études de Paris, Milan ou Liège ont pour point commun de constater la renaissance des gares à travers l'appréhension du bâtiment lui-même et du quartier de gare, devenu objet de convoitise d'un marché foncier très tendu dans les centres urbains. Ce dernier point, développé longuement par Aurélie Delage dans sa thèse (2013) et ses travaux ultérieurs (Delage, 2018) nous a beaucoup inspiré et nous l'explicitons dans la suite du manuscrit.

L'étude d'un projet dans le cadre de la rénovation d'une gare s'accompagne, en général, de la prise en compte des différents points de vue portés sur le projet, dont celui des opposants afin de posséder une approche englobante des enjeux. Pour les géographes comme Mathieu Pelletier (Pelletier, 2014) l'étude de l'expression de tous les acteurs (publics, privés, professionnels ou membres de la société civile) semble aujourd'hui indissociable de tout examen de projet de rénovation en lien avec une remise en cause de plus en plus généralisée de ces projets, en particulier lorsque le projet concerne un aménagement de grande envergure. Les géographes ont ainsi commencé à prendre en compte la contestation des projets d'aménagement dès la fin du siècle dernier. Le projet de rénovation de la Gare du Nord à Paris continue en effet d'être un sujet actuel de débats au sein des sphères scientifiques⁵⁸ et politiques, ce qui permet de mettre en perspective nos recherches sur un terrain étranger avec cet exemple en France.

⁵⁵ Nous citons ici uniquement *Bahnville* puisqu'il s'agit d'un programme de recherche franco-allemand. Aurélie Delage dans sa thèse identifie d'autres programmes portant spécifiquement sur la rénovation des gares, nous invitons notre lecteur à s'y référer pour le détail (Delage, 2013, p.22-25).

⁵⁶ Les villes de Strasbourg, Nantes, Friedrichshafen et Bonn ont été étudiées durant la première phase du programme.

⁵⁷ Les villes de St-Etienne et Francfort-sur-le-Main ont complété le panorama des sites étudiés durant la seconde phase du programme. Lire à ce sujet le Rapport final du projet (L'Hostis, 2009).

⁵⁸ Aurélie Delage, dans sa thèse (2013) revient sur le fait que la rénovation de cette gare était déjà au cœur du programme de recherche « Les lieux monuments de la ville », mis en place par le PUCA (Plan Urbanisme Construction Aménagement) dans la décennie 1990.

1.1.2. : Géographie des conflits d'aménagement

La deuxième entrée épistémologique mobilisée dans la thèse relève de la géographie des conflits. Il ne s'agit pas, dans notre cas, de nous intéresser à ce qui est aujourd'hui le cœur de la géopolitique initiée par Yves Lacoste, à savoir les conflits armés « classiques », mais plutôt d'appréhender la complexité des conflits sociaux liés à l'usage des sols, en particulier lors de l'aménagement d'une infrastructure massive.

Le conflit a d'abord été étudié et théorisé par les sociologues et les politistes dans la lignée des travaux de Georg Simmel et Alain Touraine. Pour Georg Simmel (1908) si « les causes (du conflit) divisent et opposent les individus, il est une forme d'interaction qui, rétablissant « l'unité de ce qui a été rompu », fait lien et socialise⁵⁹. Pour Alain Touraine (1973) le conflit est analysé comme contribuant au changement social, à la production de la société ou encore comme « moteur de l'histoire » (Rui, 2011).

Les conflits d'aménagement et leur appropriation par les géographes : une thématique récente

Toutefois les géographes se sont également intéressés à cette notion, ce qu'affirme Roger Brunet en 1993 quand il écrit que « les conflits sont nombreux dans le champ de la géographie » (Brunet, Ferras et Théry, 2005). Les conflits armés et leurs enjeux territoriaux restent un champ proluxe de la géographie dans la filiation des travaux d'Yves Lacoste. Cependant la décennie 1990 marque un tournant épistémologique en croisant conflits et projets d'aménagement. Les recherches pionnières ont été menées par Jacques Lolive (1997) et Jean Ollivro (1997) à propos de la contestation du TGV Méditerranée au cours de la décennie 1990. En effet, la construction de la LGV entre Lyon et Marseille, dans la continuité de la LGV entre Paris et Lyon, a suscité de nombreuses critiques recueillies et étudiées par ces deux chercheurs. La thèse de Jean-Marc Dziedzicki (2001) illustre cet attrait des géographes pour l'étude de projets d'aménagement contestés en insistant sur les caractéristiques de la notion de conflit d'aménagement, nouvelle au début des années 2000. Par exemple, les recherches doctorales d'Arnaud Lecourt l'amènent à explorer le projet contesté de mise en place du TGV Bretagne (Liaisons entre Paris et Rennes *via* Le Mans) (Lecourt, 2003). Ces différents travaux nous ont inspiré dans la mesure où ces chercheurs prennent en compte les arguments des opposants à propos des impacts potentiels de la construction d'infrastructures donc en amont de la mise en

⁵⁹ Georg Simmel se réfère ici aux travaux de Lewis A. Coser sur les fonctions sociales du conflit (1956).

service de celle-ci. Ces lectures et les apports de Bruno Charlier⁶⁰ (1999) à propos de la définition des objets du conflit et du rôle de l'espace dans celui-ci nous permettront de définir, au cours de la Partie III, ce qui se joue au sujet de Stuttgart 21.

D'autres travaux en géographie ont nourri notre réflexion, précisément ceux qui définissent le conflit urbain et le conflit d'aménagement.

Le **conflit urbain** « se réfère à un événement où certains acteurs s'engagent en faveur ou en défaveur d'un projet urbain à réaliser ou déjà réalisé » (Pelletier, 2014). Ce type de conflit ne se déroule pas nécessairement en ville, mais porte sur la ville, son organisation, ses usages, ou la qualité de vie dans celle-ci. En 2016, Patrice Melé dans l'ouvrage *La ville conflictuelle. Oppositions, tensions, négociations*. (Desponds et Auclair, 2016), restreint la définition du conflit urbain à des « situations d'action collective qui constituent une manifestation de protestation ou d'opposition ». Nous montrerons qu'à propos de Stuttgart 21 existe un conflit urbain et un **conflit d'aménagement**. La première définition⁶¹ incombe à Bruno Charlier (1999) mais demeure trop vague pour notre propre cas d'étude. Jean-Marc Dziedzicki précisa dans sa thèse (2001) et dans un chapitre d'ouvrage ultérieur (2004) la définition de cette notion « entendue comme un conflit lié à la réalisation d'un projet d'aménagement, de quelque nature que ce soit, qui suscite une réaction d'opposition de la part des populations concernées par ses impacts potentiels » (Dziedzicki, 2004, p.1). La mention « impacts potentiels » importe puisqu'elle désigne deux types de conséquences envisageables, mais incertaines. D'une part des impacts concrets (matériels) peuvent inquiéter les opposants à un projet, les arguments et contre-arguments à ce propos font, généralement, l'objet d'un grand nombre de publications. D'autre part, la définition de Jean-Marc Dziedzicki, nous invite à réfléchir aux répercussions immatérielles (entre autres les effets sur la qualité de vie et/ou le rejet d'une doctrine politique et économique mise en œuvre) qui sont de plus en plus formulées par les groupes d'opposition à un projet d'aménagement.

⁶⁰ En particulier concernant les conflits d'aménagement abordés à partir de conflits environnementaux dans ses travaux de thèse.

⁶¹ Bruno Charlier considère les conflits d'aménagement comme des conflits environnementaux qui peuvent avoir pour objet des projets d'aménagement, des cas de pollution, ou des pratiques cynégétiques.

Finally, the research in geography on conflicts is marked by the work carried out at the University of Tours in the CITERES laboratory. The work published in 2004, *Conflit et territoires* (Melé, Larrue et Rosemberg, 2004), constitutes a basis for reflection to apprehend the complex links between **conflicts and territories**. According to us, there are two situations in which the status of space differs, conferring thus a singular status on conflict. Figure 3 synthesizes our understanding of the plurality of nodes woven between territories and conflicts. We have schematized it by taking as a typical situation the fact that a conflict occurs on a given space (hence a territory). Either the status of space is « exclusive »⁶² (left situation) since it incarnates the support of the conflict or the object of the conflict (but in no case both). Either the status of space is « inclusive » (right situation) in which the space represents both the support and the object of the conflict.

When the status of space is « exclusive » (Figure 3), an space can welcome a conflict without being the object⁶³ (category space support but object other). We mention the social conflicts in France that took place in 2019 on the subject of the announced pension reform by the government of Édouard Philippe. The chosen space, often close to the places of power, witnessed the contestation physically but does not constitute the motive of the opposition. In parallel, an space can constitute the object of the conflict without being the support. In this case, the protesters are visible in an immaterial way through electronic support intermediaries (petitions online for example).

When the status of space is « inclusive » (Figure 3), the space plays the role of support and object of the conflict but can differ according to the type of space considered. We establish here a distinction between urban space and rural space since, despite a large number of similarities observed, among others in the means of action invoked by the opponents, the elements inherent to the projects distinguish them from the fact of a situation and a site that are dissemblable. According to our analyses, our case study corresponds to the type « urban planning conflict », which we will explicate in Part III by drawing inspiration from the work of Jean Ollivro (1997) and Jacques Lolive (1999) who have questioned the way in which public spaces are invested by the contestation and the symbolism of these places in the city concerned by the developments.

⁶² Nous avons choisi les formulations exclusif et inclusif pour distinguer le statut de l'espace dans (rectangles avec le contour noir).

⁶³ Les indications soulignées correspondent aux types de conflit représentés en rose dans la Figure 3.

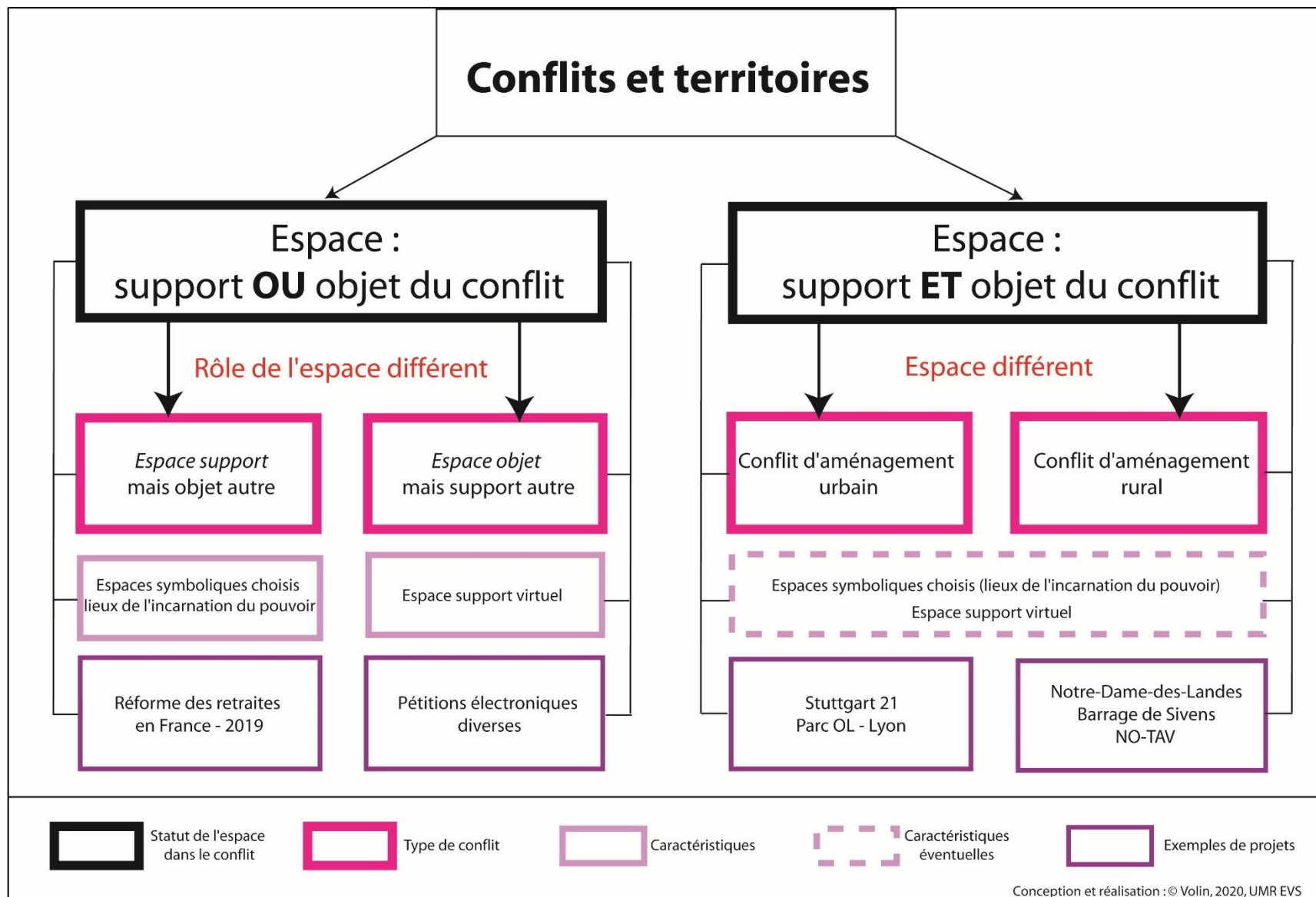


Figure 3 : Le couple conflits-territoires appliqué à notre sujet

Les géographes et les ZAD, un sous-champ émergent

Le projet de construction d'un nouvel aéroport à la périphérie de Nantes dans la commune rurale de Notre-Dame-des-Landes (Barbe, 2013 ; Pailloux, 2015 ; Rialland-Juin, 2016) a mis en lumière un certain type d'appropriation de l'espace par des opposants à un projet : les ZAD. Les « Zones à Défendre », appellation détournée des « Zone à Aménagement Différé » créées dès 1962 par l'État (Certu et CETE Nord Picardie, 2013), se sont développées en parallèle de la mise en place de projets d'aménagement de grande envergure (par exemple le Barrage de Sivens dans le Tarn ou le site d'enfouissement de déchets nucléaires à Bure dans la Meuse). Il reste difficile de comptabiliser avec exactitude le nombre de zones occupées en 2020⁶⁴ (Cartonumérique, 2019 ; Chollez, 2020) puisqu'il existe des interprétations divergentes des constituants d'une ZAD. Les géographes français se sont appropriés cette thématique, très étudiée par les sociologues, en proposant une lecture spatiale de ces conflits et davantage de publications scientifiques paraissent à ce sujet depuis la fin de la décennie 1990. Anne-Laure Pailloux (2015) dans son article de synthèse sur ces questions explique les enjeux de ces conflits qui « [...] mettent en jeu des logiques de confrontation d'usage et d'appropriation de l'espace, mais aussi des rapports divers à l'espace, ou représentations » (2015). Les travaux de Fabrice Ripoll (Ripoll, 2005a) traduisent la nouveauté et l'intérêt pour les géographes d'étudier les enjeux territoriaux des mouvements de contestation citoyens afin d'en comprendre le rôle de l'espace. La parution d'un numéro de la revue *Noroi* (195/2005) consacré à « L'appropriation de l'espace : sur la dimension spatiale des inégalités sociales et des rapports de pouvoir » (Ripoll, 2005b) atteste de la progressive entrée de ce sous-champ dans les études géographiques. Ce n'est pas la dimension juridique de l'appropriation que nous avons retenue pour notre propre étude, mais l'imaginaire associé à celle-ci, « l'idéal »⁶⁵ cité par Fabrice Ripoll et Vincent Veschambre dans l'introduction du numéro (Ripoll et Veschambre, 2005). La décennie 2000 apparaît prolixe sur la question, avec les travaux de Patrice Melé (2008 ; Melé, Larrue et Rosemberg, 2004) et de Philippe Subra, ce dernier consacre aux ZAD un chapitre de son ouvrage, *Géopolitique de l'aménagement du territoire* (Subra, 2014) dans sa seconde édition.

⁶⁴ Environ 200 projets recensés (Chollez, 2020).

⁶⁵ La nouveauté de leur approche est d'analyser les ressorts de ce qui pourrait faire l'attachement au territoire voire parvenir à la création d'une identité propre, processus qui peut se traduire par l'installation d'une ZAD.

Les différents articles du numéro double de la revue *Noroi* de 2016 consacrés aux « conflits de lieux, lieux de conflits » (238-239/2016) confirment l'intérêt des géographes pour une analyse territoriale des conflits d'aménagement parmi lesquels Léa Sébastien dont les recherches se focalisent sur les processus d'attachement au lieu comme potentiel vecteur de mobilisation (Sébastien, 2016 ; Sébastien, Milanese et Pelenc, 2019). La tenue en mars 2018 du 4^{ème} colloque international du CIST intitulé « Représenter l'espace » a permis la publication en 2019 d'un numéro spécial de *L'Espace politique* consacré aux « Luites de territoires : enjeux spatiaux et représentations sociales ». Le géographe Laurent Bauguitte et la spécialiste d'information-communication Maria Severo (Bauguitte et Severo, 2019) co-signent l'édito de ce numéro et se sont nouvellement intéressés, dans le cadre du colloque du CIST à ces luites de territoires. En parallèle, la revue *Vertigo* consacre son premier numéro de l'année 2019 à la justice environnementale⁶⁶, thématique qui rejoint celle des conflits d'aménagements et trouve une illustration dans l'article de Léa Sébastien, Julien Milanese et Jérôme Pelenc (2019). Ces différentes publications ont nourri notre réflexion théorique et attestent de l'actualité en géographie de ces thèmes de recherche formalisant cet engouement scientifique depuis quelques années. Un élément majeur diffère entre les terrains étudiés en France et notre propre cas d'étude au sujet du site occupé par les opposants. Notre cas d'étude ne comporte pas de ZAD ainsi que la définisse les géographes français et notre ancrage spatial demeure urbain, contrairement à un grand nombre de terrains étudiés en France qui se trouvent dans des espaces ruraux. Néanmoins nos lectures sur toutes les formes de luites pour le territoire ont été enrichissantes pour comprendre ce qui est à l'œuvre en Allemagne à propos de Stuttgart 21.

⁶⁶ « La justice environnementale devient [le traitement] de la répartition (entre les individus, les groupes sociaux, les différents pays) des charges (financières et autres) liées aux politiques environnementales (prévention des risques, modifications des pratiques, restauration des environnements dégradés) » (Larrère, 2009).

La dimension spatiale d'un mouvement d'opposition à un aménagement s'observe, dans les faits, à deux échelles : celle du lieu du conflit, micro-locale ou locale et celle de la médiatisation du conflit qui apparaît nationale voire transnationale. Les registres militants (*Des plumes dans le goudron*, 2018) ainsi que le rapport d'Anne-Laure Pailloux (2015) nomment « grands projets inutiles et imposés » : « une grande diversité d'équipements (sportifs⁶⁷, commerciaux...) et d'infrastructures, notamment énergétiques (centrales nucléaires, lignes à très haute tension, barrages, centre d'enfouissement de déchets nucléaires, incinérateurs) et de transports rapides (lignes à grande vitesse, autoroutes, aéroports ou rocades de contournement urbain) ». Ce n'est pas la recension exacte de ces projets qui nous importe, le collectif « Camille » en a publié une en 2013 intitulée *Livre noir des grands projets inutiles* (2013) complétée depuis par deux éditions, dont la dernière en 2015. Il s'agit pour nous de comprendre les mécanismes d'appropriation spatiale qui existent sur les différents terrains catégorisés « GPII » et de nous demander si des similitudes existent avec le mouvement d'opposition à Stuttgart 21. Est-ce que le caractère transnational de certains projets, tels Stuttgart 21 ou la LGV Lyon-Turin (Grisoni, 2019), amène systématiquement une convergence des motifs d'opposition⁶⁸ et des moyens d'actions⁶⁹ ? Nous apporterons des éléments de réponse à ces questions au cours de la partie III.

Nous allons terminer d'explorer notre arbre généalogique géographique par l'appréhension de la dernière branche de notre filiation, celle sur l'Allemagne.

⁶⁷ Lire le travail de Barnabé Binctin à ce sujet (2014).

⁶⁸ L'objet ou les objets de la lutte.

⁶⁹ Tout ce qui est mis en place par les opposants pour exprimer leur désaccord, dans les espaces publics matériels et de façon virtuelle par l'intermédiaire d'Internet.

1.1.3. : Géographie de l'Allemagne, intérêts des chercheurs français pour l'espace outre-Rhin

Panorama des travaux sur l'Allemagne

Notre recension⁷⁰ des travaux de géographes français sur l'Allemagne nous a permis d'identifier trois thématiques principales de recherche ainsi que des sous-thématiques émergentes (Figure 4). La discipline géographique semble faire figure d'exception parmi les SHS puisque peu de géographes français choisissent l'Allemagne comme terrain d'étude malgré les liens institutionnels nombreux qui existent entre ces deux pays. La coopération scientifique entre chercheurs allemands et français en SHS s'appuie sur des structures à Paris et à Berlin dans lesquelles les géographes restent peu représentés. Pourtant la recherche française en géographie atteste d'une production continue de travaux sur l'Allemagne qui prennent la forme de manuels de premier cycle universitaire⁷¹, d'articles et d'ouvrages scientifiques ainsi que de thèses que nous avons regroupés par thématique.

Les manuels universitaires généraux sur l'Allemagne

Durant la Guerre froide, les manuels qui sont publiés traitent uniquement de l'Allemagne fédérale (Lebeau, 1989 ; Riquet, 1979), tandis que René Clozier adopte, lui, une focale régionale centrée sur les Alpes dans son *Que-sais-je ?* de 1969 (Clozier, 1964). De manière singulière François Reitel rend compte, en 1980, dix ans avant la réunification, dans un seul ouvrage, des caractéristiques de la RFA et de la RDA (Reitel, 1980) et complète plus tard ses analyses (1996) poursuivies par Claude Mangin (2003). Jean-Claude Boyer fait le choix, pour sa part, de publier dès la fin de cette même décennie un manuel centré sur la géographie humaine de l'Allemagne (Boyer, 1997). Un premier *Atlas de l'Allemagne réunifiée* paraît en 1997, coécrit par Laurent Carroué et Valère Oth (1997), ce qui permet de bénéficier d'analyses sur l'ensemble du territoire allemand et d'en comprendre les contrastes spatiaux. *L'Atlas de l'Allemagne* de la collection « Autrement » sous-titré *Les contrastes d'une puissance en mutation* confirme dès 2011 et de nouveau en 2019 (Deshaies, 2019) la curiosité intellectuelle pour ce pays voisin dont les changements sociaux et économiques questionnent les chercheurs français. Ces manuels publiés en majeure partie il y a près de 20 ans témoignent

⁷⁰ Ce travail a été effectué principalement à partir de thèses soutenues (environ une soixantaine et une vingtaine en préparation en 2020) en géographie, aménagement et urbanisme depuis la fin des années 1980 ainsi qu'une recension d'articles et d'ouvrages scientifiques majeurs ayant pour terrain l'Allemagne.

⁷¹ Nous avons fait le choix de mentionner des manuels universitaires de géographie portant sur l'Allemagne puisque cela nous semble être un outil de médiation de la connaissance sur un État voisin du nôtre pourtant peu étudié au cours du cursus de Licence.

d'un éloignement de cet espace de la scène scientifique et universitaire, néanmoins ils nous ont permis de comprendre le contexte national dans lequel s'ancrent les projets étudiés ainsi que d'apporter des éléments factuels sur notre terrain d'étude, le *Land* du BW.

La thématique de la réunification étudiée à travers les villes

Après la réunification les recherches prennent en compte l'ensemble de l'Allemagne (Gougeon, 2006) et tentent d'établir un premier bilan de la réunification comme en témoigne le numéro 8070 de *La Documentation photographique* « L'Allemagne, vingt ans après... » (Grésillon, 2009). Nous avons identifié deux sous-thématiques d'étude qui recouvrent deux types d'espaces, des métropoles en mutations (en particulier Berlin) d'une part et des territoires en crise (économique et sociale) d'autre part.

D'un côté la capitale de l'Allemagne réunifiée suscite beaucoup d'intérêt chez les géographes français dès la fin de la décennie 1990, ce qui peut en partie s'expliquer par les liens institutionnels établis entre les universités françaises et le Centre Marc Bloch à Berlin (fondé en 1992). Alice Rouyer (1997), Boris Grésillon (2000), Grégory Mougel (2006) et Claire Delaby (2012) consacrent leur thèse à Berlin. Tous nous donnent des clés d'appréhension de cette métropole devenue capitale d'État et dont la transformation s'observe dans les projets de rénovation urbaine et à travers les politiques publiques favorisant la culture et le tourisme. Boris Grésillon poursuit toujours ses recherches à ce sujet (Grésillon et Debroux, 2017) en s'inscrivant dans le champ de la géographie culturelle, émergent et prolix. Les travaux d'Antoine Laporte (2011 ; 2016) perpétuent l'attrait pour Berlin, toutefois il décide de mettre en lumière un angle original en géographie politique : le processus de déplacement de la capitale de l'Allemagne de Bonn à Berlin. Antoine Fleury (2007), Camille Boichot (2012) et Cécile Renard (2012) développeront eux une analyse comparée de Berlin avec d'autres capitales (Paris, Rome ou Istanbul) ou métropoles européennes (Barcelone) afin d'en comprendre les spécificités par rapport à des villes historiques dont la suprématie apparaît certaine.

D'un autre côté les travaux de thèse de Jean-Marc Holz (1988) et Dorothee Kohler (2000) renseignent sur le déclin de la sidérurgie en Allemagne de l'ouest en particulier dans la région de la Ruhr puisqu'ils ont pu observer les prémices des recompositions territoriales en action à la suite de la crise industrielle des décennies 1980 et 1990. Dans les espaces de l'ancienne Allemagne de l'Est, des changements s'opèrent également, notamment dans les systèmes urbains du fait des nouvelles compétences conférées à certaines villes. Les recherches de doctorat de Frédéric Dufaux (1996) appliquent cette lecture des systèmes urbains aux espaces ruraux de l'ancienne RDA. Axelle de Gasperin et Chloé Voisin explorent, pour leur

part, respectivement les villes de Halle-Neustadt (De Gasperin, 2011) et Dresde et Chemnitz (Voisin, 2012) afin de comprendre le processus de rénovation urbaine des centres-villes qui a eu lieu depuis la réunification. L'approche méso, à l'échelle de l'Allemagne, proposée par Florian Weber⁷² (Weber, 2013) rend compte plus récemment des inégalités à l'œuvre sur ce territoire et comment les politiques de la ville mises en place tentent de réduire la ségrégation sociale.

La géographie rurale consacrée à l'évolution des campagnes postsocialistes

Les travaux de thèses de Florent Gerbaud (1997), Guillaume Lacquement (1995) et Hélène Roth (2006) sont représentatifs de ce courant de géographie rurale observant les changements de systèmes productifs, en particulier au sein de l'agriculture dans l'ancienne RDA. Beatrice von Hirschhausen a mené des recherches similaires sur l'Allemagne après avoir soutenu une thèse sur les campagnes roumaines (1996). La thèse soutenue par Paul Jutteau (2018) prolonge l'étude en géographie rurale par la prise en compte des mutations de l'agriculture en lien avec la production d'énergies renouvelables. L'approche développée par Samuel Depraz dans sa thèse (2005) tend, quant à elle, à considérer une autre valorisation de ces espaces naturels, celle de la protection.

La thématique du développement des réseaux matériels

Les réseaux (matériels et immatériels) et leurs différentes déclinaisons regroupent un grand nombre de thèses soutenues depuis le début de la décennie 2000. Certaines sont liées de près à nos thèmes de recherches (infrastructures de transports), par exemple la thèse d'Étienne Auphan (1989) ainsi que les travaux de Jean-Pierre Wolff (2005) qui concernent directement notre sujet puisqu'ils étudient le transport ferroviaire. Nous pouvons également faire mention des travaux de Laurent Guihéry, économiste de formation, mais qui s'intéresse également aux logiques spatiales en lien avec le transport (1995, 2014). Étienne Auphan centre son étude sur le transport ferroviaire dans trois états d'Europe occidentale (France, Grande Bretagne et RFA) nous permettant d'appréhender les réseaux de ces trois pays avant la réunification allemande (en lien avec notre terrain). Les analyses de Jean-Pierre Wolff ainsi que celles de Laurent Guihéry nous ont elles aidé à appréhender des éléments de cadrage concernant le transport ferroviaire récent en Allemagne. Nous avons ainsi compris le processus de régionalisation des

⁷² Sa thèse rédigée en allemand compare l'Allemagne et la France. Ce géographe allemand a continué depuis à explorer des terrains français (Glasze et Weber, 2010).

transports de proximité après la réunification grâce à l'article de Jean-Pierre Wolff (2005) et exploré l'ancienne RDA au cours de notre lecture des travaux de Laurent Guihéry (1995).

Les autres travaux recensés développent le thème général des mobilités en Allemagne (Le Néchet, 2010) ou s'intéressent à d'autres modes de transport tel que le transport routier (Perrin, 2004). En parallèle des travaux abordent la thématique des réseaux par l'intermédiaire des infrastructures d'énergies, ce qu'illustrent les thèses de Daniel Florentin (2015) à propos des réseaux d'eau ainsi que celles de Teva Meyer (2017) et Felix Authier (2018) au sujet de la production d'énergies renouvelables. Les réseaux naturels, fluviaux ou maritimes irriguent les recherches doctorales de Marc Lutz (2001), Fanny Arnaud (2012) et Bertrand Morandi (2014), le terrain allemand servant souvent de point de comparaison.

Quelques chercheurs ont travaillé sur des réseaux immatériels, mettant ainsi en exergue des liens non marchands entre des territoires allemands et d'autres en Europe. Isabelle Lavinas-Munerez (1991) a étudié les relations franco-allemandes à la frontière située entre la Lorraine et la Sarre puisque la limite administrative est poreuse entre les deux États. Plus récemment Nicolas Escach (Escach, 2014) a, pour sa part, explicité les ligaments réels et idéels qui existent entre les villes situées près de la Baltique initiant ainsi une série de travaux (prenant en compte d'autres terrains) croisant analyse quantitative de réseaux et approche qualitative des acteurs.

Les autres thématiques plus confidentielles

Afin de rendre compte de l'exhaustivité des travaux principaux (dont les thèses soutenues jusqu'en 2020), en géographie française sur l'Allemagne, il reste deux thématiques dans lesquelles s'inscrivent quelques travaux : l'aménagement ainsi que l'épistémologie de la géographie. L'aménagement du territoire en Allemagne est présenté par les auteurs français en comparaison avec les politiques françaises. Deux ouvrages étayent cette thématique, un premier en 1994 coécrit par Gérard Marcou, Hans Kistenmacher et Hans-Günther Clev (1994) et un second davantage axé sur le droit cosigné par Gérard Marcou, Henri Jacquot et Anne Cathaly Stelkens (2003). L'article de Guy Baudelle et Klaus Kunzmann (2004) titré « Regards croisés sur l'aménagement du territoire en France et en Allemagne » nous a, pour sa part, grandement aidée à comprendre les processus décisionnels dans les opérations d'aménagement et d'urbanisme conduites en Allemagne.

L'Allemagne constitue finalement un terrain d'étude parmi d'autres pour quelques recherches en épistémologie de la géographie ce qui est illustré par les thèses de Gaëlle Frédérique Hallair (2010), Laura Péaud (2014) et Cécile Gintrac (2015) dont le but est une meilleure connaissance de l'histoire de la discipline.

En 2020, nous avons recensé une vingtaine de thèses en préparation en géographie francophone qui s'intéressent principalement aux mutations de la capitale fédérale ou aux espaces en déclin, confirmant ainsi notre singularité dans l'actuel paysage scientifique de la recherche française sur l'Allemagne.

Panorama de l'infime géographie francophone sur le *Land* du Bade-Wurtemberg et sur Stuttgart

Travaux de géographes francophones à propos du Land du Bade-Wurtemberg

Le terrain choisi, qu'il soit considéré à l'échelon régional du *Land* du BW, ou à l'échelon métropolitain de la ville de Stuttgart, reste très peu étudié par les géographes français. Le Bade-Wurtemberg a fait l'objet d'une thèse soutenue en 1994 par Hélène Engels sur la présence militaire française dans ce *Land* après 1945 (1994) et constitue l'un des terrains d'étude de la thèse de Carole Wernert sur les politiques locales énergie-climat (2019). Les autres travaux sur cette région s'inscrivent dans le courant de la géographie urbaine à la fin des années 1970 par l'intermédiaire de la monographie de François Reitel sur la ville d'Esslingen et ses liens avec Stuttgart (Reitel, 1977) ainsi que dans les années 2000 celle d'Antoine Beyer à propos de la petite ville de Villingen-Schwenningen (2004). Le *Land* du BW est à deux reprises comparé à la région Rhône-Alpes⁷³ (Chapitre 2). En 1992 Jean-Pierre Houssel (1992) choisit la thématique des espaces ruraux et des politiques régionales d'aménagement et en 2004 Emmanuel Perrin soutient une thèse sur l'automobile en ville (2004).

⁷³ Les liens économiques, politiques et scientifiques tissés entre ces deux régions (élargis à la Lombardie et la Catalogne) sont scellés par la mise en place en 1988 des « Quatre moteurs de l'Europe », coopération que nous développerons au cours du chapitre 2.

Travaux de géographes francophones au sujet de Stuttgart et sa région métropolitaine

Nous avons recensé quatre thèses de doctorat et un chapitre d'ouvrage rédigés en français. Emmanuel Perrin (2004) met en exergue, dans sa thèse, l'échelon local avec des terrains à Lyon, Stuttgart et Lille. La thématique des transports est abordée par celui-ci par l'intermédiaire des flux automobiles, ce qui nous a apporté des éléments de contexte sur la ville de Stuttgart lors de notre travail bibliographique. L'objet gare est lui au centre des analyses de Nils Le Bot (Le Bot, 2019) qui compare les projets de rénovation de gare des villes de Stuttgart, Cologne, Lyon (Gare Part-Dieu) et Paris (Gare Montparnasse). Son travail sur l'histoire ferroviaire de la ville a été éclairant pour notre analyse conduite à propos de Stuttgart. Nous avons donc recensé très peu de travaux en géographie ayant pour objet la ville de Stuttgart, deux autres thèses (hors géographie) sur cette ville nous semblent pertinentes pour notre approche de terrain. Tout d'abord dans le sillon de la comparaison Lyon-Stuttgart, la thèse de Corinne Chodkiewicz en Administration publique sur les régions métropolitaines de Stuttgart et Lyon (1999) ainsi que celle de Pierre Miglioretti soutenu en 2015 en Sciences Politiques sur les politiques culturelles au cœur du développement urbain (2015). Nous mentionnons également ici le chapitre d'ouvrage de Detlef Kron, traduit en français, portant sur les enjeux du projet Stuttgart 21 pour la ville et la métropole de Stuttgart (Kron, 2006).

Conclusion de la section 1.1

Il apparaît ainsi, après une étude approfondie et exhaustive de l'état de l'art francophone sur les infrastructures de transport, les conflits d'aménagement et la géographie sur l'Allemagne, qu'il n'existe pas de travaux croisant ces trois entrées. Nos réflexions empruntent plus particulièrement aux travaux d'Antoine Beyer et Laurent Guihéry ainsi qu'à la thèse de Marc Wolfram (2003) et à celle de Nils Le Bot (2019). La thèse de Marc Wolfram, urbaniste et aménageur allemand constitue le soubassement de nos recherches du fait du croisement des deux thématiques du transport ferroviaire à grande vitesse, et de l'aménagement des villes en lien avec cette infrastructure de transport étudiées à Stuttgart. La rédaction de cette thèse au début des années 2000 nous apporte un éclairage scientifique sur le projet avant que les travaux aient débuté. La thèse de Marc Wolfram permet ainsi de comprendre les enjeux dans les années 2000 du projet Stuttgart 21 et de la Magistrale, aux échelons locaux, métropolitains et régionaux.

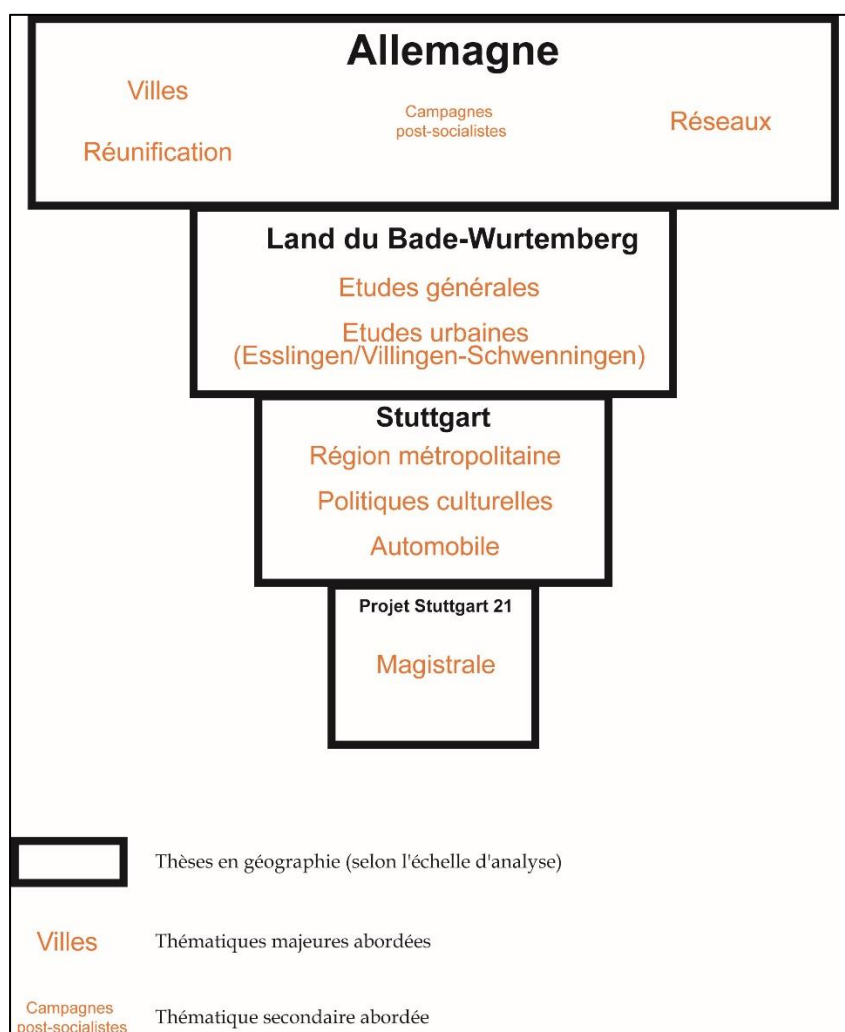


Figure 4 : Synthèse des apports épistémologiques en géographie francophone sur l'Allemagne
Auteur : Volin, 2020, UMR EVS

1.2 : Les travaux sur S21 : un sujet controversé qui passionne depuis 30 ans

Après avoir donné un aperçu de la littérature en géographie française portant sur nos trois entrées thématiques : infrastructures de transport, contestation et Allemagne, nous allons à présent détailler l'état de l'art sur Stuttgart 21. Nous reviendrons dans les parties II et III sur la description précise du projet, tel qu'il a été envisagé par ses porteurs ainsi que sur les arguments de la contestation. Dans cette sous-partie, il s'agit de prendre la mesure de la littérature scientifique qui a déjà été publiée à propos de Stuttgart 21. Nous adopterons tout d'abord un point de vue macro sur l'ensemble des publications puis nous procéderons à un classement binaire des travaux. Nous recenserons les recherches davantage centrées sur le projet urbain et ferroviaire, angle que nous détaillerons dans la partie II. Nous caractériserons ensuite la multitude d'études au sujet de la contestation du projet Stuttgart 21, ce qui étayera notre partie III.

Il existe plus de 130 travaux scientifiques publiés jusqu'en 2020 sur la question de Stuttgart 21, sous la forme d'ouvrages, d'articles dans des revues, de chapitres de livres, de thèses et/ou de mémoires de master (Figure 5). La majorité des publications sont en langue allemande (80 % environ), un peu plus de 10 % sont en anglais et un peu moins de 10 % en français. Il est intéressant de constater qu'environ 75 % des travaux ont été publiés depuis 2009, c'est-à-dire depuis l'expansion de la contestation et le début des travaux dans la gare. L'année 2011 reste la plus fertile, ce qui concorde avec le tournant politique régional et l'acmé des mouvements de contestation. La multiplication des travaux dans la décennie 2010 peut également s'expliquer par la tenue d'un référendum à propos de Stuttgart 21 en novembre 2011 au sein du *Land*, ce qui nourrit de nombreux travaux de politistes et de spécialistes en information-communication. La trentaine de travaux parus dans la décennie 1990 et au début des années 2000 ont, de ce fait, été complétés depuis par de nombreuses publications en lien avec l'actualité du projet et la médiatisation de la contestation.

La Figure 5 représente l'évolution des publications entre 1995 et 2019 en distinguant les publications scientifiques (articles, ouvrages, mémoires de master et thèses) des essais, environ une quarantaine, puisque ces derniers reflètent le parti pris du ou des auteurs. Toutefois sur un sujet très controversé comme Stuttgart 21, il nous semble pertinent de les prendre en compte dans la mesure où ils sont le miroir des opinions d'acteurs clés participants au débat sur Stuttgart 21.

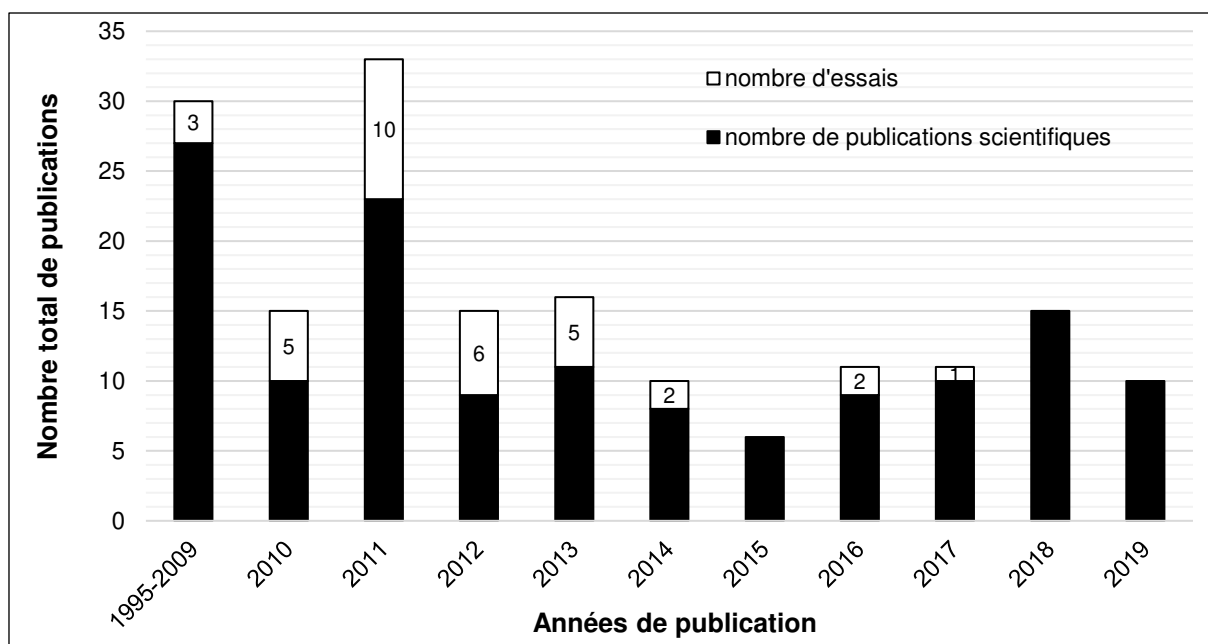


Figure 5 : Publications par année de parution⁷⁴

Sources : Recensement bibliographique de l'auteur, toutes langues confondues⁷⁵

Auteure : Volin, 2020, UMR EVS

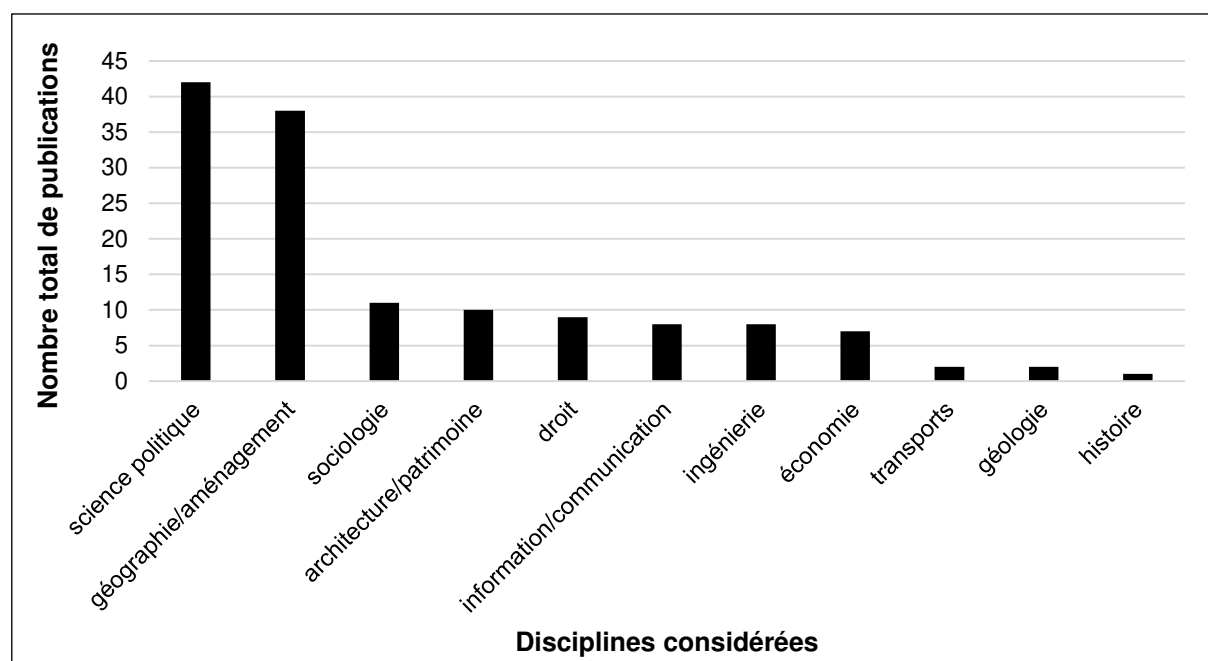


Figure 6 : Répartition par discipline de l'ensemble des publications scientifiques (soutien et opposition) à propos de Stuttgart 21⁷⁶

Source : Recension bibliographique de l'auteur

Auteure : Volin, 2020, UMR EVS

⁷⁴ Le découpage temporel rend compte du tournant qui a eu lieu en 2009 à partir du moment où les travaux débutent dans la gare et que les manifestations du lundi débutent.

⁷⁵ Allemand, anglais et français.

⁷⁶ Le graphique a été réalisé à partir du classement de l'ensemble des publications (1995-2019), par discipline. La catégorisation se réfère aux disciplines universitaires françaises, néanmoins elle permet de donner un aperçu de la répartition des travaux, en dehors de leur année de parution. Nous avons pris en compte les publications scientifiques (hors essais) toutes langues confondues.

La particularité de notre recherche repose ainsi sur le contexte scientifique et la langue d'écriture de la thèse. D'un côté nous avons pu bénéficier de la littérature abondante éditée avant le début de notre thèse ainsi que d'un contexte favorable au dialogue avec les acteurs puisque les événements les plus forts de la contestation étaient passés. L'ancrage disciplinaire de nos recherches a joui d'un accueil tout à fait favorable de la part des acteurs rencontrés en entretien, curieux d'envisager une focale nouvelle, celle du géographe. D'un autre côté l'écriture d'une recherche avancée en français semblait combler le vide relatif de la recherche universitaire francophone sur cette question. La Figure 6 nous indique la répartition par champs disciplinaires de l'ensemble des publications recensées. Nous remarquons que la majorité des publications relèvent de science politique ou de géographie/aménagement. Une minorité s'inscrit dans des disciplines diverses, principalement en sociologie, architecture/patrimoine/histoire de l'art, droit, information-communication, ingénierie ou économie. Une analyse plus qualitative de l'ensemble des travaux permet d'identifier les thèmes récurrents, traités par une ou plusieurs disciplines :

- Les **grandes infrastructures de transports** : construction, financement, rentabilité, emprise spatiale, impacts environnementaux et dimension projet urbain, gouvernance de la métropole.
- La **contestation** : motifs, formes, chronologie en lien avec les changements politiques, questionnement de la démocratie, relations pouvoir-citoyen.
- Le **référendum** de 2011 : résultats, conséquences politiques, questionnement du processus démocratique.
- **L'histoire de la gare** : architecture, patrimoine, patrimonialisation.

La section suivante propose un exposé plus détaillé des publications sur Stuttgart 21, qu'elles soient centrées sur les thèmes de l'aménagement urbain et ferroviaire ou qu'elles s'intéressent davantage à la contestation. Les apports précis des différents travaux seront énoncés successivement dans les parties II et III au cours du développement de notre argumentation. L'objectif de cette sous-partie réside dans l'appréhension globale des écrits selon leur discipline universitaire et leur positionnement par rapport à Stuttgart 21, plutôt pour (Figure 7) ou plutôt contre (Figure 8). Nous insisterons sur les travaux en géographie/aménagement puisque ce sont eux qui alimentent principalement nos réflexions.

1.2.1. : Stuttgart 21 envisagé comme un projet d'aménagement ferroviaire et urbain

Les travaux en géographie et aménagement

Nous allons, pour commencer, rendre compte des apports des travaux en géographie/aménagement qui envisagent Stuttgart 21 dans sa dimension projet d'aménagement, dimension que nous développerons en premier dans notre analyse (Partie II). Les **géographes**⁷⁷ qui se sont intéressés à Stuttgart 21, au premier rang desquels le Professeur Wolf Reuter⁷⁸ (Reuter, 1995, 2001, 2010) envisagent le projet à une échelle locale, régionale voire nationale. L'échelle européenne est rarement prise en compte excepté dans les travaux de Marc Wolfram (2003) et dans celui de Gerhard Heimerl⁷⁹ (2014). Le prisme d'analyse multi-scalaire semblait ainsi sous-utilisé par les universitaires allemands, alors qu'il nous semble particulièrement intéressant de le développer (Volin, 2018a). Nous prenons également appui sur les travaux récents concernant la métropolisation⁸⁰ de Stuttgart à travers le projet Stuttgart 21. Les travaux plus anciens de Kurt Diener et Werner Munzenmaier (1997) et plus récents de Bernd Steinacher (2000), Susanne Hegg (2003), Detlef Kron (Kron, 2006), Ludger Basten (Basten, 2011), Rainer Reddehase (Reddehase, 2011), Axel Diehlmann (2013) et Anouk Helmholtz (2013) nous permettent de mieux comprendre les enjeux métropolitains de la fabrique de la ville par les grands projets d'aménagement, illustrés par le cas de Stuttgart 21. Il semble important pour la ville-capitale du *Land* de s'affirmer comme le point nodal de cette grande et récente région. Nous aurons l'occasion de revenir dans le chapitre 2 sur la constitution tardive du *Land* du BW (Georget, 2003) et sur l'imposition de Stuttgart comme centre névralgique de sa région métropolitaine et du *Land*.

Les autres travaux en géographie et aménagement du territoire⁸¹ concernent l'échelon local. Premièrement nous avons pu recenser des publications sur le thème du projet urbain et de la réhabilitation de la ville, deuxièmement d'autres travaux prennent en considération les

⁷⁷ Les disciplines, qui apparaissent en gras, sont inscrites dans la Figure 7.

⁷⁸ Professeur rattaché à la Faculté *d'Architektur und Stadtplanung* depuis que l'Institut de géographie de l'Université de Stuttgart a fermé en 2010.

⁷⁹ Spécialiste des transports, Gerhard Heimerl est Professeur émérite de l'Université de Stuttgart, célèbre pour sa participation aux discussions, dès la fin de la décennie 1980, à propos du tracé de la nouvelle ligne ferroviaire entre Stuttgart et Ulm. Nous développerons sa proposition appelée « Voie-H » au cours du chapitre 5.

⁸⁰ Les thématiques de recherche, qui sont soulignées, sont inscrites dans la Figure 7.

⁸¹ Cf. Christian Schulz et son article sur les sciences du territoire en Allemagne (Schulz, 2011) qui permet de mieux comprendre le paysage universitaire allemand en géographie (rattachée aux *Naturwissenschaft*) – aménagement – urbanisme (*Städtebau Institut* dans les facultés d'architecture).

impacts environnementaux de Stuttgart 21 (en lien avec l'aménagement urbain). Le premier thème paraît essentiel pour nos propres réflexions, nous avons pu lire à ce sujet les écrits de Regina Stephan (1996), Tilman Harlander et Hans Schultheiss (2011), Klaus Selle (2011), Sebastian Krüger (2012), Roland Ostertag (2014), Thomas Rosenthal et Andreas Schmid (2017) dont nous détaillerons les apports au cours du chapitre 4. Le second thème fait l'objet de plusieurs publications dans la décennie 2000 (Baumüller, Hoffmann et Reuter, 2000 ; Bläsing, Sievers et Graetz, 2001 ; Huber, 2007 ; Ostertag, 2013 ; Schlosser, 2007). Leurs analyses expliquent les risques potentiels causés par les travaux aux espaces du projet que nous détaillerons au cours du Chapitre 6. Les changements climatiques, qui seraient susceptibles d'être provoqués par le creusement de la terre sous et à proximité de la gare, rendent compte de deux processus : la gestion des modifications de température de l'air ainsi que la préservation des sources d'eaux minérales situées dans les sous-sols.

À l'échelon régional et transnational les recherches portent sur les infrastructures de transports en changeant parfois d'échelle lorsqu'il s'agit de parler de la nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse entre Stuttgart et Ulm (Andersen, 2010 ; Jünemann, 2006 ; Rosenthal et Schmid, 2017 ; Wolfram, 2003) et dernièrement Dirk Vallée (Vallée, 2019) ou de la Magistrale européenne (Heimerl, 2014). Les aspects techniques de la réhabilitation de la gare sont également pris en compte par des ingénieurs et aménageurs (Rath et Osthoff, 2016 ; Wedler, 2001 ; Wittke, Erdem et Solak, 2007). Des premiers articles paraissent en 2019 au moment de l'achèvement de la construction de certaines sections et pourront servir dans l'élaboration d'autres infrastructures (Arndt, 2019 ; Pflugfelder, 2019 ; Waimer et al., 2019). La thèse de Nils Le Bot (2019) propose également un éclairage intéressant du point de vue d'un géographe français.

Nous pouvons noter la parution en 2011 d'un ouvrage *Oben leben. Warum Stuttgart 21 keine Alternative braucht* (Aichele, 2011). La particularité de celui-ci réside dans son point de vue, affiché comme bienveillant, voire partisan du projet Stuttgart 21, dans la mesure où l'argumentaire sert à montrer qu'il n'y a que ce projet qui soit réalisable, ce qui discrédite les propositions alternatives, comme K21⁸². Nous pouvons noter que peu de travaux prennent en considération une approche multiscale privilégiant l'une des échelles d'analyse (locale, régionale, transnationale) du fait de la complexité des enjeux inhérents à chacun des trois projets imbriqués : Stuttgart 21, la LGV entre Stuttgart et Ulm, la Magistrale pour l'Europe. Notre thèse

⁸² K21 est l'acronyme de *Kopfbahnhof 21* qui est un projet alternatif de réhabilitation de la gare.

a ainsi pour objectif de contribuer à une compréhension des enjeux multiscalaires des trois projets étudiés.

Les travaux issus d'autres disciplines

Nous avons inventorié, par discipline dans la mesure du possible, une série de travaux en dehors de la géographie, mais qui sont étroitement liés à notre sujet (Figure 7). Premièrement nous prenons appui sur des publications en **architecture, histoire de l'art et patrimoine** afin de comprendre l'histoire de la construction de la gare centrale (Räntzsch et Hopfenzitz, 2012 ; Schnell, 2005 ; Schwinge, 2010) parfois considérée dans ses aspects patrimoniaux (Museio Somma, 2017 ; Roser, 2008) et dont la place singulière occupée dans l'histoire architecturale de la ville doit être soulignée. Les processus de patrimonialisation de ce monument singulier dans l'histoire architecturale nationale allemande et mondiale constituent le cœur de ces travaux. Récemment un mémoire de master a été soutenu par Ludmila Safina (2014) à l'École d'Architecture de Lyon sur la question des aspects capitalistes d'un projet urbain⁸³, celui de Stuttgart 21 et contenant un ancrage important en études architecturales.

Les **politistes** (une quarantaine) qui ont travaillé et travaillent sur Stuttgart 21 questionnent, dans l'ensemble, deux processus. D'une part certains étudient la prise en compte des citoyens dans les processus décisionnels politiques (Brunold, 2018 ; Decker, 2014 ; Degenhart, 2014 ; Durinke, 2014 ; Eith et Mielke, 2012 ; Fatke et Freitag, 2012 ; Schink, 2011) avec des études ciblées sur certaines populations comme les jeunes (Kersting, 2016) ou les personnes âgées (Kersting, 2015). Ces auteurs alimentent des débats théoriques sur la notion de démocratie et de ses moyens d'exercice appliqués à la région du BW dans le cadre de la mise en place du projet Stuttgart 21. D'autre part le référendum de 2011 nourrit les réflexions d'autres chercheurs (Gabriel, Schoen et Faden-Kuhne, 2014 ; Masser et Mory, 2017 ; Schwarz, 2011) dans la mesure où le recours à cet instrument est exceptionnel dans le *Land* du BW, ce qui a eu des conséquences politiques fortes au cours de la décennie 2010. Le contexte politique changeant au cours duquel les travaux dans la gare ont débuté (Chapitre 2) reste peu explicité en dehors des travaux de Catherine Perron (2011). Cette politiste française germanophone et bade-wurtembergoise avertie a étudié, immédiatement, le changement de majorité politique qui s'est produit en 2011 au sein du gouvernement du *Land*. Ensuite les recherches de Felix Hörisch et Stefan Wurster (Hörisch et Wurster, 2017) ainsi que celles de Michael Dürr (Dürr, 2018) ont

⁸³ Des réflexions sont menées à propos du coût très élevé du projet ainsi que sur la philosophie gargantuesque de celui-ci qui peuvent faire penser à la théorie économique capitaliste dont les défenseurs souhaitent une accumulation des profits toujours plus grande, ici au détriment du bien-fondé du projet.

développé des arguments explicitant les conséquences de ce bouleversement politique. Les opposants au projet se sont également intéressés à ces thèmes pour dénoncer les décisions prises par les acteurs politiques au moment de la programmation du projet (Chapitre 4).

Les juristes et les économistes abordent des thèmes similaires aux politistes mais leurs approches disciplinaires divergent. Les juristes se sont centrés dès 2011 sur les aspects législatifs du référendum (Hermes et Wieland, 2011 ; Wulfhorst, 2011) et plus généralement sur les processus démocratiques en place (Gross, 2011 ; Jung, 2012 ; Schmehl, 2011). Ces auteurs tentent d'établir une légitimation juridique du référendum et du plan budgétaire établi. La question du financement du projet préoccupe également certains juristes (Gersdorf, 2011 ; Kramer et Cosovic, 2016), notamment à propos de sa répartition entre les différents acteurs. Cet aspect rejoint les études sur la rentabilité économique de Stuttgart 21 (Alexander, 2006 ; Kopper, 2011 ; Palmer, 2011 ; Rothengatter, Perez Henriquez et Deakin, 2017), lues avec attention par tous ceux qui s'intéressent au projet du fait de l'importance des fonds apportés par les différents acteurs (dont la ville et le *Land*). Les investissements effectués l'ont été dans l'immobilier au cœur de la capitale wurtembergoise ainsi que dans les infrastructures ferroviaires au sein de la gare de Stuttgart et à l'aéroport métropolitain. Le projet n'étant pas terminé au moment du rendu du manuscrit, aucune étude ne peut estimer les fonds définitifs investis, néanmoins les études de rentabilité demeurent optimistes sur les possibilités de retours sur investissement.

Les chercheurs en information/communication, à commencer par Frank Brettschneider⁸⁴, ont, pour leur part, analysé la médiatisation du projet et de sa contestation dans un ouvrage de référence, publié en 2013 titré *Zwischen Protest und Akzeptanz*⁸⁵ (Brettschneider et Schuster, 2013). Cette parution, pluridisciplinaire, a marqué le paysage scientifique puisqu'elle contient à la fois des éléments factuels dans le chapitre de contexte écrit par Uwe Stuckenbrock, acteur incontournable en tant qu'ancien directeur de la section d'aménagement de Stuttgart-centre au sein de la mairie et directeur du groupe municipal de travail sur Stuttgart 21 (Stuckenbrock, 2013). L'ouvrage contient également une partie des analyses menées par des chercheurs en information/communication ainsi que des sociologues, notamment Britta Baumgarten et Dieter Rucht (2013). Les auteurs ont, par exemple, examiné le rôle du réseau social Facebook dans le conflit, en particulier pour l'organisation des activités contestataires, puisque l'information est rapidement diffusée à tous les membres.

⁸⁴ Chercheur en information-communication, rencontré en 2015 (Chapitre 3).

⁸⁵ *Stuttgart 21. Entre contestation et acceptation* (traduction de l'auteure du manuscrit).

Les travaux de Mélanie Nagel (2016) rendent compte d'un questionnement sur le triptyque : discours politique – conflit – gouvernance. Plus récemment la question d'une « bonne communication » est posée par Frank Brettschneider dans le chapitre de l'ouvrage *Akzeptanz in der Medien und Protestgesellschaft*⁸⁶, qui renouvelle l'interrogation sur la place des médias dans un projet contesté et le contenu des discours dans un tel contexte (Helmer et Deppermann, 2017). En 2018 est publié un ouvrage comportant deux articles (Krebber, 2018 ; Sandhu, 2018) explicitant les techniques de communication stratégique de la part des porteurs de projets. Ce sujet passionne les plus jeunes chercheurs germanophones, à l'exemple de Julia Rothenhäussler qui a soutenu un mémoire de master en 2019 à propos de la communication de crise avec pour cas d'étude Stuttgart 21.

En conclusion, nous proposons un schéma (Figure 7) synthétisant les apports thématiques des différentes disciplines (en gras), parfois abordées de façon pluridisciplinaires (géographie et architecture ou science politique et droit). Nous faisons également mention des thématiques récurrentes présentes dans les publications scientifiques (mots clés les plus éloignés de l'hexagone). Les données de la Figure 6 sont ici confirmées avec une majorité d'écrits inscrits en géographie ou en sciences politique.

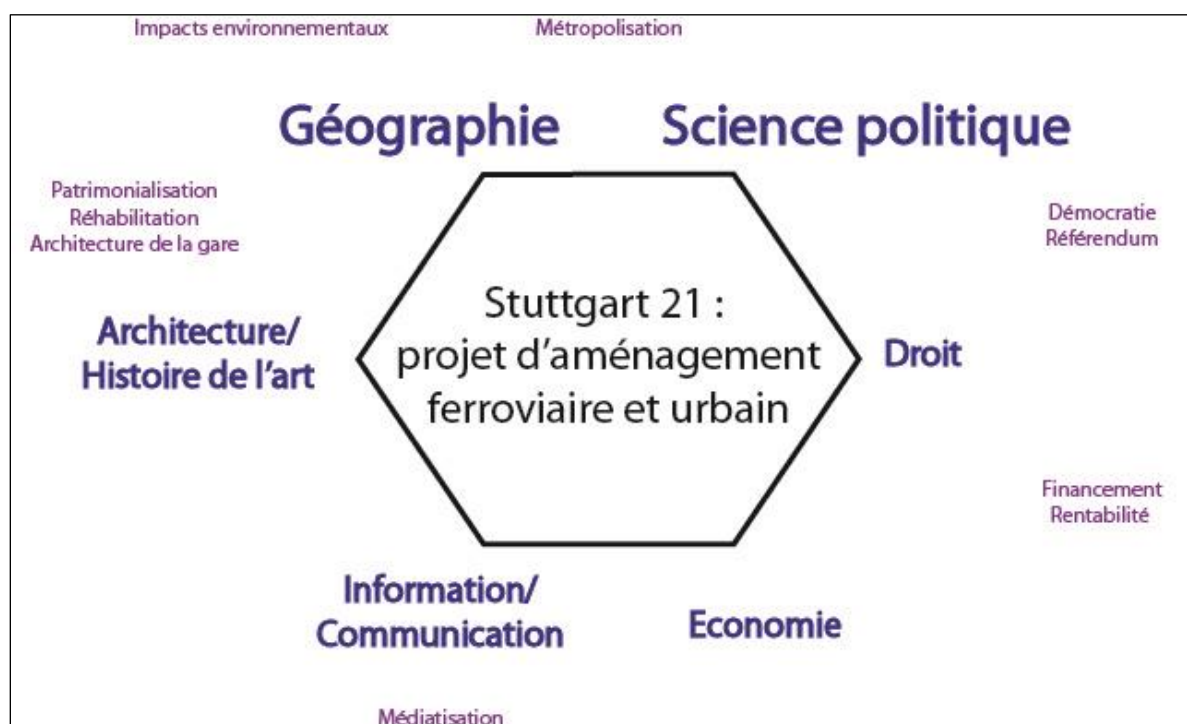


Figure 7 : Disciplines des différentes publications en soutien à Stuttgart 21 et mention du thème choisi
Sources : Recension bibliographique de l'auteur
Auteure : Volin, 2017, UMR EVS

⁸⁶ *Acceptance dans les médias et dans la société de la contestation* (traduction de l'auteur du manuscrit).

1.2.2. : Stuttgart 21 envisagé comme un projet contesté

Rareté des publications en géographie et aménagement

Avant nous d'autres **géographes**⁸⁷ et aménageurs ont analysé Stuttgart 21 à travers le prisme du conflit et de la contestation. Certains se sont intéressés spécifiquement à la notion de controverse⁸⁸ appliquée à un cas de grand projet d'aménagement de transport (Dziomba et Matuschewski, 2012 ; Novy et Peters, 2012 ; Nagel, 2017). D'autres adoptent un point de vue plus centré sur Stuttgart et davantage critique sur l'ensemble du projet. Les essais de Winfried Wolf (1995, 2011) et de Roland Ostertag (2007) permettent d'appréhender les arguments d'ordre territoriaux des opposants à Stuttgart 21. Les ouvrages plus récents de ces auteurs (Ostertag, 2016 ; Wolf, 2017) montrent que le projet continue d'alimenter les publications⁸⁹ (Figure 5) et donnent lieu à des parutions portées par des opposants au projet présents de longue date sur la scène médiatique.

Stuttgart 21 semble ainsi souvent considéré de manière binaire : le projet d'un côté, la contestation de l'autre avec une pointe de manichéisme inhérente aux projets controversés. Il existe des recherches qui reviennent sur les deux côtés du projet selon deux axes privilégiés : les aménagements urbains et la gouvernance puis les aménagements ferroviaires en Europe. En ce qui concerne le volet aménagements urbains/gouvernance, nous nous plaçons dans le sillon de Axel Diehlmann, Anouk Helmholz et Gebhard Wulfhorst. La question du lien entre politiques territoriales et politiques de transport est posée dès 2007 par Gebhard Wulfhorst (2007) et poursuivie par Axel Diehlmann (2013) sous l'angle de la construction d'une métropole autour d'un projet urbain et ferroviaire (Stuttgart 21). Nous insistons sur l'importance de l'étude simultanée du volet urbain et du volet transports pour comprendre l'ensemble des enjeux. L'étude comparative de la réhabilitation des gares de Stuttgart et de Vienne, menée par Anouk Helmholz (2013) comporte un double bénéfice scientifique. D'une part, l'auteure étudie conjointement le projet urbain et le projet ferroviaire, ce qui reste rare dans les recherches menées à propos de Stuttgart 21 ; d'autre part cette étude propose une lecture croisée de deux cas d'étude européens. Les deux échelles d'analyse proposées par Anouk Helmholz, à la fois locale dans l'appréhension des projets locaux et à la fois européenne

⁸⁷ Les disciplines, qui apparaissent en gras, sont inscrites dans la Figure 8.

⁸⁸ Les thématiques de recherche, qui sont soulignées, sont inscrites dans la Figure 8.

⁸⁹ Malgré une diminution globale en effectif.

dans sa comparaison des deux projets, ont été éclairantes pour nos propres recherches puisque la Magistrale européenne (LGV transeuropéenne) examinée passe par Stuttgart et Vienne.

Les travaux de Johannes Novy et Deike Peters nous illustrent dès 2012 (2012) l'émergence d'un mouvement de contestation transeuropéen autour de grands projets d'aménagement avec pour cas d'étude Stuttgart 21. Le lien entre Stuttgart 21 et d'autres projets d'aménagements a été approfondi par Rainer Reddehase (2011) et Gerhard Heimerl (2014), au sujet de la porosité entre Stuttgart 21 et la Magistrale européenne. Rainer Reddehase soutient en 2009 un mémoire de master qui présente bien Stuttgart 21 comme une partie de la Magistrale européenne, établissant ainsi clairement le lien entre les deux projets (2009).

Abondance des travaux en sciences politique et en sociologie

Les politistes et sociologues ont étudié, quant à eux, en parallèle de la phase très active de mobilisation, la composition sociologique et politique des groupes de manifestants. Nous avons pu recenser une vingtaine de publications qui tentent de décrire et comprendre la composition des opposants à Stuttgart 21. Dès 2010, un an à peine après le début des *Montagsdemo*⁹⁰ (Chapitre 6), sont publiés deux articles signés ou cosignés par le Professeur Dieter Rucht et la Docteure Britta Baumgarten⁹¹ (Baumgarten, 2010 ; Rucht et al., 2010a). En parallèle sort un documentaire d'Hermann Abmayr sur les acteurs du mouvement de contestation (Abmayr, 2010). Par la suite sont publiées à la fois des études générales sur les opposants⁹² (Baumgarten et Rucht, 2013 ; Dryef, 2011 ; Kraushaar, 2011 ; Sahr et Staab, 2011 ; Sperling et Kläger, 2011) et à la fois des recherches avec une focale sur un groupe d'opposants, qu'ils soient identifiés comme catholique (Dietrich et Bassler, 2012) ou ceux que l'on appelle les *Mutbürger*⁹³ (Kessler, 2013 ; Supp, 2010) (Chapitre 6). Les arguments de l'opposition sont examinés par quelques études (Schorlau, 2010 ; Walter, 2013) ainsi qu'au sein de l'Institut de recherches sur la démocratie de l'université de Göttingen dès 2010 (Göttinger Institut für Demokratieforschung, 2010).

⁹⁰ Littéralement Manifestation du lundi. Nous reviendrons sur ce sujet au cours des chapitres suivants.

⁹¹ Ces deux chercheurs ont participé à un programme de recherche en 2010 „Befragung zu Stuttgart 21“ au sein du *Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung*.

⁹² À partir de la recension de caractéristiques socio-économiques telles l'âge, la CSP, le vote aux dernières élections régionales et municipales.

⁹³ Citoyen en colère.

D'autres travaux élargissent les réflexions sur le thème de la mobilisation citoyenne et ses impacts sur les décisions politiques⁹⁴ (Ahlfeldt, Maennig et Steenbeck, 2016 ; Blumenberg et Faas, 2013 ; Eibl, 2012 ; Fatke et Freitag, 2013 ; Freitag et Vatter, 2017 ; Frick, 2011 ; Hoffmann, 2016 ; Ihl, 2012 ; Nagel, 2016 ; Schönberger, 2010 ; Stephan, 2012 ; Thaa, 2013). Annette Ohme-Reinicke, sociologue ayant travaillé pour l'institut de philosophie de l'Université de Stuttgart, a tout d'abord publié un ouvrage en 2012 sur les mouvements de contestation à Stuttgart 21 (2012) ainsi qu'un article en 2014 (Ohme-Reinicke, 2014) dans la lignée des publications du début des années 2010 sur le sujet (cf. supra). Elle fait son entrée dans la revue de géographie française *Espaces et Sociétés* avec un article traduit en français intitulé « Garder la tête haute ! La contestation de Stuttgart 21 et sa dimension politique et émancipatrice » (Ohme-Reinicke et al., 2015). Cet article de 2015 apparaît comme un coup de projecteur scientifique en France sur le projet Stuttgart 21 puisqu'il amorce une réflexion sur les différentes phases de la contestation tout en discutant d'une possible mise en réseau de différents mouvements d'opposition présents dans le monde. Nous développerons ses arguments et nos analyses sur la question dans le chapitre 7. Annette Ohme-Reinicke fait également partie de ces intellectuels qui se sont engagés dans l'opposition que nous détaillerons au cours du chapitre 6.

D'éclairantes publications sur les images de la contestation⁹⁵

Les travaux en **architecture et histoire de l'art** marquent la littérature d'opposition à Stuttgart 21 avec des ouvrages sur les images de la contestation (Götz von Olenhusen et Paulus, 2010 ; Häußler, 2011 ; Weitz et Weitz, 2010). Johannes Häußler signe le catalogue de l'exposition permanente du Musée sur l'histoire du Bade-Wurtemberg⁹⁶ intitulée „Dagegen leben ? – Der Bauzaun und Stuttgart 21“⁹⁷ qui reprend des photographies de caricatures, affiches, dessins divers, déjà présents en 2010 dans l'ouvrage d'Albrecht Götz von Olenhusen

⁹⁴ Les analyses des résultats des élections régionales de 2011 ont montré que les électeurs ont voté en prenant en compte la façon dont le projet Stuttgart 21 a été mis en place. La victoire du parti *Bündnis 90/Die Grünen* peut en partie être expliquée par le fait que ce parti revendique son opposition au projet. Nous manquons toutefois encore de recul pour mesurer les conséquences de la mise en place de ce projet sur les changements profonds opérés à propos des processus démocratiques. Nous reviendrons sur ces points au cours de la Partie III.

⁹⁵ En effet, étant donné les temporalités de notre thèse, postérieure aux événements les plus marquants, les iconographies de ces moments très intenses pour les opposants, ont été une source précieuse *a posteriori*.

⁹⁶ *Haus der Geschichte Baden-Württemberg*.

⁹⁷ « Rester debout ? La mobilisation pour sauver les arbres du parc du château et Stuttgart 21 » (traduction de l'auteur du manuscrit). Exposition visitée le 17/07/2015 [ONP 15AG].

et Gerd Paulus *Oben bleiben !!! Manifeste und Bilder des Protests*⁹⁸. L'ensemble de ces iconographies figurait sur les espaces autour de l'aile sud de la gare et du parc du château, avant leur destruction en 2010-2012. Nos recherches étant postérieures, ces publications témoignent d'une phase du projet⁹⁹ qui n'est plus visible aujourd'hui, néanmoins les écrits restent.

La question architecturale, du point de vue des opposants, est mise en avant avec la parution en 2013 de *Visionen + Aktionen für Kopfbahnhof und Stadt*¹⁰⁰ par le collectif „ArchitektInnen für K21“¹⁰¹ (2013). Ces architectes proposent un projet alternatif à Stuttgart 21 qu'ils détaillent dans leur ouvrage rédigé par une vingtaine d'architectes. Après avoir détaillé le projet *Kopfbahnhof 21* (K21) qu'ils proposent, ils reviennent sur les actions menées pour informer, discuter et essayer de préserver la gare. Ce travail présente deux intérêts majeurs : premièrement l'explicitation argumentée du projet alternatif proposé pour la gare ET pour la ville. La prise en compte explicite par ces experts des deux aspects ferroviaire et urbain prouve la pertinence de cette approche double. Deuxièmement ces travaux nous renseignent sur des événements qui se sont déroulés avant le début de nos recherches. Ils rendent compte des conférences organisées avec des experts et des hommes politiques sur diverses thématiques (coûts du projet, risques environnementaux, projet urbain...) ainsi que des discussions publiques qui se sont déroulées devant l'aile sud de la gare (avant sa destruction) pour sensibiliser et tenter de sauver cette partie du bâtiment.

⁹⁸ « Rester debout !!! Manifestes et images de la contestation » (traduction de l'auteure du manuscrit).

⁹⁹ L'occupation de l'aile sud de la gare ainsi que du parc du château par des opposants qui étaient présents physiquement et par des affiches sur les grilles du chantier marque une phase du projet (2009-2011) dont il reste peu de traces visibles aujourd'hui.

¹⁰⁰ « Visions et actions pour la gare aérienne et la ville » (traduction de l'auteure du manuscrit). L'appellation „Kopfbahnhof“ sera explicitée au cours des chapitres 2 et 4.

¹⁰¹ Collectif des Architectes engagés en faveur du projet K21.

L'apport des essais militants à l'analyse de S21

Nous avons souhaité faire mention d'une dizaine d'ouvrages qui peuvent être catégorisés en tant qu'essais. Les arguments avancés par ces intellectuels doivent être pris en considération dans nos analyses puisque cette littérature militante fait partie intégrante de l'opposition protéiforme à Stuttgart 21 qui se matérialise, entre autres, par la parution et la vente de livres en librairie et lors des différents événements. Roland Ostertag et Klaus Arnoldi éditent dès 2008 leur plaidoyer „*Die entzauberte Stadt. Plädoyer gegen die Selbstzerstörung; Stuttgart 21 – Das Milliardengrab*“¹⁰² (Ostertag et Arnoldi, 2008). Mélanie Liebnitzky poursuit en 2010 avec un essai intitulé *Stuttgart 21 Pro oder Contra : Fakten zu einem besonders umstrittenen Bauprojekt unserer Zeit*¹⁰³ (Liebnitzky, 2010). L'année 2011, riche en événements politiques et sociaux dans le Land du BW (Chapitre 4), inspire les différentes publications du français Stéphane Hessel (Hessel, 2011), de Monika Kappus (2011), de Wolf Reiser (2011), les ouvrages d'un groupement d'auteurs¹⁰⁴ *Oben bleiben. Die Antwort auf Heiner Geissler*¹⁰⁵ (Lösch, Stocker, et al., 2011) ainsi qu'en 2013 : *Empört euch – weiter. Neue Argumente gegen Stuttgart 21*¹⁰⁶ (Engelhardt et al., 2013). Dernièrement, la parution en 2014 de *Satiren 21 – Geschichten zur bestgeplanten Katastrophe*¹⁰⁷ par Till Simplizius (2014) complète, de manière explicite, les réflexions menées par les opposants au projet. Des chercheurs en sciences humaines ont également choisi d'adopter cette posture, comme Alexander Schlager (2010), qui détaille l'historique de l'opposition à Stuttgart 21 dans un article de 2010. Nous pouvons noter la précocité de cette parution tandis que l'opposition est encore très vive en 2010. Finalement nous mentionnons l'essai de Ferdinand Rohrhirsch titré *Philosophie, Eisenbahn und Stuttgart 21. Erklärungsversuch meiner Zuneigung zu einem gegenwärtig umstrittenen Kopfbahnhof*¹⁰⁸ (Rohrhirsch, 2011) qui porte une réflexion plus théorique sur les événements en amenant son lecteur à prendre du recul par rapport à l'immédiateté des événements et donc à considérer le temps long. La Figure 8 indique, par rapport à la Figure 7, qu'une majorité de publications à

¹⁰² *Contre l'autodestruction face à la ville désenvoutée avec Stuttgart 21* (traduction de l'auteure du manuscrit).¹⁰³ *Stuttgart 21, pour ou contre. Arguments contre un projet de notre temps particulièrement contesté* (traduction de l'auteure du manuscrit).

¹⁰³ *Stuttgart 21, pour ou contre. Arguments contre un projet de notre temps particulièrement contesté* (traduction de l'auteure du manuscrit).

¹⁰⁴ À la tête duquel Christoph Engelhardt, Egon Hopfenzitz, Sabine Leidig, Volker Lösch, Walter Sittler, Gangolf Stocker, Winfried Wolf.

¹⁰⁵ *Rester debout. La réponse à Heiner Geissler* (traduction de l'auteure du manuscrit).

¹⁰⁶ *Indignez-vous - une nouvelle fois. Nouveaux arguments contre Stuttgart 21* (traduction de l'auteure du manuscrit).

¹⁰⁷ *Satires 21. Histoire d'une catastrophe programmée* (traduction de l'auteure du manuscrit).

¹⁰⁸ *Philosophie, ferroviaire et Stuttgart 21. Essai d'explication de ma sympathie pour une gare terminus actuellement remise en cause* (traduction de l'auteure du manuscrit).

propos de la contestation à Stuttgart 21 s'inscrivent, comme nous pouvions nous en douter, en science politique ou en sociologie. Cela nous enjoint à développer les analyses des géographes à ce sujet puisque la discipline apparaît mineure dans nos recensions bibliographiques (Figure 8).

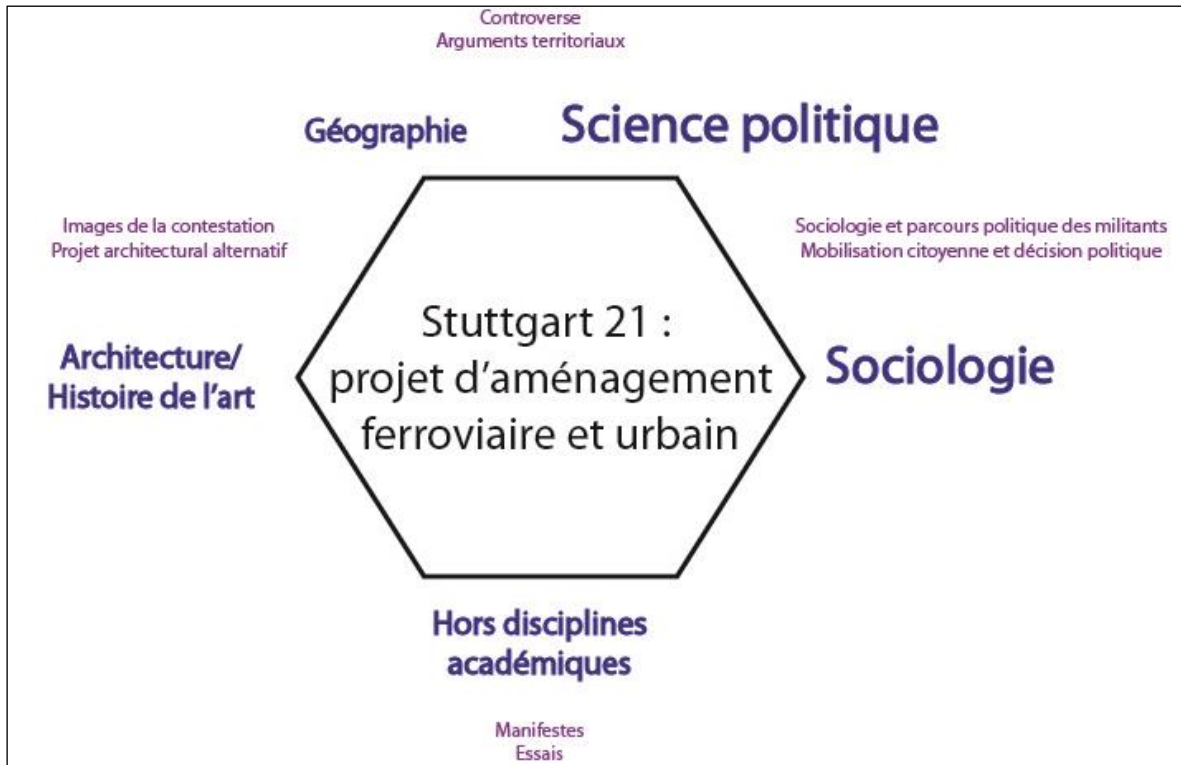


Figure 8 : La contestation à S21 dans les publications en sciences humaines et sociales
Sources : Recension bibliographique de l'auteur
Auteure : Volin, 2017, UMR EVS

Conclusion de la section 1.2

Nous avons montré la pluralité de nos ancrages bibliographiques rendant difficile l'établissement d'un état de l'art parfaitement unidirectionnel. Afin de trouver des éléments pertinents pour notre démonstration et après avoir constaté que les géographes français et étrangers se sont peu intéressés à Stuttgart 21, nous avons fait appel à une littérature élargie aux sciences humaines et sociales. Dans notre exploitation des recherches précédentes sur Stuttgart 21, nous avons constaté que la plupart abordaient le projet de manière segmentée développant tantôt l'historique du projet, tantôt sa contestation à travers des disciplines différentes ce qui explique la multiplicité des parutions. Malgré la riche actualité scientifique du projet, la revue exhaustive de l'état de l'art confirme l'originalité de notre recherche dans son approche à la fois doublement territorialisée : à l'échelon local avec Stuttgart et à l'échelon européen avec les espaces traversés par la Magistrale pour l'Europe (Paris-Budapest).

1.3 : Nos trois hypothèses de recherche

L'appréhension globale de l'état de l'art (cf. supra) à propos des différents angles d'études choisis (transports et infrastructures, conflits d'aménagement, terrain allemand), au service d'une meilleure compréhension du projet Stuttgart 21, nous a permis d'identifier une question de recherche principale :

Dans quelle mesure Stuttgart 21 participe-t-il à l'affirmation
d'un territoire aréolaire (échelles locale et métropolitaine)
par l'intermédiaire d'un projet réticulaire ?

Afin de répondre à cette problématique nous avons formulé trois hypothèses de recherches :

*L'existence d'une interdépendance entre métropolisation et grands aménagements de transports.

*La confrontation de différentes visions d'un territoire à travers un conflit d'aménagement.

*Le retour de la gare ferroviaire d'une métropole comme centralité de la ville contemporaine.

Ensemble elles renouvellent les questions posées ci-dessous par nos prédécesseurs au sein des différents courants de la géographie énoncés précédemment :

*Quels sont les enjeux politiques et économiques de l'aménagement des territoires par des infrastructures de transports pour les métropoles européennes, les États et l'UE ? Pouvons-nous parler de convergence, de divergence ou de complémentarité des intérêts des acteurs aux différentes échelles analysées ?

*Que nous apprend l'étude des territoires de l'opposition à Stuttgart 21 ? Quel type de conflit d'aménagement se déroule dans ces territoires ? Pouvons-nous empiriquement observer une européanisation des mouvements d'opposition ?

*Que nous révèle la mise en place de ce chantier gigantesque sur les ambitions métropolitaines de la ville-capitale du *Land* du BW ? En quoi la rénovation urbaine de cette ville apparaît-elle singulière dans le paysage national ?

Avant de développer nos trois hypothèses, nous souhaitons expliciter notre démarche scientifique qui justifie l'originalité de notre travail au regard de la bibliographie sur Stuttgart 21 recensée auparavant. Le socle de notre questionnement repose sur une **analyse multiscalaire** avec pour objectif de comprendre l'articulation et l'imbrication des différentes échelles au sein de Stuttgart 21 considérées séparément par une majorité de chercheurs. Pourtant, selon nous, la clé de compréhension des enjeux de ce projet se situe bien dans celle de l'imbrication des territoires concernés par Stuttgart 21 puisque leurs intérêts semblent divergents. Deux dimensions essentielles seront étudiées conjointement au sein de ce cadre d'analyse, une **dimension spatiale** et une **dimension actorielle**. Nous essayerons de saisir à la fois les traductions et les implications spatiales de Stuttgart 21 et à la fois les (re)compositions des jeux d'acteurs qui se jouent depuis la mise en place du projet. Notre approche multiscalaire présente dans l'ensemble du manuscrit nécessite toutefois un examen séparé des échelons étudiés, ce qui se traduit par les trois hypothèses de recherche que nous allons préciser. Il n'existe pas de hiérarchie au sein de nos hypothèses, nous les présentons en fonction des échelles d'analyse, de la plus petite à la plus grande.

Existence d'une interdépendance entre métropolisation et grands aménagements de transports, à l'échelon européen et à l'échelon national allemand.

La métropolisation actuelle en Europe n'est pas seulement le produit des effets de la mondialisation sur les territoires. Elle s'appuie également sur des politiques d'aménagement des territoires favorisant le polycentrisme. Les nœuds ferroviaires, (renforcés par les politiques d'aménagement des territoires européens par les transports), constituent aujourd'hui les points d'appui d'un espace communautaire morcelé. La mise en place de réseaux transeuropéens de transports tendrait ainsi à produire une intégration politique et économique de l'ensemble des territoires en facilitant les échanges matériels et immatériels (importance du marché unique et de la libre circulation des biens et des personnes facilitant les échanges partout dans l'UE). Prenant en compte cela j'avance que la création et la consolidation de ces grandes infrastructures de transport bénéficie aux principaux pôles urbains (capitales des États) ainsi qu'aux pôles nationaux secondaires désireux, eux aussi, de jouer un rôle sur la scène européenne. Le projet Stuttgart 21, intégré à la Magistrale européenne, constitue un exemple inédit ancré dans un territoire situé au cœur de la Dorsale européenne.

Confrontation de différentes visions d'un territoire à travers un conflit d'aménagement à l'échelon régional, métropolitain et local.

Plusieurs visions du territoire par les acteurs sont énoncées à travers le conflit d'aménagement. Elles apparaissent parfois comme dissemblables et souvent concurrentes. Les ambitions métropolitaines européennes de pôles nationaux secondaires se traduisent par la mise en place de projets d'aménagement de grande envergure, considérés par leurs opposants comme des « projets prestige ». Il s'opère alors une (ré)appropriation des territoires, dans les discours et dans les pratiques, par les différents acteurs, dans le but de convaincre les habitants, potentiels électeurs, de l'(in)utilité du projet. À ce propos j'avance que, dans le cas de Stuttgart 21, cette confrontation latente a été révélée par la matérialisation du conflit dans l'espace public témoignant de projections divergentes à propos de la rénovation urbaine de cette ville. L'inattendue médiatisation nationale de ce conflit concernant une région « exemplaire » a rendu illisible les arguments des différents groupes alimentant de nombreuses polémiques néfastes au débat.

Retour de la gare ferroviaire dans une métropole, comme centralité de la ville contemporaine, à l'échelon métropolitain et local.

La gare et son quartier, longtemps délaissés, suscitent aujourd'hui un regain d'intérêt dans les villes puisqu'ils redeviennent un outil de rénovation et d'appropriation de la ville par ses habitants. Par ses nombreuses fonctions urbaines (nœud de transports devenu également lieu de production de services marchands) et sa réserve foncière disponible, dans une logique de densification urbaine, la gare et son quartier sont l'objet de toutes les convoitises et cristallisent les désaccords en termes de rénovation urbaine (projet qui s'adapte au bâtiment existant de la gare ou bâtiment de la gare qui être modifiée pour s'accorder avec le projet prévu). J'avance que, dans le cas de Stuttgart 21, il existe depuis une trentaine d'années de forts enjeux économiques et politiques à la rénovation de la gare centrale de Stuttgart. Grâce au nouvel « Euroquartier de gare » créé sur d'anciennes emprises ferroviaires, la gare redeviendrait une centralité significative. En parallèle, je fais état du fait que la standardisation architecturale proposée ne satisfait pas une multitude d'acteurs soucieux de la préservation du rare patrimoine matériel de la ville.

Conclusion du chapitre 1

Pour conclure ce premier chapitre nous souhaitons revenir sur deux points fondamentaux (notre positionnement dans trois sous-champs de la discipline géographique ainsi que le recours double à une littérature scientifique et à des essais de militants) pour comprendre notre ancrage épistémologique. L'originalité de nos recherches est marquée par des emprunts à différents sous-champs géographiques rarement associés tous ensemble. Comme nous avons pu l'écrire, un nombre croissant de géographes étudient, dans la décennie 2010, des conflits d'aménagements dont certains en lien avec des infrastructures ferroviaires. Par ailleurs, certains géographes ont pu, pour leur part, ancrer leurs recherches dans mon terrain d'étude, à petite (le *Land* du BW) ou grande échelle (Stuttgart) sur la thématique des transports (Perrin, 2004) ou de manière plus large sur celle des aménagements urbains (Houssel, 1992). Nous avons ainsi pour ambition de mettre en lien les trois thématiques : infrastructures, projet d'aménagement contesté et terrain dans le BW (Stuttgart en priorité) en adoptant une grille d'analyse multi-acteurs et multi-échelles. Afin de compléter notre état de l'art nous avons pris en compte l'ensemble des publications scientifiques ainsi que des essais dans le but d'appréhender les conclusions auxquelles sont parvenus les autres chercheurs (toutes disciplines et langues confondues). Les géographes français se saisissent de plus en plus de cet objet mais le terrain allemand bade-wurtembergois attire très peu de chercheurs. L'essentiel de nos lectures théoriques ont été empruntées aux auteurs français dans la mesure où nous avons trouvé dans cette littérature francophone les clés de lecture nécessaires à la compréhension des enjeux du projet Stuttgart 21. En effet, les recherches francophones nous ont apporté des éléments nouveaux pour décrypter notre cas d'étude, notamment grâce à plusieurs typologies fines des conflits sans équivalents en allemand dans ce que nous avons lu. Cela nous a permis de mettre, mettant en lumière un questionnement plus global sur la fabrique de la ville à partir d'infrastructures de transports. Nos trois hypothèses permettent d'orienter notre raisonnement en affirmant la nécessité d'une pensée systémique, multi-acteurs et multi-échelles, prenant en compte les singularités et les caractères génériques du projet étudié. Il s'agit dans la suite de cette première partie de présenter notre terrain d'étude.

Chapitre 2 : « Le TGV en direction de Stuttgart va partir » : terrain de thèse, territoires de projets

Ce chapitre a pour objectif la présentation du cadre spatio-temporel des terrains d'étude de la thèse et des territoires qu'elle considère, que ce soient des terrains primaires comme la ville de Stuttgart ou bien des terrains supports explorés succinctement tels que le territoire national allemand ou l'échelon européen. Nous allons ainsi aborder les questions de construction territoriale, historique et politique de plusieurs espaces à différentes échelles. Il s'agit de comprendre la multiplicité des enjeux inhérents à l'imbrication des territoires et aux interrelations entre ceux-ci dans le cadre de la mise en place d'un grand projet d'aménagement. Nous avons choisi la triple focale suivante : la ville et son *Land* pour l'échelle d'analyse la plus fine, l'État allemand pour le point de vue méso et l'échelon supranational pour l'échelle la plus petite. Nous débiterons par une contextualisation de la situation urbaine de la ville de Stuttgart et son insertion à la fois métropolitaine, dans le *Land* récent du BW, et à la fois nationale (2.1.). Nous aborderons ensuite le thème de la construction progressive du réseau ferré dans et autour de Stuttgart à partir du milieu du XIX^{ème} siècle jusqu'à aujourd'hui (2.2.). Cette sous-partie nous permettra de détailler l'emprise spatiale des gares successives dans la ville de Stuttgart ainsi que l'histoire de la gare centrale actuelle, qui s'insère désormais dans un vaste réseau ferroviaire national converti progressivement à la grande vitesse. Nous terminerons par l'échelle la plus petite, celle de l'UE, dans le but d'exposer les différents dispositifs politiques et économiques, ainsi que leurs traductions spatiales, dans lesquels la ville de Stuttgart et le *Land* du BW se sont impliqués dès les années 1990 (2.3.). Nous avançons que la situation de la ville et du *Land* comme carrefour de transport entre l'Europe de l'ouest et l'Europe de l'est ainsi que la prospérité économique de ces espaces expliquent, en partie, leur intégration précoce dans des projets transeuropéens de transport.

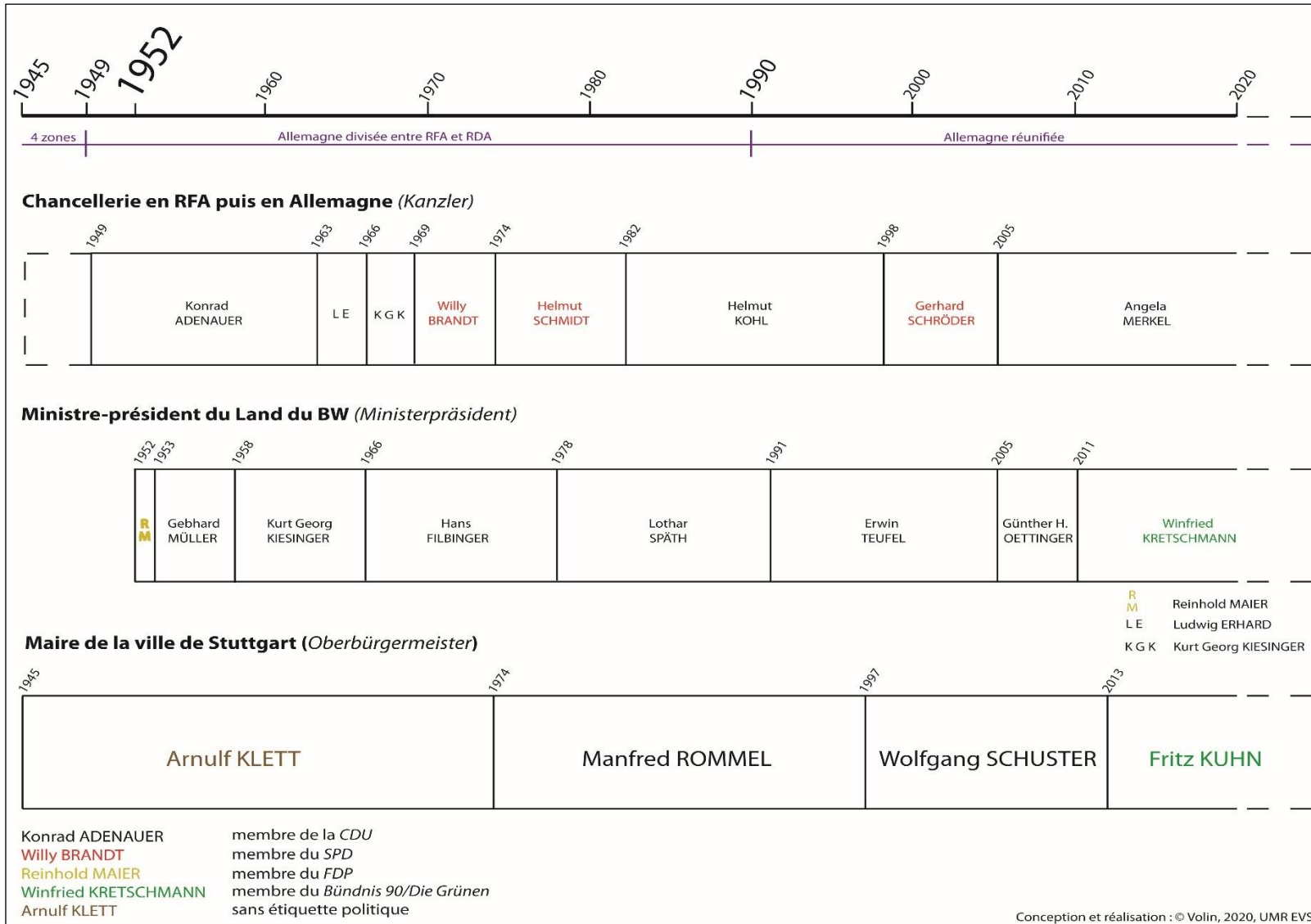


Figure 9 : Chronologie politique (1945-2020) aux échelons nationaux, régionaux et locaux

2.1 : Stuttgart et le BW dans le territoire allemand : portrait d'un *Land* discret et puissant

L'objectif de cette première sous-partie consiste à comprendre les spécificités de la ville de Stuttgart d'un point de vue historique, politique, économique, démographique et culturel, et ce dans le but d'appréhender au mieux la situation dans laquelle se trouve la ville à l'aube du XXI^{ème} siècle, lorsque débute le projet Stuttgart 21. Pour cela, nous allons répondre aux questions suivantes : comment ce petit haras de province, situé entre deux massifs forestiers s'est-il progressivement imposé comme la capitale d'une région puissante ? Quelle place occupe le *Land* dans l'État fédéral allemand au milieu des autres régions fortes du sud et de l'est du pays ? Sur quels secteurs d'activités la ville a-t-elle construit sa renommée européenne et mondiale ?

2.1.1. : La construction d'une métropole régionale : géohistoire d'une ville séculaire

Naissance de la capitale bade-wurtembergeoise

Stuttgart est érigée vers 950 autour d'un haras (*stuot-garten* en allemand médiéval) par le duc Ludolf. Des droits urbains sont accordés en 1219 et, après des siècles d'évolution du statut administratif (siège du comté puis du duché de Wurtemberg), la ville devient capitale du Royaume du Wurtemberg en 1806. Le XIX^{ème} siècle bouleverse l'histoire de la ville qui conserve son rang de capitale littéraire acquis en 1810¹⁰⁹ et entre pleinement dans l'ère industrielle (Riquet, 1960a). Deux événements marquent l'histoire des sciences à Stuttgart, à savoir la présentation en 1885 de la première automobile de Gottlieb Daimler et la création en 1886 de la firme Bosch¹¹⁰ (Ellrich, 2011 ; Pelletier et Delfante, 2000 ; Reitel, 1996) qui font de la ville un exemple atypique passant d'une capitale politique à une métropole industrielle au cours du XIX^{ème} siècle (Annexe 1). Le Royaume de Wurtemberg prend fin en 1918 avec l'abdication du dernier roi de Wurtemberg¹¹¹ et Stuttgart devient alors la capitale de l'État libre populaire du Wurtemberg¹¹² qui constitue une partie de la République de Weimar jusqu'en

¹⁰⁹ Date à laquelle l'éditeur Johann Friedrich Colas, éditeur de Schiller et Goethe, déménage de Tübingen pour s'installer à Stuttgart et permet à la ville d'incarner un haut-lieu de l'édition de littérature en langue allemande (Ellrich, 2011).

¹¹⁰ Fabricant d'électroménager et spécialiste de la fourniture d'équipements pour l'industrie automobile.

¹¹¹ Guillaume II de Wurtemberg.

¹¹² *Freier Volksstaat Württemberg*.

1933¹¹³. La ville connaît de lourdes pertes durant la Seconde Guerre mondiale : près de 70 % de la ville est détruite dont près d'un tiers des logements (Riquet, 1960a). La reconstruction perdure jusque dans les années 1960 du fait de problèmes juridiques d'application des plans d'urbanisme édités, en particulier pour reconstruire le centre-ville, ainsi qu'en raison de la crainte des propriétaires de revendre leurs terrains (Riquet, 1960a). « L'esquisse d'une nouvelle ville » (Riquet, 1960a) prend difficilement forme dans les années 1950 et s'accompagne d'une crise du logement dans le centre-ville touchant les populations les plus modestes. L'expansion urbaine se localise dans les arrondissements périphériques de la ville¹¹⁴ (Annexe 2 ; Annexe 3) qui accueillent de nombreuses constructions individuelles dont les plus luxueuses se trouvent sur les coteaux (Riquet, 1960b) (Annexe 4). À la fin des années 1950, Pierre Riquet (Riquet, 1960b, p.114) constate que « sur les ruines d'une résidence royale qui était sa raison d'être dans ce vallon, une ville moderne peine à se bâtir et se cherche encore une âme ». La sortie de la Seconde Guerre mondiale apparaît complexe aussi bien sur le plan matériel que politique (Figure 9 ; Carte 1).

La ville est placée sous tutelle française (1945-1949) dans le cadre du partage entre la France et les États-Unis du quart sud-ouest de l'Allemagne. Dès 1949 ces territoires font partie de la République Fédérale d'Allemagne et Stuttgart devient ville-capitale du *Land* du BW en 1953 après de vives négociations entre les autorités du Royaume de Wurtemberg et celles du Pays de Bade. L'acquisition d'un nouveau statut politique (Laporte, 2011) ainsi que la nécessité de reconstruire le centre-ville conduisent les acteurs de la ville de Stuttgart à recréer de la centralité et à ériger des bâtiments symboles de son rang dans la hiérarchie urbaine ouest-allemande (Annexe 5). Dans ce contexte, un nouvel hôtel de ville, une *Liederhalle*¹¹⁵ et une Tour de télévision (Annexe 5) sont construits en 1956 (Authier, 2020). Le patrimoine architectural de la ville se divise en deux groupes : les bâtiments anciens (construits avant 1945) non détruits ou reconstruits et les nouveaux bâtiments érigés après la Seconde Guerre mondiale. Peu de monuments d'avant-guerre ont été conservés, néanmoins des bâtiments aux fonctions politiques, culturelles et cultuelles demeurent, principalement l'ancien et le nouveau château, le palais Rosenstein ainsi que les édifices religieux (La collégiale¹¹⁶ et l'église Saint Léonard¹¹⁷)

¹¹³ Année de l'arrivée au pouvoir du NSDAP (*Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei* : parti national socialiste des travailleurs allemands).

¹¹⁴ La ville est divisée en arrondissements (*Stadtbezirke*) eux-mêmes scindés en quartiers (*Stadtteile*).

¹¹⁵ Il s'agit d'une salle de concert et d'un centre de congrès, *Konzert- und Kongresszentrum Liederhalle* (KKL), nommé uniquement *Liederhalle* par les habitants de Stuttgart.

¹¹⁶ *Stiftskirche*.

¹¹⁷ *Leonhardskirche*.

(Annexe 5). Du fait de son caractère lacunaire, les habitants semblent attachés au patrimoine restant de Stuttgart et accordent une importance singulière à la cité Weissenhof¹¹⁸ (Photo 1 et Figure 10)¹¹⁹, symbole de l'architecture du *Deutscher Werkbund*¹²⁰, construite dans les années 1920 et marqueur de l'histoire architecturale communale dans l'Entre-deux-guerres.



©Volin, 2016, UMR EVS
Photo 1 : Vue sur la Maison Le Corbusier, Cité Weissenhof, arrondissement Stuttgart-Nord



Figure 10 : Plan de la Cité Weissenhof présentant les œuvres des architectes
 Auteure : Volin, 2016, UMR EVS

Stuttgart aujourd'hui : ville conservatrice, laborieuse et ambitieuse

De la fin de la Seconde Guerre mondiale jusqu'en 1974, la municipalité¹²¹ a été présidée par Arnulf Klett (sans étiquette politique) qui fut épaulé par différents conseils municipaux dans lesquels, jusque dans les années 1970, *CDU*¹²² et *SPD*¹²³ se partageaient la majorité des sièges. L'électorat de Stuttgart accorde ainsi son crédit à des partis ancrés historiquement dans ce territoire, toutefois nous pouvons noter la singularité nationale de la présence du parti *Bündnis 90/Die Grünen*¹²⁴ au conseil municipal dès 1980. En effet, pendant près de 40 ans (1974-2013), le maire de la ville porte les couleurs du parti de la *CDU*, incarné successivement par Manfred

¹¹⁸ Reportage dans l'émission *Invitation au voyage* „Stuttgart, la colline avant-gardiste“ Arte, 2017, mis en ligne le 20/03/2017, consulté le 19/03/2018.

¹¹⁹ Quartier d'habitation situé dans l'arrondissement de Stuttgart-Nord on ont été construites 21 maisons dans le cadre de l'exposition „Die Wohnung“. Depuis 1958, cette cité est classé Monument historique (Office de tourisme de Stuttgart).

¹²⁰ Ce mouvement artistique qui se manifeste principalement en architecture débute à la fin des années 1920 avec l'exposition „Die Wohnung“ organisée en 1927 sur le thème du logement. Les architectes tels Le Corbusier, Gropius ou Van der Rohe dessinent des maisons aux formes cubiques sans ornements.

¹²¹ Le maire de Stuttgart s'appuie sur des conseils municipaux élus tous les cinq ans.

¹²² Union chrétienne-démocrate allemande, parti conservateur et libéral duquel est issue Angela Merkel.

¹²³ Parti social-démocrate d'Allemagne, duquel était issu l'ancien chancelier allemand Gerhard Schröder.

¹²⁴ Parti *Alliance 90/Les Verts*. Pour les besoins de la traduction française, nous emploierons le qualificatif de vert pour désigner ce parti écologiste sans, pour autant, faire écho au parti français Europe Écologie Les Verts.

Rommel (1974-1997) et Wolfgang Schuster (1997-2013). À l’opposé de l’échiquier politique, le parti *Bündnis90/Die Grünen* occupe une place importante au conseil municipal et bénéficie de 16 sièges (2009-2016) à la fin des années 2000, ce qui représente 26 % des élus. Récemment le « tsunami vert » (Perron, 2011a) gagne la ville en 2013 avec l’élection de Fritz Kuhn (Figure 9). La composition du précédent conseil municipal¹²⁵ (2014-2019) confirme la puissance du parti historique conservateur avec plus d’un quart des sièges, de même que l’importance du parti *Bündnis90/Die Grünen* avec également près d’un quart des sièges. L’autre moitié des sièges est occupée par des élus du *SPD* et de différents partis minoritaires¹²⁶. Les partis historiques du *Land* (*CDU* et *SPD*) perdent des voix durant les dernières élections municipales¹²⁷ (mai 2019) au profit du parti du maire¹²⁸ ainsi que des partis minoritaires aux extrémités de l’échiquier politique¹²⁹. Outre la singularité de son paysage politique, qui met en exergue une composante écologiste forte depuis les années 1960, Stuttgart s’illustre également par une démographie croissante depuis la réunification. Depuis 1990, nous pouvons distinguer, en fonction de leur population et à l’échelon national, deux catégories de villes dominées par Berlin qui dépasse les 3 300 000 habitants. La première regroupe Hambourg, Munich et Cologne qui comptent chacune environ 1 000 000 d’habitants. La seconde rassemble six métropoles¹³⁰ dont la population varie entre 550 000 et 700 000 habitants. Tandis que Francfort, Stuttgart et Düsseldorf gagnent des habitants, Essen, Dortmund et Brême enregistrent une baisse de leur population (Figure 11).

¹²⁵ 28 % des sièges pour la *CDU*, 23 % des sièges au parti *Bündnis 90/Die Grünen*, 15 % *SPD*, 34 % aux autres partis minoritaires.

¹²⁶ *Freie Wähler, FDP, SÖS, AfD, Die Linke, Piraten, Stadtisten und Studentische liste.*

¹²⁷ 20 % des sièges pour la *CDU* et 11 % pour le *SPD*.

¹²⁸ 27 % des sièges pour le parti *Bündnis 90/Die Grünen*.

¹²⁹ 42 % des sièges pour les autres partis (13 % extrême gauche, 8 % *FDP*, 7 % *Freie Wähler*, 7 % *AFD*, 7 % listes citoyennes). Données 2019 de la ville de Stuttgart, ressource disponible en ligne et consultée le 09/01/2020.

URL: <https://www.stuttgart.de/gemeinderat>

¹³⁰ Francfort, Stuttgart, Dortmund, Essen, Düsseldorf et Brême.

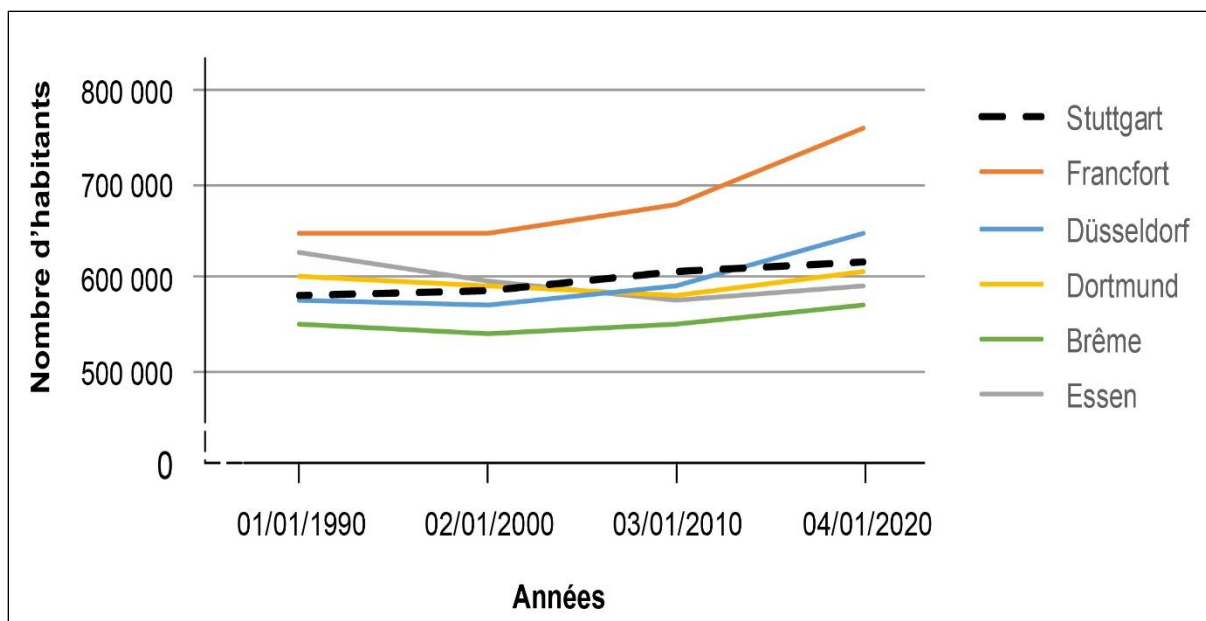


Figure 11 : Évolution de la population dans six métropoles allemandes (1990-2020)
Sources : Données du Service fédéral de statistiques (*Statistisches Bundesamt*)
Auteur : Volin, 2020, UMR EVS

Contrairement à d'autres métropoles allemandes (Figure 12), Stuttgart gagne continuellement des habitants depuis le début des années 2000, sans toutefois atteindre le pic des années 1960 où la ville comptait près de 638 000 habitants (Figure 12). Une autre caractéristique de la trajectoire démographique de Stuttgart repose sur la composante migratoire qui ne cesse de progresser depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale pour atteindre presque 26 % de la population totale en 2020 (Figure 12). Comme dans les autres territoires allemands, nous pouvons également noter un relatif vieillissement de la population. À Stuttgart, l'âge moyen en 2018 s'élevait à 41,9 ans¹³¹, ce qui reste inférieur à celui du *Land* qui s'élève à 43,5 ans en 2018. Tandis que nous avons pu constater un vieillissement progressif des populations au sein du *Land* (âge moyen en hausse depuis plus de 20 ans)¹³², celui de la ville-capitale oscille autour de 42 ans (depuis plus de 20 ans) et tend à diminuer depuis 2010 pour se maintenir en dessous de 42 ans¹³³. L'accroissement naturel et migratoire est positif depuis le début de la décennie 2000, ce qui contribue à la croissance de la population et à son rajeunissement¹³⁴.

¹³¹ SL-BW, données 2018, disponibles en ligne et consultées le 10/01/2020.

¹³² SL-BW, données sur l'âge moyen observées (au sein du *Land*) entre 1998 et 2018, disponibles en ligne et consultées le 10/01/2020.

¹³³ SL-BW, données sur l'âge moyen observées (à Stuttgart) entre 1998 et 2018, disponibles en ligne et consultées le 10/01/2020.

¹³⁴ SL-BW, statistiques du solde naturel et du solde migratoire sur la période 1998-2008, disponibles en ligne et consultées le 10/01/2020.

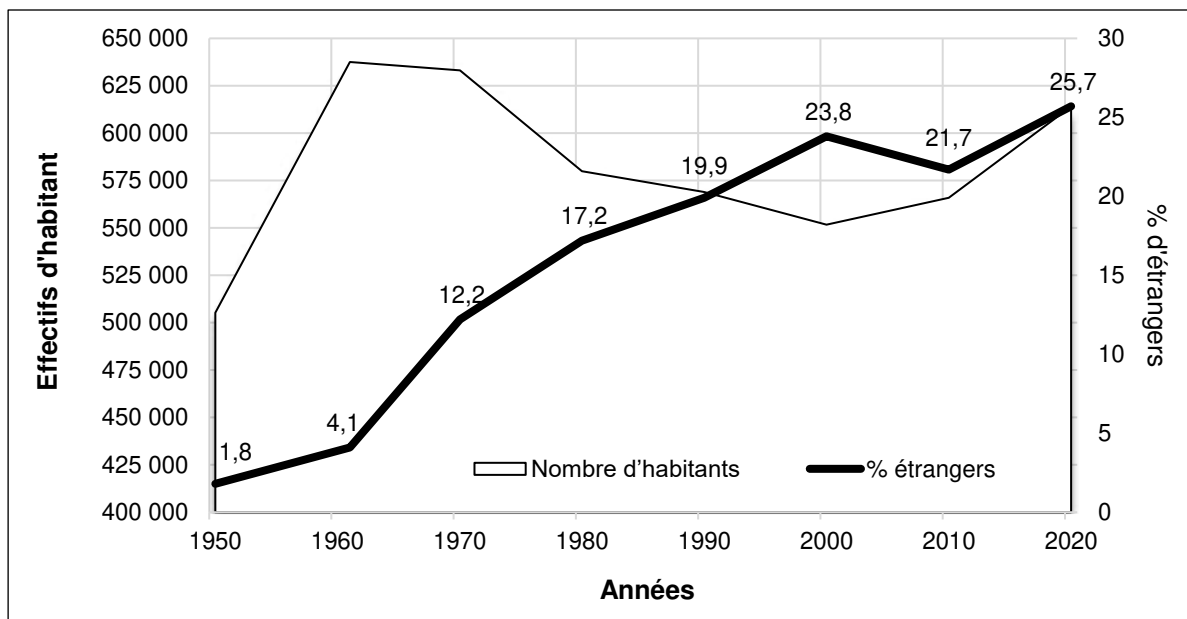


Figure 12 : Évolution de la population de la ville de Stuttgart (1950-2020) et évolution de la part de la population étrangère (1950-2020).

Source : Services statistiques de la ville de Stuttgart¹³⁵ et SL-BW

Auteur : Volin, 2020, UMR EVS

La ville-capitale du BW contribuait seulement de 11 %¹³⁶ du PIB du *Land* en 2017 pour environ 6 % de la population de la région, ce qui confirme que le caractère polycentrique de ce *Land* dont la capitale n'écrase pas les autres métropoles régionales comme cela est, par exemple, le cas en Bavière¹³⁷. Ces chiffres sont stables depuis la fin de la décennie 1990¹³⁸, néanmoins il convient de changer d'échelle pour prendre la mesure du poids de Stuttgart dans son *Land*. Il se mesure dans les faits davantage à travers les données de sa région métropolitaine¹³⁹ (Carte 2). Le PIB de celle-ci représentait, en 2017¹⁴⁰, 30 % du PIB du *Land* pour environ 25 % de la population (Tableau 1) (Carte 3). Les données récoltées (Tableau 1), quant à elles, à l'échelle du district¹⁴¹ (Carte 2) illustrent la suprématie du district de Stuttgart dans la vitalité économique de la région puisqu'en 2017¹⁴² il a contribué à 42 % de la réalisation du PIB de *Land* pour 37 % de population résidente.

¹³⁵ Statistisches Amt – Stadt Stuttgart.

¹³⁶ Calculs de l'auteure effectués à partir des données du SL-BW pour l'année 2017.

¹³⁷ Dans le *Land* voisin de Bavière, la population de la ville-capitale Munich représentait, en 2017, plus de 11 % de la population totale du *Land*. Données du Service statistiques de Bavière, consultées en ligne le 01/09/2020.

¹³⁸ Calculs de l'auteure effectués à partir des données du SL-BW sur la période 1998-2017.

¹³⁹ Traduction en français de *VerbandRegion Stuttgart*. Il s'agit de l'échelon administratif entre la commune de Stuttgart (grande échelle) et le district de Stuttgart (petite échelle) qui précède le *Land* du BW. Nous reviendrons ultérieurement en détail sur le découpage administratif propre au *Land* du BW (Carte 2).

¹⁴⁰ Calculs de l'auteure à partir des données du SL-BW pour la période 1998-2017.

¹⁴¹ Il s'agit de l'échelon administratif entre la région métropolitaine (grande échelle) et le *Land* du BW (petite échelle).

¹⁴² Calculs de l'auteure à partir des données du SL-BW pour la période 1998-2017.

	Région métropolitaine de Stuttgart	District de Stuttgart	Land du BW
Superficie (km²)	3 654	10 556	35 674
Population (effectif)	2 787 724	4 143 418	11 069 533
% du Land	25 %	37 %	100
Densité de population (hab./km²)	763	392	310
% PIB Land – PIB (2017)	30 %	42 %	495 100 000 000

Tableau 1 : Données socio-économiques 2018 à l'échelle de la Région métropolitaine de Stuttgart

Source : Données du SL-BW, 2017 et 2018

Auteure : Volin, 2018, UMR EVS

La production de la richesse à l'échelle de la ville s'effectue principalement par l'intermédiaire du secteur tertiaire qui rapporte 65 % de la valeur ajoutée brute de la ville en 2015 (pour 79,9 %¹⁴³ des emplois), puis du secteur secondaire avec près de 25 % de la valeur ajoutée brute (pour 20 % des emplois), ce qui continue de constituer une singularité et une force de l'économie stuttgartoise : elle reste une ville industrielle. Le symbole de cette puissance économique se retrouve dans la présence, au sein de la ville, d'une bourse active depuis 1861 notamment grâce aux entreprises allemandes comme BASF et Allianz ainsi que grâce au constructeur automobile local Daimler. Les principaux employeurs de la ville représentent les trois domaines d'activités historiquement ancrés à Stuttgart : la construction automobile¹⁴⁴ et de machines¹⁴⁵, la banque¹⁴⁶ et les administrations publiques¹⁴⁷ (phénomène renforcé du fait du statut de capitale de *Land*).

¹⁴³ Services statistiques de la ville de Stuttgart.

¹⁴⁴ Le groupe Daimler constituait en 2009 le premier employeur de la ville comptabilisant 39 000 employés (Données du SL-BW). Porsche totalise plus de 5000 emplois dans la ville-capitale du *Land*.

¹⁴⁵ Le groupe Bosch possède près de 12 000 emplois.

¹⁴⁶ En particulier la Banque du *Land* (LBBW) (dont le siège social se situe dans le nouveau quartier Europe) qui emploie près de 8000 personnes.

¹⁴⁷ Les administrations publiques (dont l'hôpital représente un pôle important) constituent le deuxième employeur en volume regroupant 15 700 employés, l'Université publique compte près de 8000 agents.

Comme dans les autres métropoles allemandes la vitrine commerciale se matérialise par la tenue de grandes foires dans la nouvelle *Messe*¹⁴⁸, inaugurée en 2006 et qui se trouve à proximité de l'aéroport international de la ville (Chapitre 5). Trois secteurs caractérisent l'économie éclectique de Stuttgart et en font sa renommée : le berceau historique des constructeurs automobiles Mercedes-Benz et Porsche, la présence de nombreux éditeurs nationaux comme Cotta¹⁴⁹, Kohlhammer, Deutsche Verlagsgesellschaft ou les éditions Klett, ainsi que la sauvegarde de vignobles dans la commune témoignant d'une histoire longue (au moins depuis le Moyen-âge) de la viticulture dans la ville¹⁵⁰ (Bode, Lentz et Moser, 2017, p.77) (Annexe 4). Ces nombreuses activités symbolisent ce qui fait la force de Stuttgart comme capitale d'un *Land* grand et puissant. Nous allons à présent explorer ce vaste territoire et comprendre comment Stuttgart s'est imposée comme le cœur économique de cette région.

¹⁴⁸ Foire-exposition.

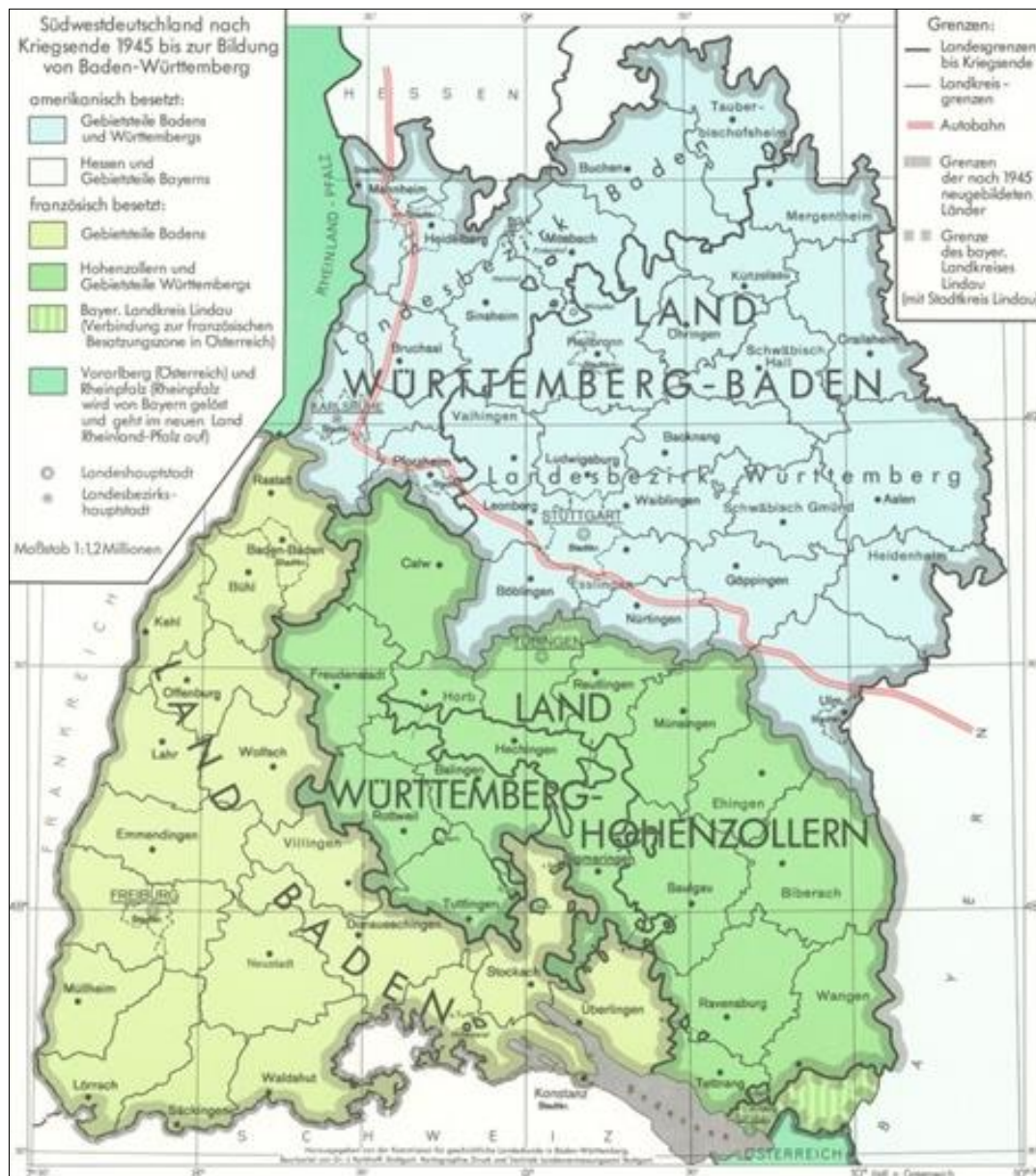
¹⁴⁹ Éditeur présent dans la ville depuis le début du XIX^{ème} siècle.

¹⁵⁰ Service municipal en charge du tourisme. Page consacrée aux vignobles de la région de Stuttgart consulté le 01/09/2020.

URL : <https://www.stuttgart-tourist.de/weinregion-stuttgart>

2.1.2. : Le BW : un *Land* récent (post 1952) qui reste une force économique et démographique dans l'Allemagne réunifiée

Brève histoire de la construction du *Land*



Carte 1 : Découpage du BW après la Seconde Guerre mondiale (entre 1945 et 1952)¹⁵¹
 Source : Landesarchiv Baden-Württemberg, *Historischer Atlas von Baden-Württemberg*¹⁵² [en ligne],
 Auteur : Kerkhoff, 1988

¹⁵¹ Titre de la carte : l'Allemagne du sud après la fin de la Seconde Guerre mondiale de 1945 à la formation du *Land* du BW. Les territoires représentés en camaïeu de bleu étaient sous le contrôle des États-Unis, les territoires représentés en camaïeu de vert étaient sous la protection des Français. Nous pouvons observer le découpage des arrondissements ainsi que leurs chefs-lieux inscrits en noir. L'autoroute apparaît grâce au figuré linéaire rouge.

¹⁵² Archives régionales du BW, *Atlas historique du BW*. Ressource disponible en ligne et consultée le 09/09/2020.
 URL : https://www.leo-bw.de/detail-gis/-/Detail/details/DOKUMENT/kg1_atlas/HABW_07_03b/S%C3%BCdwestdeutschland+nach+Kriegsende+1945+bis+zur+Bildung+von+Baden-W%C3%BCrttemberg

À l'occasion du cinquième anniversaire de la création du *Land* du BW, Jean-Louis Georget détaille la longue et difficile marche vers l'unification de ce territoire (Georget, 2003). Le processus dura quatre années, entre 1948 et 1952, afin de créer ce qui est devenu « le seul cas de fusion réussie de la République fédérale d'Allemagne » (Georget, 2003, p.113) (Carte 1). La constitution du *Land* du BW prend en compte deux grandes entités historiques créées par Napoléon en 1806, au moment de la dissolution du Saint-Empire Romain germanique. Le royaume de Wurtemberg¹⁵³ s'établit dans le bassin du Neckar et dans les espaces méridionaux sous la direction de la ville de Stuttgart tandis que le Pays de Bade se situe davantage au nord et à l'ouest de cette région et reste multipolarisé¹⁵⁴ par les villes de Karlsruhe, Mannheim, Fribourg-en-Brigau et Baden-Baden (Carte 1). Après la victoire des Alliés en 1945, ces deux entités sont redivisées et confiées aux Français pour une partie du royaume de Wurtemberg (autour de Stuttgart) et aux États-Uniens pour l'autre partie du royaume de Wurtemberg nommée Wurtemberg-Hohenzollern (autour de Tübingen) ainsi que le pays de Bade (autour de Fribourg-en-Brigau). Des négociations sont engagées par les autorités politiques des trois territoires sans qu'elles ne parviennent à un accord. Les institutions nationales décident alors de reprendre à leur compte les discussions, espérant ainsi faire basculer le *Land* du BW du côté des chrétiens-démocrates et non des socio-démocrates plutôt acquis à la cause protestante. Les habitants du Pays de Bade apparaissent comme les plus réfractaires à l'idée de création d'un *Land* regroupant l'ancien royaume de Wurtemberg et le Pays de Bade, ce qui se traduit dans les résultats du référendum organisé le 9 décembre 1951¹⁵⁵. Malgré cela, la naissance du *Land* est officialisée en décembre 1951 et Gebhardt Müller en prend la direction sous la bannière de la *CDU*, qui resta à la tête de cette région jusqu'en 2011.

¹⁵³ Le royaume de Wurtemberg est composé de deux territoires aux caractéristiques distinctes : « d'un côté le bassin du Neckar marqué par un protestantisme teinté de piétisme et berceau de l'industrialisation tardive de la région, de l'autre toute la partie méridionale du Wurtemberg, héritage de l'ancienne mosaïque territoriale [...] majoritairement catholique et [...] essentiellement agricole » (Georget, 2003, p.116).

¹⁵⁴ « On distinguait ainsi quatre villes qui structuraient l'ensemble de la région : dans la partie septentrionale, Karlsruhe, capitale ducale et Mannheim, capitale économique ; le nord du Pays de Bade était indéniablement la partie la plus industrialisée de l'ensemble du Sud-Ouest allemand, avec un accès au Rhin [...] dans la partie septentrionale du Pays de Bade, la ville universitaire de Fribourg-en-Brigau avait pris le pas sur l'ancienne capitale de la branche catholique des ducs de Bade, Baden-Baden » (Georget, 2003, p.116-117).

¹⁵⁵ Nous invitons le lecteur à consulter la carte reprenant la répartition des résultats par arrondissement au sein du *Land*. Carte „Volksabstimmung am 9.12.1951. über die Bildung des Südweststaats“, dans *l'Atlas historique du BW*, carte disponible en ligne et consulté le 03/09/2020.

URL : https://www.leo-bw.de/detail-gis/-/Detail/details/DOKUMENT/kgf_atlas/HABW_07_03c/Volksabstimmung+am+9121951+%C3%BCber+die+Bildung+des+S%C3%BCdweststaats

Le Bade-Wurtemberg, un *Müsterländle*¹⁵⁶

Le Bade-Wurtemberg se situe au cœur de la dorsale européenne¹⁵⁷ et jouit ainsi d'une position centrale au sein d'espaces riches et dynamiques économiquement (Georget, 2015). Sa situation de carrefour européen se caractérise par des frontières étatiques partagées avec la France à l'ouest, la Suisse et l'Autriche au sud, de même que des limites administratives régionales avec les *Länder* de Rhénanie-Palatinat-Westphalie et de Hesse au nord et de Bavière sur l'ensemble de la frontière est. Le vaste territoire du *Land* équivaut à 10 % de l'espace national allemand¹⁵⁸ et possède des éléments topographiques caractéristiques du sud du pays. Les deux fleuves du Rhin et du Danube, ainsi que les affluents de ce premier, Main et Neckar, maillent un territoire de plaines, de plateaux et de moyennes montagnes avec les massifs de moyenne montagne de la Forêt-Noire (*Schwarzwald*) et de basse montagne du Jura souabe (*Schwäbische Alb*).

¹⁵⁶ Traduction française : « région modèle » qui désignait le Pays de Bade avant la constitution du *Land* du BW (Nicklas, 2018).

¹⁵⁷ « Ce concept, popularisé par les travaux de Roger Brunet dans les années 1980, désigne la zone de forte concentration du peuplement et de l'activité économique entre Liverpool et Milan. », *Géococonfluences*, 2017, entrée de glossaire disponible en ligne et consultée le 03/09/2020.

URL : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/dorsale-europeenne>

¹⁵⁸ Sa superficie et sa population sont comparables à ceux de la Belgique (SL-BW, 2017).

La troisième puissance du pays

« Le Bade-Wurtemberg s'attribue volontiers le titre de *Müsterländle* » (Perron, 2012) : avec les espaces de la dorsale européenne, il occupe la troisième place dans les classements socio-économiques des *Länder* allemands (Tableau 2). Le *Land* comptabilise 13 % de la population allemande et avec une densité élevée¹⁵⁹ de 310 hab./km² en 2018, cette région devient comparable avec les régions d'« East of England »¹⁶⁰ en Angleterre (polarisée par Cambridge). Compte tenu du fait que les trois *Länder* les plus densément peuplés en Allemagne sont des villes, le BW est le *Land* « non urbain » en tête du point de vue de ce critère. Il arrive en troisième position en termes de richesses créées en considérant que son PIB représente 15 % du PIB allemand et donne ainsi un PIB par habitant (théorique) supérieur de 5000 euros en 2016 à la moyenne allemande (Tableau 2). La spécificité du *Land* réside dans la répartition de la production de ses richesses qui s'effectue davantage que la moyenne allemande par l'intermédiaire du secteur secondaire.

¹⁵⁹ Densité supérieure à la moyenne nationale d'environ 230 hab./km².

¹⁶⁰ Données Eurostat 2019 pour l'année 2018 à l'échelon NUTS 1. Toutes les données sont disponibles en ligne et ont été consultées le 03/09/2020.

URL : <https://ec.europa.eu/eurostat/cache/RCI/#?vis=nuts1.population&lang=fr>

	Land du Bade- Wurtemberg	Comparatif par rapport à l'Allemagne	Rang par rapport aux autres Länder
Superficie	35 674 km ²	10 %	3^{ème} 1 ^{er} : Bavière- 2 ^{ème} : Basse-Saxe
Population	11 069 533	13 %	3^{ème} 1 ^{er} : Rhénanie du Nord- Westphalie 2 ^{ème} : Bavière
Densité de population	310 hab./km ²	Moyenne 230 hab./km ²	6^{ème} 1 ^{er} : Berlin 2 ^{ème} : Hambourg 3 ^{ème} : Brême 4 ^{ème} : Rhénanie du nord-Westphalie 5 ^{ème} : Sarre
PIB	511 420 000 000	15 %	3^{ème} 1 ^{er} : Rhénanie du nord – Westphalie 2 ^{ème} : Bavière
PIB/hab.	46 279 €	40 340 €	5^{ème} 1 ^{er} : Rhénanie du Nord- Westphalie 2 ^{ème} : Brême 3 ^{ème} : Bavière 4 ^{ème} : Hesse
Secteurs économiques (% du PIB)	0,5 % secteur primaire ¹⁶¹ 40,4 % secteur secondaire ¹⁶² 59,1 % secteur tertiaire ¹⁶³	0,9 % secteur primaire 30,5 % secteur secondaire 68,7 % secteur tertiaire	

Tableau 2 : Données socio-économiques 2018 concernant le BW, comparativement aux autres *Länder* allemands
Sources : SL-BW, Destatis, Statista, Direction générale du trésor¹⁶⁴
Auteurs : Volin, 2018, UMR EVS

¹⁶¹ *Land- und Forstwirtschaft; Fischerei.*

¹⁶² *Produzierendes Gewerbe.*

¹⁶³ *Dienstleistungen.*

¹⁶⁴ Ressource disponible en ligne et consultée le 24/08/2020.

URL : <https://www.tresor.economie.gouv.fr/PagesInternationales/Pages/ddcebdeb-f134-459f-93fc-940ad4bea1f4/files/3123d923-c876-49f4-89b9-54d3b58555e8>

Le *Land* connaît une croissance démographique positive assez régulière depuis le début des années 1990 (+ 0,4 % en 2018)¹⁶⁵. La variable migratoire joue un rôle important puisque la région compte plus de 12 % d'étrangers depuis les années 2000, dont l'effectif dépasse le million d'habitants depuis 1990¹⁶⁶ pour atteindre en 2018 1 720 975 personnes. La moitié est issue des 28 États de l'UE¹⁶⁷ tandis que l'autre moitié est constituée en premier lieu par 16 % de Turcs¹⁶⁸. Le solde migratoire à l'intérieur du *Land* est positif depuis le début des années 1990 avec par exemple + 50 900 personnes entrantes en 2018¹⁶⁹. D'après Catherine Perron « l'immigration n'est guère un phénomène nouveau » (Perron, 2012, p.24) et le BW reste, avec la Bavière et la Rhénanie du Nord-Westphalie, un territoire attractif pour les migrants. Certains sont venus après la fin de la Seconde Guerre mondiale en provenance des états de l'est de l'Europe et de RDA, puis durant le « miracle économique allemand »¹⁷⁰, ce sont des Italiens, des Yougoslaves et des Turcs qui sont venus s'installer dans ce *Land*. La fin du XX^{ème} siècle est synonyme d'une nouvelle vague d'immigration polonaise, roumaine et en provenance des Républiques socialistes-soviétiques, reconnus comme des rapatriés tardifs¹⁷¹ choisissant l'Allemagne du fait de leur origine (Perron, 2012). Ces dernières communautés font, pour certaines, partie du peuple souabe installé essentiellement dans le BW, entre le Danube et le Lac de Constance. Ils sont les descendants de colons allemands fortement conviés, dès le XVIII^{ème} siècle, à peupler certaines régions de Hongrie, de Roumanie ou de Croatie (Volin, 2012, p.89). Pour des raisons économiques et politiques certains Souabes sont revenus vivre en Allemagne, particulièrement dans le BW, du fait d'un très faible taux de chômage (3,1 % en 2019)¹⁷², et en Bavière, conscients qu'ils retrouveraient également la culture de leurs ancêtres. En effet, la culture souabe constitue une partie importante de l'identité culturelle du BW par l'intermédiaire de la langue¹⁷³ et de la gastronomie¹⁷⁴.

¹⁶⁵ Calculs de l'auteure à partir des données du SL-BW (2017-2018).

¹⁶⁶ Données du SL-BW pour la période 1990-2018, disponibles en ligne et consultées le 24/08/2020.

URL : <https://www.statistik-bw.de/BevoelkGebiet/MigrNation/01035010.tab?R=LA>

¹⁶⁷ En premier lieu les Italiens, les Roumains et les Croates qui dépassent les 100 000 ressortissants.

¹⁶⁸ Première communauté d'étrangers dans le BW (toute nationalité confondue).

¹⁶⁹ Données pour 2018 du SL-BW.

¹⁷⁰ *Wirtschaftswunder*

¹⁷¹ *Spätaussiedler*.

¹⁷² Calcul de l'auteure à partir des données 2018 du SL-BW.

¹⁷³ Le *schwäbisch* (souabe), qui ressemble à l'allemand, est parlé par environ 820 000 personnes dans le monde et est considéré comme une langue en développement. Ressources disponibles en ligne et consultées le 08/09/2020.

URL: <https://www.ethnologue.com/language/swg>

¹⁷⁴ Des Indications Géographiques Protégées (IGP) sont accordées nationalement aux produits suivants : *Maultaschen* souabes, la soupe de *Maultaschen* souabe, les *Spätzle* souabes ainsi que les *Knöpfle* souabes. Informations du *Leibniz Institut für Länderkunde* 2019, disponibles en ligne et consultées le 08/09/2020.

URL : <https://www.bmel.de/DE/themen/landwirtschaft/agrarmaerkte/geschuetzte-bezeichnungen.html>

L'identité régionale est également marquée par une scission religieuse forte entre l'ancien Pays de Bade catholique et l'ancien royaume de Wurtemberg protestant. L'ensemble du territoire se retrouve néanmoins dans un certain conservatisme qui se reflète dans une pratique religieuse forte¹⁷⁵ et dans un vote pour les partis nationaux traditionnels (Figure 9). Depuis la création du *Land* et jusqu'en 2011, les six Ministres-présidents appartenaient tous à la *CDU* (Weber et Wehling, 2006) (Figure 9). « Le Sud-Ouest (allemand) s'est avéré un terreau favorable non seulement pour la *CDU*, mais aussi pour le *FDP*¹⁷⁶ qui s'y réclame d'une longue tradition et pour les verts » (Perron, 2012, p.15). Différentes coalitions ont gouverné le *Land*, notamment la *CDU-FDP* (Kost, Rellecke et Weber, 2010) dans les années 1960 puis dans la décennie 2000, ou des coalitions *CDU-SPD* (Ibid.) principalement au tournant des années 1960-1970 (Figure 9). Le BW trouve en réalité sa singularité politique dans la présence de longue date du parti *Bündnis 90/Die Grünen* au sein des instances régionales et municipales. Ce parti siège au *Landtag* depuis 1980¹⁷⁷ obtenant 5,3 % des voix (Ibid., p.413) et 24,2 % en 2011 au moment des élections régionales qui donnèrent la présidence à Winfried Kretschmann et 30,3 % lors des dernières élections en 2016. À l'échelle municipale Constance représente la première ville importante dirigée par un maire issu de ce parti (1996-2012), suivie par Freiburg (2002-2018), Tübingen (2006-...) et Stuttgart depuis 2013. L'ensemble de ces partis soutient la croissance économique régionale et particulièrement « l'industrie comme fer de lance de l'économie régionale » (Georget, 2015, p.126).

Deux phases d'industrialisation (seconde moitié du XIX^{ème} siècle et seconde moitié du XX^{ème} siècle) marquent l'installation du *Mittelstand*¹⁷⁸ allemand, caractérisé par un réseau constitué majoritairement de PME (petites et moyennes entreprises) et de quelques grands groupes (Bourgeois, 2005). Cette organisation caractérise la production industrielle bade-wurtembergeoise et en fait sa renommée nationale et internationale. Les entreprises se sont spécialisées dans les domaines suivants : construction des machines, automobile, horlogerie, mécanique de précision, optique (Reitel, 1996) en lien avec l'installation d'entreprises concurrentielles dans ces domaines.

¹⁷⁵ En 2011, 38 % de la population se déclarait de confession catholique, 34 % protestante, 6 % autres (orthodoxes, juifs...), 22 % d'autres religions en dehors des sociétés religieuses de droit public (musulmans...). Données récoltées auprès du SL-BW.

¹⁷⁶ Parti libéral-démocrate allemand, positionné plutôt au centre-droit sur l'échiquier politique.

¹⁷⁷ Les premiers élus de ce parti siègent également depuis 1979 au *Landtag* de Brême et 1981 au *Landtag* de Berlin. (Kost, Rellecke et Weber, 2010, p.411-428).

¹⁷⁸ Équivalent des Petites et Moyennes Entreprises.

La présence de sièges sociaux de *Konzern*¹⁷⁹ comme Daimler, Bosch ou Porsche est complétée par des centres de recherches de pointe¹⁸⁰ et un investissement en R&D le plus élevé du monde en 2017 avec un investissement à hauteur de 5,6 % du PIB¹⁸¹ (investissement d'environ 28 mrd d'euros) (SL-BW, 2020)¹⁸². La partie occidentale du *Land* a été surnommée, pour ces raisons, la « Silicon Neckar » (Volin, 2013). Les atouts de cette région reposent sur la concentration d'entreprises puissantes qui ont exporté¹⁸³ pour près de 205 mrd d'euros en 2019¹⁸⁴ dont environ la moitié vers les États de l'UE à 27. Le secteur tertiaire se concentre autour des banques, assurances, du commerce et de tous les services à la personne (santé, éducation...) avec une composante touristique croissante¹⁸⁵, aussi bien du tourisme thermal (Forêt-Noire) et vert, que du tourisme urbain (Heidelberg, Tübingen, Stuttgart) (Reitel, 1996). La dernière composante de l'économie du BW repose sur une production agricole variée qui se caractérise par une polyculture et de l'élevage, de la sylviculture ainsi qu'une production viticole conséquente¹⁸⁶ (Reitel, 1996).

¹⁷⁹ *Konzern*, nom donné aux grandes entreprises allemandes depuis la Révolution industrielle (Mangin, 2003) .

¹⁸⁰ Universités de Stuttgart, *Karlsruher Institut für Technologie*, Universités d'élites, Instituts Max Planck.

¹⁸¹ La moyenne nationale était de 3,1 %, la moyenne européenne était de 2,1 %. Le BW dépasse de loin ses concurrents européens (2^{ème} place pour la Suède avec 3,4 %) et internationaux (Corée du Sud avec 4,3 % et le Japon avec 3,2 %). Données du SL-BW disponibles en ligne et consultées le 03/09/2020.

URL : <https://www.statistik-bw.de/Service/Veroeff/Faltblatt/803820002.pdf>

URL : <https://www.statistik-bw.de/GesamtwBranchen/ForschEntwicklung/FuE-Intensitaet-ST.jsp>

¹⁸² Données disponibles en ligne et consultées le 03/09/2020.

URL : <https://www.statistik-bw.de/Service/Veroeff/Faltblatt/803820002.pdf>

¹⁸³ Toutes les données fournies par le SL-BW et le Ministère de l'économie du *Land* du BW pour l'année 2019 sont disponibles en ligne et ont été consultées le 03/09/2020.

URL : <https://www.statistik-bw.de/Presse/Pressemitteilungen/2020040>

URL : <https://wm.baden-wuerttemberg.de/de/wirtschaft/wirtschaftsstandort/aussenwirtschaft/exportland-bw/>

¹⁸⁴ Pour comparer cette valeur, l'Allemagne a exporté pour 1 617 mdr € en 2019 (pays de l'UE à 28 qui exporte le plus en valeur). Données recueillies sur le site d'Eurostat, disponibles en ligne et consultées le 03/09/2020.

URL : https://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=nama_10_exi&lang=en.

¹⁸⁵ 30 % de nuitées en plus entre 2004 et 2019. Calcul de l'auteure à partir des données du SL-BW disponibles en ligne.

URL : <https://www.statistik-bw.de/TourismGastgew/Tourismus/08065012.tab?R=LA>

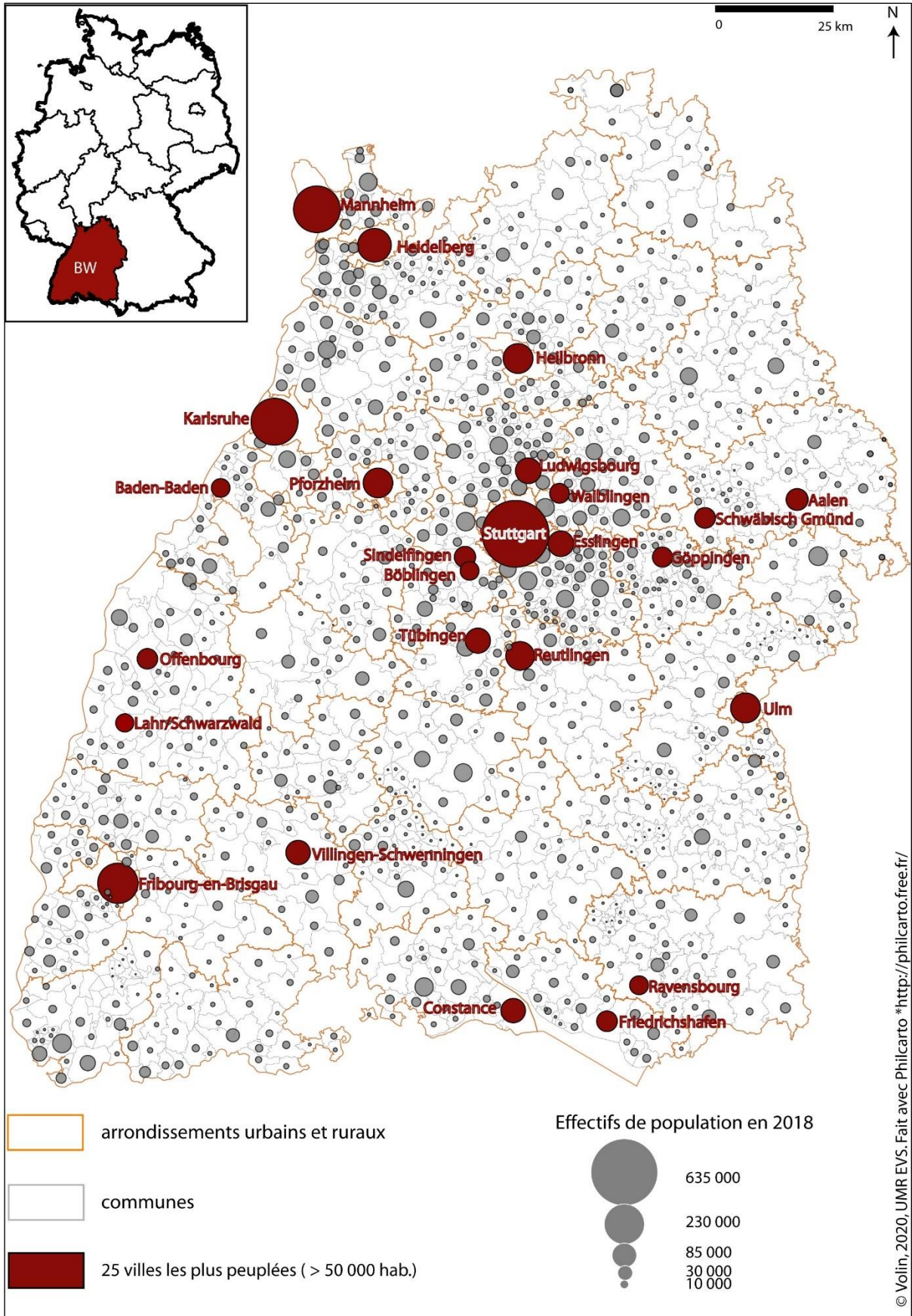
¹⁸⁶ 27 263 ha cultivés en 2019 (environ 50 % pour la production de vin rouge et 50 % pour la production de vin blanc). Données du SL-BW 2020 disponibles en ligne et consultées le 03/09/2020.

URL : <https://www.statistik-bw.de/Landwirtschaft/Weinwirtschaft/Rebflaeche.jsp>

Un maillage territorial hérité de l'histoire de cette région

Les activités économiques explicitées ci-dessus se répartissent sur le territoire du *Land*, structuré par un réseau d'une dizaine de métropoles dans lesquelles se concentrent population et production des richesses (Carte 3). L'armature urbaine est composée de villes moyennes¹⁸⁷ entre 80 000 et 100 000 habitants - Constance, Esslingen, Ludwisgbourg, Tübingen, Villingen-Schweningen -, de quelques grandes villes (entre 100 000 et 200 000 habitants) - Freiburg, Heidelberg, Heilbronn, Pforzheim Reutlingen et Ulm -, et est dominée par deux villes de plus de 300 000 habitants - Mannheim et Karlsruhe et enfin par Stuttgart avec près de 635 000 habitants en 2018 (Reitel, 1996).

¹⁸⁷ Données du SL-BW pour l'année 2016.



Carte 3 : Répartition de la population par commune, à l'échelle du Land du BW en 2018
 Source : Données du SL-BW, 2018

Le morcellement métropolitain prend sa source dans l'histoire urbaine d'un *Land* dont la création tardive n'a pas facilité le sentiment d'appartenance à un territoire uni. La visée fédératrice est donc avérée par l'intermédiaire de l'instauration d'instruments de gouvernance dans la seconde moitié du XX^{ème} siècle. Le BW est divisé en quatre échelons politiques (Tableau 3 ; Carte 2) dont la plupart sont communs à l'ensemble des *Länder* (le nombre varie selon les *Länder*).

Échelon national allemand	Traduction française	NUTS – équivalent européen	Dénombrement dans le Land du BW
<i>Bund</i>	État	NUTS 0	Bund
<i>Land</i>	Région	NUTS 1 (3-7 Millions)	BW
<i>Regierungsbezirke</i>	District	NUTS 2 (800 000 – 3M.)	4
<i>Zweckverbände</i>	Syndicat de communes/petites régions		12 ¹⁸⁸ (10 + 2)
<i>Raumordnungsregionen</i>	Régions d'aménagement du territoire		
<i>Landkreis</i> <i>Stadtkreis</i>	Arrondissement rural Arrondissement /urbain	NUTS 3 (150 000 – 800 000)	35 9 44 au total
<i>Gemeinde</i>	Communes		1101

Tableau 3 : Présentation des différents échelons administratifs allemand
Sources : d'après Hermann, 2015 ; adaptation Volin, 2018, UMR EVS

Les fonctions administratives se répartissent entre les communes¹⁸⁹, à l'échelle la plus fine puis dans les *Kreis* et enfin dans les districts (Tableau 3). Les régions constituent uniquement (sauf pour Stuttgart) des instruments de planification (Perron, 2012, p.27). Nous reviendrons sur le statut spécifique de la *Verbandregion Stuttgart* dans le paragraphe suivant. Le premier échelon est celui des districts dont les chefs-lieux sont Freiburg, Karlsruhe, Stuttgart et Tübingen et sert d'unité statistique européenne (NUTS 2). Le district de Stuttgart apparaît comme le plus peuplé et produisant plus d'un tiers des richesses du *Land*¹⁹⁰, tandis que celui de Tübingen est le moins peuplé et contribuant le moins au PIB régional (Tableau 4).

¹⁸⁸ Il existe dix *Regionalverband* (région de planification et d'aménagement) au sein du *Land* et deux *Verbandregion* (région de planification et d'aménagement jouissant du suffrage direct). Seuls les habitants des régions de planification et d'aménagement de Stuttgart et du Rhin-Neckar élisent leurs représentants de région (dans le sens *Verbandregion*).

¹⁸⁹ Forte diminution du nombre de communes à la suite de la réforme communale des années 1970 (Kistenmacher, 2015).

¹⁹⁰ Il représente 42 % de la population et produit 37 % du PIB du *Land* (calculs de l'auteure à partir des données du SL-BW, 2019).

variables \ districts	Freiburg	Karlsruhe	Stuttgart	Tübingen
Superficie (km²)	9 346	6 918	10 566	8 852
Population	2 264 469	2 805 129	4 143 418	1 856 517
Densité de population (hab./km²)	242	405	392	210
PIB (en millions €)	85 434	120 775	209 452	79 487
(% PIB Land)¹⁹¹	17,3	24,4	42,3	16
PIB/hab.¹⁹² (euros)	37 728	43 055	50 551	42 815

Tableau 4 : Données socio-économiques (2018) à l'échelle des districts au sein du *Land* du BW

Source : SL-BW, 2019

Auteur : Volin, 2018, UMR EVS

Les arrondissements (urbains ou ruraux)¹⁹³ depuis la réforme des arrondissements menée dans les années 1970, englobent des communes qui constituent l'échelle de gouvernement la plus fine et qui bénéficient d'un droit d'auto-administration étendu (Perron, 2012, p.27). Les régions métropolitaines (*Zweckverbände*) (Tableau 3) ont été créées pour fédérer les différents arrondissements (urbains et ruraux) (Tableau 3) et ont pour mission la planification régionale (transports, déchets, environnement par exemple). Celle de Stuttgart possède des pouvoirs élargis puisqu'elle est pourvue d'une fonction administrative (Perron, 2012, p.27). La région métropolitaine de Stuttgart apparaît comme le centre névralgique du district de Stuttgart et du *Land*, aussi bien démographiquement qu'économiquement (Tableau 1). Cette structure polycentrique, dont le nœud principal est la ville-capitale de Stuttgart se compose de 179 communes réunies dans l'arrondissement urbain de Stuttgart ainsi que dans cinq arrondissements ruraux : Böblingen, Esslingen, Göppingen, Ludwigsburg et Rems-Murr (Carte 2). La VRS est une instance de gouvernement à l'échelle métropolitaine, au-dessus des arrondissements et en-dessous des districts (Tableau 3). Elle possède un organe politique, le *Regionalversammlung*, composé de 87 élus¹⁹⁴ pour une mandature de cinq ans.

¹⁹¹ Données 2017.

¹⁹² Calculs pour l'année 2018, à partir des données du SL-BW.

¹⁹³ Gestion des tâches à une échelle intercommunale ou que la commune ne peut pas prendre en charge du fait de sa taille.

¹⁹⁴ Pour le mandat 2014-2019, effectifs proportionnels aux habitants de chacun des arrondissements.

Les domaines de compétences (volet opérationnel) de la VRS sont triples : l'aménagement du territoire, les transports et le développement économique (qui inclut le marketing territorial) (Levêque, 2010 ; Perrin, 2004). Le premier volet de l'aménagement du territoire s'effectue dans le cadre de la politique nationale d'aménagement des territoires destinée aux régions métropolitaines européennes (Miglioretti, 2015). Nous reviendrons sur ce statut dans la suite de cette sous-partie, néanmoins nous mentionnons l'objectif visé par cette politique qui valorise les villes comme moteurs de la croissance et de la compétitivité à l'échelle nationale dont la VRS est un exemple (Wulfhorst, 2007). Le volet transport a pour but de « développer les réseaux interurbains destinés à favoriser la cohésion interne, mais également renforcer la position de la région de Stuttgart dans la compétitivité européenne en se connectant sur les réseaux européens de trains à grande vitesse » (Levêque, 2010), ce que nous développerons dans le chapitre 4 en lien avec notre première hypothèse de recherche¹⁹⁵. En parallèle du transport ferroviaire, la VRS est chargée du réseau de transport métropolitain symbolisé par le *S-Bahn*¹⁹⁶ qui maille ce territoire. La mise en place de ce transport en commun dans l'aire métropolitaine s'effectue à la fin des années 1960 et au début des années 1970, cependant il faut attendre 2001 pour qu'un plan de développement régional soit effectif. Le dernier domaine de compétences de la VRS, celui du développement économique, s'appuie sur des instances publiques qui rayonnent dans l'aire métropolitaine. La chambre de commerce et d'industrie (CCI)¹⁹⁷ ainsi que l'agence de développement économique¹⁹⁸, de même que les institutions intermunicipales dédiées au tourisme¹⁹⁹, la culture et le sport (Wolfram, 2004) contribuent à soutenir les actions menées en marketing territorial et pour soutenir la croissance économique. Cette dernière était considérée comme faible au début des années 1990 et c'est pour cette raison que la VRS a été mise en place en 1994 afin de renforcer la compétitivité de ces territoires et relancer la gouvernance métropolitaine (Wolfram, 2004). L'idée de penser l'aménagement des territoires à l'échelle supra-communale débute au XX^{ème} siècle et se concrétise par la création en 1931 de l'association de planification de Stuttgart²⁰⁰, rapidement récupérée par le régime national-socialiste qui établit le Grand Stuttgart²⁰¹ (Hoffmann-Martinot, 2004).

¹⁹⁵ L'existence d'une interdépendance entre métropolisation et grands aménagements de transports.

¹⁹⁶ Équivalent du RER français.

¹⁹⁷ IHK: *Industrie und Handelskammer*.

¹⁹⁸ WRS: *Wirtschaftsförderung Region Stuttgart*, créée en 1995.

¹⁹⁹ *Tourisme Region, Kultur Region, Sport Region*.

²⁰⁰ *Bezirksplanungsverband*.

²⁰¹ *Grosse Stuttgart*.

Une nouvelle structure de coopération et de planification²⁰² prend forme en 1956 ; cependant l'essor de la gouvernance métropolitaine est entérinée par la création de la communauté régionale de Stuttgart²⁰³ en 1971 (Benz et Frenzel, 1999), précurseur de l'actuelle VRS fondée en 1994. Les principes qui guident la VRS sont désormais ceux du développement local plutôt que de l'aménagement du territoire avec pour finalités de dynamiser la région urbaine de Stuttgart et « fixer de nouveaux horizons d'action et de nouveaux référents collectifs » (Wolfram, 2004, p.77). Ces visées se traduisent concrètement, à l'échelle macro, par l'installation en 2002 d'une délégation de la VRS à Bruxelles afin de défendre et soutenir les intérêts métropolitains de Stuttgart (Blatter, 2006), car les acteurs politiques et économiques de la VRS nourrissent des ambitions métropolitaines à l'instar de la plupart des grandes villes européennes.

²⁰² *Kommunale Arbeitsgemeinschaft für den Stuttgarter Raum.*

²⁰³ *Regionalverband Stuttgart.*

2.1.3. : Quelle place pour Stuttgart dans les systèmes urbains nationaux, européens et mondiaux ?

L'armature urbaine allemande est définie comme polycentrique et prend sa source dans l'histoire de ces territoires longtemps divisés en entités spatiales indépendantes. Une hiérarchie s'est progressivement établie parmi les villes, qui se distinguent en deux catégories : d'une part les métropoles nationales et internationales, d'autre part les métropoles régionales (Boyer, 1997). Stuttgart fait partie, pour cet auteur, du second groupe, néanmoins elle est considérée, par les instances nationales, comme une métropole européenne. Quels critères confèrent ce rang à Stuttgart ? En étudiant d'autres échelons, comment Stuttgart se place-t-elle dans les classements européens et internationaux ?

La région métropolitaine de Stuttgart, dont nous avons expliqué les objectifs dans les paragraphes précédents, ainsi que les territoires de quatre arrondissements alentour²⁰⁴, ont été désignés région métropolitaine européenne en 1995. Le Ministère fédéral allemand chargé de la construction et de l'aménagement du territoire²⁰⁵ décide en effet de mettre en place, au milieu de la décennie 1990, six régions métropolitaines européennes²⁰⁶, complétées par une septième²⁰⁷ en 1997 puis quatre autres²⁰⁸ en 2005 (Bundesinstitut für Bau-, Stadt-, und Raumforschung, 2016). L'objectif consiste à perfectionner la planification, accroître la compétitivité internationale et la visibilité de ces villes (Adam, 2006). Ces métropoles sont reconnues comme « des zones d'agglomérations à fort potentiel dans le domaine de la population et de l'économie, présentant une évolution particulièrement dynamique et dont les prestations sociétales, économiques, sociales et culturelles se mesurent à la compétition internationale » (Miglioretti, 2015 ; Rauber, Schoder et Schriber, 2006, p.7). Elles regroupent trois grandes fonctions : centre de décision et de contrôle, innovation et compétition, bonne accessibilité ainsi que des fonctions symboliques dans les domaines de la culture et du tourisme (Miglioretti, 2015).

²⁰⁴ Arrondissements suivants : Heilbronn-Franken, Ostwürttemberg, Neckar-Alb, Nord-Schwarzwald.

²⁰⁵ BBR: *Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung*.

²⁰⁶ Berlin-Brandebourg ; Francfort ; Hambourg ; Munich ; Rhin-Ruhr ; Stuttgart.

²⁰⁷ Mitteldeutschland (Leipzig-Chemnitz-Halle).

²⁰⁸ Brême-Oldenbourg ; Hannovre-Braunschweig-Göttingen-Wolfsbourg ; Nuremberg ; Rhin-Neckar.

Le BW : un *Land* au cœur d'initiatives transnationales de premier ordre

Le BW accueille deux régions métropolitaines européennes²⁰⁹, ce qui représente un atout pour faire partie des espaces les plus dynamiques de l'UE. En plus de sa situation privilégiée au cœur de la mégalopole européenne, ce *Land* s'insère dans différentes coopérations transnationales à l'échelle européenne afin de rester un territoire attractif. Nous développerons ultérieurement deux exemples qui permettront de comprendre les orientations des politiques de partenariats extérieurs. L'objectif est double pour les dirigeants du *Land* : d'une part, coopérer avec les territoires les plus compétitifs de l'UE et renforcer ensemble leur attractivité (aussi bien au sein de l'Europe que face au reste du monde) et d'autre part, être à l'initiative d'associations transnationales regroupant davantage des États de l'est et du sud de l'Europe afin de valoriser des partenariats historiques²¹⁰ (Volin, 2012).

La création des « Quatre moteurs pour l'Europe »²¹¹ en 1988 illustre la première partie de la stratégie de coopération du *Land*. Les régions de Catalogne, Lombardie, Rhône-Alpes et BW ont été mises en exergue par le bade-wurtembergeois Lothar Späth²¹² (Figure 9) à la fin des années 1990 dans le but de promouvoir le rôle des régions dans l'UE (Perron, 2012, p.7). Elles doivent permettre « d'assurer un développement concerté, progressif et structuré de l'UE » par l'intermédiaire de ces quatre têtes (Raich, 1995 ; Volin, 2012, p.44). Ce projet a été conçu dans le but de mettre en place des actions entre les quatre régions, dans les domaines de l'économie, la culture, l'environnement, l'éducation et la recherche (Fischer et Frech, 2001). Lyon et Stuttgart coopèrent ainsi de manière privilégiée²¹³ et nous aurons l'occasion de constater que les parallèles entre les deux métropoles sont remarquables en plusieurs points (Perrin, 2004).

²⁰⁹ D'une part la métropole de Stuttgart et d'autre part une partie de la métropole Rhin-Neckar (Bundesinstitut für Bau-, Stadt-, und Raumforschung, 2016).

²¹⁰ Politiques, économiques, également culturels, patrimoniaux et qui peuvent tenir à l'histoire du *Land* (Souabes).

²¹¹ *Vier Motoren für Europa*.

²¹² Ministre-président du *Land* (1978-1991).

²¹³ Ces deux villes sont membres du réseau *Eurocités* (créé en 1986).

La seconde partie de la stratégie de coopération du BW prend forme dans la macro-région Danube²¹⁴ créée en 2011. L'initiative émane des élus du BW sous la présidence de Günther Oettinger²¹⁵ (Figure 9) (Volin, 2012, p.66) et regroupe quatorze États²¹⁶ (membres de l'UE ou extérieurs) situés le long du bassin versant du Danube. L'objectif principal réside dans l'appui des échanges politiques, commerciaux, culturels et au sujet de l'environnement avec comme polarisateur le fleuve Danube. L'échelle macro représentée par la macro-région est définie en 2009 par Pawel Samecki comme « un espace incluant le territoire de plusieurs États différents ou de régions, associés autour d'un ou plusieurs caractères communs » (Samecki, 2009). Les géographes français s'intéressent à cette nouvelle forme de coopération pour deux raisons principales. D'une part le caractère transnational questionne la possibilité pour des régions de s'insérer dans des projets internationaux (sans que l'ensemble des territoires d'un État soit impliqué), une certaine autonomie est ainsi accordée aux régions ce qui est illustré par le BW et la Bavière dans le cadre de la macro-région Danube (Volin, 2012). D'autre part les espaces concernés par ces macro-régions, situés davantage entre le cœur européen et les marges de l'Europe élargie, amènent les chercheurs à réfléchir sur l'intermédiarité créatrice de collaborations inédites²¹⁷ (Boulineau et Escach, en cours d'édition). Dans une UE polycentrique dans laquelle le rôle des régions se renforce, le BW conduit par Stuttgart occupe une place de premier plan (au moins économique) ainsi que l'attestent les indicateurs du Tableau 5 : le BW est, par exemple, à l'origine de 3,2 % du PIB européen en 2016.

²¹⁴ *Donauraum Strategie*.

²¹⁵ Son engagement politique prend une tournure européenne dès 2010 lorsqu'il devient Commissaire européen à l'énergie (2010-2014) puis Commissaire européen à l'économie et à la société numérique (2014-2017), enfin Commissaire européen au budget et aux ressources humaines (2017-2019).

²¹⁶ En Allemagne, seuls les territoires du BW et de Bavière font parties des espaces de la macro-région.

²¹⁷ Des villes secondaires, souvent capitales régionales, pourraient ainsi créer leurs propres coopérations en dehors des cadres nationaux (sans les capitales étatiques), ce qui semble être bénéfique pour ces villes-là, à l'exemple de Stuttgart.

	<i>Land</i> du BW ²¹⁸	UE à 28 (%BW/UE) ²¹⁹
Superficie (en km²)	35 748	4 494 200 (0,8 %)
Population	11 069 533	512 379 225 (2,1 %)
Densité de population	310 hab./km ²	114 hab./km ²
PIB	511 400 000 000	15 901 387 700 000 (3,2 %)
PIB/hab en SPA²²⁰	45 064 €/hab (prix courants)	31 000 €/hab en SPA (UE)

Tableau 5 : Comparatif des données socio-économiques du *Land* du BW et de l'UE à 28 en 2018

Source : SL-BW et Eurostat

Auteure : Volin, 2020, UMR EVS

Stuttgart, le petit poucet des métropoles européennes et mondiales

Si Stuttgart occupe une place de premier ordre dans la hiérarchie urbaine nationale et dirige une région métropolitaine européenne, est-ce pour autant le cas à une plus petite échelle ? Roger Brunet en 1989 dans son classement des villes européennes²²¹ (Brunet, 1989) range Stuttgart dans la 4^{ème} classe, ce qui la rend comparable à d'autres métropoles et capitales d'États²²². Avant la réunification et les nombreux changements opérés en Allemagne depuis le début des années 1990, il est intéressant de noter que Berlin faisait également partie en 1989 de la classe 4 tandis que Francfort et Munich étaient dans la classe supérieure (classe 3). Même si Stuttgart connaît des difficultés d'accès aériens ainsi qu'un rayonnement culturel partiel, elle bénéficie d'un très bon classement dans le domaine de la recherche en conjuguant recherche industrielle et recherche académique. La reconnaissance de la compétitivité industrielle de la ville est confirmée par le classement des villes européennes publié en 2003 par Céline Rozenblat et Patricia Cicille (Rozenblat et Cicille, 2003). L'étude porte sur 180 agglomérations de l'UE à 15, ainsi que la Suisse et la Norvège, qui sont évaluées sur quinze critères²²³. Stuttgart, dans ce classement, apparaît dans la classe 5²²⁴ et obtient la 7^{ème} place des métropoles

²¹⁸ Données du SL-BW.

²¹⁹ Données d'Eurostat.

²²⁰ Standard Pouvoir d'Achat.

²²¹ Classement opéré sur 165 agglomérations de plus de 200 000 habitants à partir des résultats obtenus dans 16 catégories. Lire p.7-10 pour la méthodologie de l'enquête (Brunet, 1989).

²²² Dans le détail : Copenhague, Vienne, Athènes, Berlin, Zurich, Manchester, Rotterdam, Hambourg, Turin, Lyon.

²²³ La population, les variations de la population (1950-1990), les ports de commerce, les aéroports, l'accessibilité, les sièges des grandes entreprises, les places financières, le tourisme urbain, les foires et salons internationaux, les congrès internationaux, les musées, le patrimoine culturel, les étudiants, l'édition de revue scientifique, la recherche.

²²⁴ Anvers, Bâle, Brême, Hanovre, Cologne-Bonn, Luxembourg, Lyon, Marseille, Milan, Nuremberg, Rotterdam et Stuttgart (ordre seulement alphabétique).

allemandes (contre la 5^{ème} place dans le classement de 1989)²²⁵ (Rozenblat et Cicille, 2003, p.52-54). La ville est catégorisée comme un pôle économique diversifié avec une forte concentration d'entreprises et/ou institutions, très accessible et occupant une position de métropole régionale à fort rayonnement international. Stuttgart semble ainsi perdre des places dans le classement des villes allemandes mais reste dans une catégorie urbaine attractive²²⁶. Nous avons souhaité compléter ces classements nationaux et européens par une étude à l'échelle du monde afin d'analyser la place de Stuttgart dans les réseaux urbains mondiaux à partir du classement GaWC (*Globalization and World Cities*). À quelles villes dans le monde Stuttgart est-elle comparable ? Quel rang occupe Stuttgart dans le classement par rapport à ces consœurs allemandes ? Le groupe GaWC de l'université britannique de Loughborough a établi depuis 2000 des classements quadriennaux qui reposent sur trois critères principaux : l'intégration dans le système monde, la production de services, enfin la connexion au système. Ces géographes ont défini cinq catégories²²⁷, parfois divisées en sous-catégories pour préciser la hiérarchie, dans lesquelles l'ensemble des villes sont classées, 707 en 2020 (Tableau 6). Sur la période étudiée (2000-2020) Stuttgart améliore son rang passant de la catégorie Gamma à Beta en 2010. La qualification la plus élevée est obtenue en 2012 puisque la ville figure dans la sous-catégorie Beta, à la 16^{ème} place (Tableau 6). Stuttgart apparaît alors comme semblable à Rio de Janeiro (2012 et 2016) ou Casablanca (2010 et 2016). En centrant l'analyse sur les villes allemandes étudiées par le GaWC, elles sont environ une dizaine (entre 10 et 15 selon les années). Contrairement aux classements des villes européennes, à l'échelon monde la ville de Francfort se distingue et occupe une place importante dans la sous-catégorie Alpha (Tableau 6). Berlin Düsseldorf, Hambourg et Munich se partagent et s'échangent les places de 2^{ème}, 3^{ème}, 4^{ème} et 5^{ème}, et s'inscrivent majoritairement dans la catégorie Beta. En considérant la constance de la 6^{ème} place occupée par Stuttgart et la 7^{ème} par Cologne, nous retrouvons ici le classement des villes européennes pour l'Allemagne. Cependant, il subsiste une différence majeure en ce qui concerne Stuttgart puisque la ville est mieux classée à l'échelon monde qu'au niveau européen²²⁸ du fait des bons résultats obtenus durant l'enquête du GaWC par rapport aux enquêtes européennes plus anciennes.

²²⁵ Stuttgart était mieux classée en 1989 que Düsseldorf et Cologne.

²²⁶ 34 agglomérations allemandes font partie du classement, Stuttgart fait partie de la classe 5 avec les villes d'Essen, Nuremberg et Hanovre. Sept agglomérations allemandes sont répertoriées dans la classe 6 et 17 dans la classe 7 (Rozenblat et Cicille, 2003, p.54).

²²⁷ Par ordre d'importance : Alpha (Alpha ++, Alpha +, Alpha, Alpha-), Beta (Beta +, Beta, Beta -), Gamma (Gamma +, Gamma, Gamma -), High sufficiency, Sufficiency.

²²⁸ Dans le classement européen, Stuttgart est relégué à la classe 5 tandis que dans le GaWC elle fait jeu égal avec les autres villes de la classe européenne 4.

Villes/dates	Francfort	Hambourg	Munich	Düsseldorf	Berlin	Stuttgart	Cologne	Dresde	Leipzig	Nuremberg	Hanovre	Dortmund	Brême	Ludwigs-hafen	Mannheim	Essen
2000	A (8)	B (2)	B (3)	B (4)	B (5)	G+ (6)	G (8)	HS (36)	HS (40)	S (34)	S (47)	/	/	/	/	/
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11					
2004	A (4)	B+ (8)	A- (13)	B+ (5)	B+ (9)	G+ (7)	HS (16)	HS (37)	S (13)	/	S (2)	/	/	/	/	/
	1	4	2	3	5	6	7	8	10		9					
2008	A- (13)	B (7)	B- (1)	B- (10)	B (2)	G+ (10)	HS (37)	S (33)	S (31)	/	S (73)	/	/	/	/	/
	1	3	4	5	2	6	7	9	8		10					
2010	A (9)	B+ (6)	A- (6)	B+ (1)	B+ (9)	B- (15)	B- (17)	HS (34)	HS (2)	HS (17)	S (33)	S (69)	/	/	/	/
	1	4	2	3	5	6	7	10	8	9	11	12				
2012	A (6)	B+ (9)	A- (19)	B+ (10)	B+ (18)	B (16)	G+ (12)	HS (35)	G- (20)	HS (22)	S (34)	/	S (6)	S (66)	/	/
	1	3	2	4	5	6	7	10	8	9	12		11	13		
2016	A (8)	B+ (13)	B+ (7)	B+ (5)	B (6)	B- (4)	B- (35)	G- (30)	G- (6)	G- (25)	S (22)	S (69)	S (54)	/	S (82)	/
	1	4	3	2	5	6	7	10	8	9	11	13	12		14	
2018	A (6)	B+ (4)	A- (17)	B+ (5)	B (2)	B- (1)	G- (2)	S (86)	S (48)	S (35)	S (29)	S (125)	S (77)	/	/	/
	1	3	2	4	5	6	7	12	10	9	8	13	11			
2020	A (7)	B+ (6)	A- (17)	B+ (10)	B+ (8)	B- (5)	G+ (19)	S (83)	S (7)	S (13)	S (24)	S (124)	S (99)	/	S (108)	S (133)
	1	3	2	5	4	6	7	11	8	9	10	14	12		13	15
classement en l'Allemagne	1	2/3/4/5				6	7	8/9/10/11/12/13/14/15								
(rang dans la sous-catégorie)	A : Alpha ; A- : Alpha - / B+ : Beta + ; B : Beta ; B- : Beta - / G+ : Gamma + ; G : Gamma ; G- : Gamma - / HS : High sufficiency / S : Sufficiency															
1 : classement dans la hiérarchie allemande							rang le plus haut ; rang le plus bas					/ : pas de classement				

Tableau 6 : Classement des villes allemandes dans le GaWC (2000-2020)

Sources : GaWC, données pour les huit années concernées ; auteure : Volin, 2018, UMR EVS

Lecture du tableau : Stuttgart B (16) correspond à la meilleure place obtenue par Stuttgart dans les huit classements, c'est-à-dire le rang 16 de la catégorie Beta ;

G+ (10) est la moins bonne place obtenue par Stuttgart dans les huit classements, à savoir le rang 10 dans la catégorie G+.

En synthétisant les apports de ces classements mondiaux et européens, nous avons montré que Stuttgart fait partie des grandes villes d'Europe occidentale. Aux échelles européenne et mondiale, elle apparaît ainsi incontestablement comme une grande ville d'Europe occidentale. Après avoir étudié notre terrain principal d'étude, nous allons inscrire le volet ferroviaire dans le territoire stuttgartois et bade-wurtembergeois.

2.2 : La construction du réseau ferroviaire et du territoire régional

« Le chemin de fer ceinture solidement les reins de la nation allemande, reliant ses membres pour en faire un corps offensif et vigoureux » (List, 1929)

Les débuts du transport ferroviaire en Allemagne sont contemporains des pays voisins (France) (Wolkowitsch, 1973), mais le morcellement des terres germaniques ne permet pas la mise en place d'une politique commune de transport avant l'unification en 1871. Deux visions du ferroviaire se développent au XIX^{ème} siècle²²⁹ (Reitel, 1996 ; Stoskopf et Lamard, 2011). D'un côté est observée une réticence envers le rail de la part de certains dirigeants, qui se manifeste par un refus des populations de vendre leurs terres pour la construction des voies ferrées (Deffarges, 2011). D'un autre côté, le ferroviaire trouve sa place dans des tronçons spécifiques (Reitel, 1996), par exemple la liaison entre Berlin et Potsdam (mise en place dès 1839)²³⁰. La construction progressive des lignes se fait conjointement à l'essor de l'industrie et des enjeux économiques du *Zollverein*. Cette union douanière apparaît comme précurseur à la mise en place d'une autre politique générale : celle des transports. Anne Deffarges considère à ce titre que le rail incarne un des moteurs de l'unification allemande (Deffarges, 2011). Une première instance est ainsi créée en 1846 : l'association des autorités du ferroviaire allemand²³¹. Après ces éléments relatifs au réseau ferré allemand, nous allons considérer à présent le déploiement du réseau ferroviaire dans le *Land* du BW, en RFA puis dans l'Allemagne réunifiée. Avant cela, nous détaillerons l'histoire et l'emprise spatiale des différentes gares (Annexe 6)²³² construites à Stuttgart avant la gare centrale actuelle au cœur du projet Stuttgart 21.

²²⁹ En lien avec l'ouverture de la première ligne de chemin de fer en 1835 entre Nuremberg et Fürth dans l'État bavarois.

²³⁰ Ligne qui permet d'atteindre le Palais royal Sans-Soucis de Potsdam.

²³¹ *Verein deutscher Eisenbahn Verwaltungen*.

²³² Cette annexe rassemble les différents types de gares présents en Allemagne d'après Henning Schöpke (Schöpke, 2009).

2.2.1. : La construction d'un réseau régional et des premières gares à Stuttgart

Afin de comprendre les enjeux politiques, économiques, fonciers et patrimoniaux de la rénovation de la gare centrale actuelle, nous devons appréhender les étapes successives de la construction du réseau ferré et des différentes gares au sein de la ville-capitale. En quoi le site constituait-il déjà une contrainte pour la desserte de Stuttgart ? Que pouvons-nous observer aujourd'hui dans le paysage urbain qui témoigne de la présence des anciennes gares ?

La mise en place progressive d'un réseau régional dans le Pays de Bade et le Royaume de Wurtemberg²³³

La bipartition du territoire en deux entités politiques²³⁴ jusqu'à l'unification en 1871 dans un premier temps, puis jusqu'en 1952 (Figure 9) dans un second temps, explique le développement binaire du réseau ferroviaire dans le *Land* du BW : « le réseau ferré du sud-ouest allemand, constitue aujourd'hui une partie du réseau central européen et revêt une relative unité, mais à l'origine il n'avait pas été considéré comme un tout dans la conception et la réalisation »²³⁵ (Feyer, 1972 p.1). La première ligne de chemin de fer en Allemagne²³⁶ date de 1835 et reliait Nuremberg à Furth en Bavière, ce qui inspira certainement son voisin puisque les premières voies ferrées se mettent en place dans le *Land* du BW²³⁷ dès la décennie 1840²³⁸. Pour le Pays de Bade, la ligne du Rhin-supérieur dite *Oberrheintalbahn* traverse les villes (du nord au sud) de Mannheim, Heidelberg, Karlsruhe, Offenbourg, Freiburg et Bâle. Exceptée la section la plus méridionale de la ligne, la majorité est construite entre 1840 et 1847.

²³³ Carte du développement du ferroviaire (1840-1934) document support pour les paragraphes suivants et disponible en ligne au sein de *l'Atlas historique du Land*, disponible en ligne et consulté le 03/08/2020.

URL : https://www.leo-bw.de/detail-gis/-/Detail/details/DOKUMENT/kgi_atlas/HABW_10_04/Entwicklung+des+Eisenbahnnetzes

²³⁴ Avant son unification, le *Land* du BW était composé de trois entités indépendantes : le pays de Bade, le royaume du Wurtemberg et l'enclave des Hohenzollern. Nous invitons le lecteur à consulter la carte des découpages administratifs du *Land* (jusqu'en 1945). Ressource disponible en ligne au sein de *l'Atlas historique du BW* et consultée le 03/09/2020.

URL : https://www.leo-bw.de/detail-gis/-/Detail/details/DOKUMENT/kgi_atlas/HABW_07_03a/Staatliche+Gliederung+bis+Kriegsende+1945+im+Gebiet+des+heutigen+Landes+Baden-W%C3%BCrtemberg

²³⁵ „Das südwestdeutsche Eisenbahnnetz, heute Teilstück des gesamteuropäischen Netzes und damit Teil einer relativen Einheit, wurde nicht von Anfang an einheitlich geplant und ist keine ursprüngliche Einheit“.

²³⁶ Entité qui n'existe pas en tant que telle à cette date mais nommée ainsi pour faciliter la compréhension.

²³⁷ Ibid.

²³⁸ Construction parallèle de deux lignes orientées nord-sud.

Pour le royaume de Wurtemberg la liaison principale s'établit entre Heilbronn et Friedrichshafen *via* Stuttgart et Ulm²³⁹ (Gebhardt, 2009), ligne construite entre 1845 et 1850. Les deux réseaux appartenant à deux entités politiques connaissent leur première liaison dès 1853 entre Bruchsal (entre Heidelberg et Karlsruhe) pour la partie occidentale badoise et Bietigheim (entre Heilbronn et Stuttgart) pour la partie orientale wurtembergeoise. Ces deux lignes majeures maillent le territoire du nord au sud et tentent de s'affranchir du relief encaissé de la région en longeant les fleuves du Rhin et du Danube (Annexe 7).

Jusqu'à l'unification de 1871, le Pays de Bade décide de créer une grande ligne transversale à travers la Forêt-Noire entre Offenburg et Tuttlingen, *via* Donaueschingen, de même qu'une ligne directe entre Mannheim et Karlsruhe (sans passer par Heidelberg). Les autres travaux se concentrent sur des lignes de proximité pour les passagers afin de relier les différents centres urbains au réseau central constitué par la Ligne du Rhin-supérieur²⁴⁰.

Dans le Royaume du Wurtemberg, le développement d'axes transversaux s'effectue dans les années 1850 et 1860 à partir de trois nœuds : Stuttgart, Ulm et Heilbronn. La capitale tout d'abord est progressivement reliée à Schwäbisch Hall et Crailsheim au nord-est, Tübingen (*via* Plochingen)²⁴¹ et Singen par la Ligne du pays de Gäu²⁴² (Brunecker, 2013). Ulm, de son côté, construit des lignes en direction de la Bavière et de Munich en particulier, ainsi qu'une ligne en bordure du Jura souabe jusqu'à Sigmaringen. De la guerre franco-allemande de 1870-1871 à la Première Guerre mondiale, le maillage est densifié sans construction de nouveaux axes majeurs. Nous pouvons toutefois observer la construction d'une ligne qui relie le nord du lac de Constance (Stahringen) à Lindau (sur la rive bavaroise), aussi appelée *Bodenseegürtelbahn* ou *Südbahn*. Pour Hans Gebhardt, « le réseau qui existe dans les années 1900 apparaît comme bien plus dense que celui d'aujourd'hui »²⁴³ (Gebhardt, 2009, p.117). L'*Oberrheintalbahn* (cf. supra) et le *Filstalbahn* (cf. supra) qui se situent respectivement dans les vallées du Rhin supérieur et du Fils (affluent du Neckar) sont les lignes les plus anciennes qui sont aujourd'hui encore au cœur du réseau ferré du *Land* (Feyer, 1972).

²³⁹ La section entre Stuttgart et Ulm porte le nom de *Filstalbahn* puisque les voies suivent la vallée de cet affluent du Neckar (Figure 2).

²⁴⁰ *Oberrheintalbahn*.

²⁴¹ Cette ligne est construite en 1879 donc plutôt à la fin des années 1870 mais se place dans la même lignée d'extension du réseau vers des villes secondaires.

²⁴² *Gäubahn*.

²⁴³ „Um 1900 existierte ein deutlich dichteres Netz als heute“.

La construction des deux premières gares à Stuttgart dès 1846

Stuttgart, au cours du XIX^{ème} siècle, est le siège du royaume de Wurtemberg et œuvre pour se doter d'infrastructures à la hauteur de son rang. Pourtant, le site d'implantation de la ville-capitale n'a pas facilité la construction des infrastructures ferroviaires du fait de son encaissement. Les difficultés de terrain sont nombreuses dans le *Land*, par exemple du côté badois nous trouvons le relief de la Forêt-Noire et du côté wurtembergeois il faut traverser le Jura souabe (Annexe 7) et la célèbre rampe de Geislingen²⁴⁴. Malgré un site escarpé, la toute première section est construite en 1845 sur la rive droite du Neckar entre Cannstatt et le quartier d'Unterturkheim (Exposition permanente de la TI)²⁴⁵. La construction du tunnel Rosenstein et du pont ferroviaire au-dessus du Neckar permettent dès 1846 (Bundesbahndirektion Stuttgart, 1987) d'accéder à Stuttgart et à sa première gare - appelée gare de la petite ville²⁴⁶ - située dans la *Schlossstrasse* (aujourd'hui *Bolzstrasse*) (Figure 13), soit à environ 400 m au sud de l'actuelle gare. La première gare centrale est conçue par Karl von Etzel²⁴⁷ sous la direction du roi Guillaume Ier de Wurtemberg. Cette petite gare urbaine (Bundesbahndirektion Stuttgart, 1987)²⁴⁸ donne accès à la direction de Ludwigsbourg au nord et Cannstatt à l'est (Ausstellung BDLA juin 2015, ONP 10). Cette gare est dotée de quatre voies et d'un hall avec un toit en bois. « C'est entre 1844 et 1846 que Carl Etzel a fait ériger le bâtiment originel de la gare dans un style Haute-Renaissance, auquel ont été ajoutés simultanément deux bâtiments construits entre 1864 et 1867 »²⁴⁹ (Ellrich, 2011, p.82). Durant la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, le réseau ferroviaire du royaume de Wurtemberg s'agrandit et les infrastructures situées à Stuttgart suivent cette évolution (Annexe 8, Plan de 1868) (Kubinszky, 1969). Avec l'aménagement de la deuxième gare²⁵⁰ (Figure 13) qui comporte huit quais (Dostal et Estler, 2012) sont également construites des aires de stationnement pour le matériel roulant dans le quartier *Nordbahnhof* ainsi qu'une nouvelle gare de fret au nord de la gare (Exposition permanente de la TI) (Annexe 8).

²⁴⁴ *Geislinger Steige*, environ 400 m de dénivelé positif.

²⁴⁵ Abréviation qui désigne l'Exposition permanente du projet ferroviaire Stuttgart-Ulm présente jusqu'en 2019 dans la Tour de la gare (*Turmforum Information = TI*) et installée depuis mai 2020 dans la gare près de la voie 16.

²⁴⁶ *Kleinstadtbahnhof*.

²⁴⁷ Karl Etzel est le fils de l'urbaniste et architecte Gottlieb Christian Eberhard von Etzel qui a conçu à la fin des années 1820 le réseau viarie de la partie sud de la ville autour des artères *Obere Weinsteige* et *Neue Weinsteige* sur une des collines de la ville.

²⁴⁸ *Kleinstadtbahnhof*.

²⁴⁹ „1844 bis 1846 hatte Karl Etzel (1812-1865) das Ursprungsgebäude in den Formen der Hochrenaissance errichtet, an das zwischen 1864 und 1867 zwei seitliche Gebäude angefügt wurden“.

²⁵⁰ Bâtiment 190 m de longueur sur 29 m de largeur et 22 m de hauteur représentant une surface de 11 000 m².

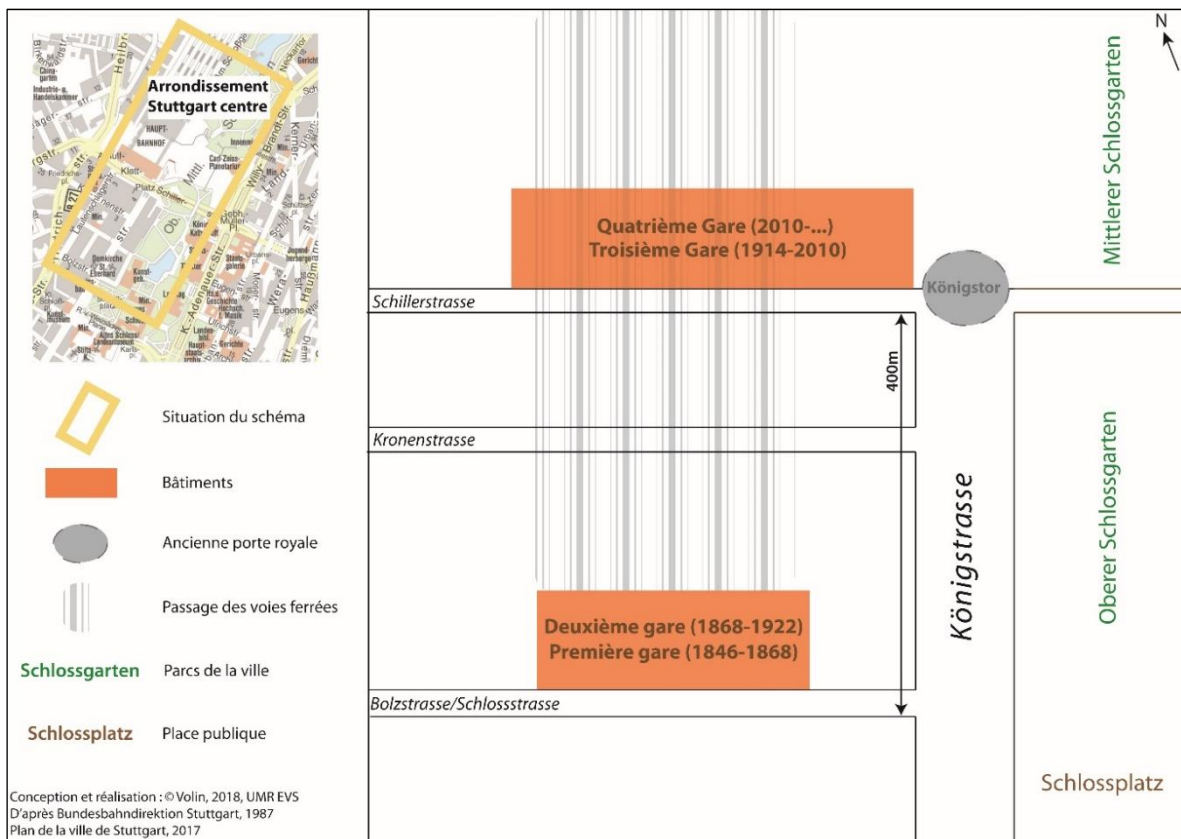


Figure 13 : Schéma de situation des deux premières gares dans l'arrondissement Stuttgart-centre
 Source : Bundesbahndirektion Stuttgart, 1987 ; carte extraite de *Stuttgart Umgebungskarte*, 2013

Au début du XX^{ème} siècle la ville est ainsi gagnée par les infrastructures ferroviaires et le bâtiment de la gare centrale se fond dans l'architecture urbaine²⁵¹. La façade de l'entrée fait partie d'un grand îlot à l'angle de la *Schlossstrasse* (devenue *Bolzstrasse*) et de la *Friedrichstrasse*. La gare en tant que telle n'existe plus mais la façade Sud a été conservée et sert désormais d'entrée au *Metropol Kino* (Figure 14 et Photo 2) : « [aujourd'hui] seulement trois des anciennes arcades centrales rappellent la forme extérieure de l'ancienne gare »²⁵² (Ellrich, 2011, p.82). Malgré le réaménagement de la gare, celle-ci manque de place pour accueillir davantage de voyageurs et la construction d'une nouvelle gare est envisagée en 1904.

²⁵¹ Plan de Stuttgart en 1900, disponible à l'Exposition permanente de la TI.

²⁵² „an den einstigen Bahnhof erinnerten in denäusseren Gestalt nurmehr drei der mittleren Arkaden“.



Figure 14 : Entrée de la gare dans la *Schlosstrasse*, 1853
Source : Dietenberger, 2012



Photo 2 : Bâtiment du Metropol-Kino,
construit à partir de l'ancienne porte d'entrée de la gare originelle de Stuttgart
Source : Dietenberger, 2012

2.2.2. La grande gare de Stuttgart, le monument confidentiel de Bonatz et Scholler

« La construction de la gare de Stuttgart constitue la pierre angulaire de ma reconnaissance en tant qu'architecte »²⁵³, Paul Bonatz

Nous allons explorer à présent les aspects architecturaux de la construction de la gare et sa situation stratégique dans la ville, qui évolue jusqu'à la mise en place du projet Stuttgart 21 (décennie 1990). Comment l'édification de cette nouvelle gare centrale témoigne-t-elle d'un rôle performatif de l'architecture urbaine ? Comment les projets urbains d'après 1945 font-ils de la gare une centralité de la ville ?

Une construction au gré des événements historiques, politiques et culturels

Devant la saturation du trafic dans la seconde gare à la fin du XIX^{ème} siècle²⁵⁴, des études préalables sont menées afin d'envisager le site de la nouvelle gare.

Certains défendent l'idée de construire une nouvelle gare, toujours dans la cuvette²⁵⁵ de Stuttgart, tandis que d'autres prônent l'établissement d'une gare centrale dans le quartier de Bad Cannstatt en liaison avec le centre-ville par un train (Zweigbahn) (Dostal et Estler, 2012 ; Le Bot, 2019). Les autorités du Wurtemberg décident en 1907 de l'emplacement (Ellrich, 2011) situé au nord de la Schillerstrasse, jusqu'à l'angle est de la *Königstrasse* où se trouve jusqu'en 1922 la *Königstor* (porte royale) (Figure 13). Ce choix illustre une volonté politique forte d'ériger une construction qui soutient une infrastructure lourde et moderne : le chemin de fer au cœur de la ville. L'idée de construire une gare centrale à Bad Cannstatt n'est ainsi pas retenue afin de privilégier l'arrivée des voyageurs directement dans le centre-ville de Stuttgart.

²⁵³ „Der Bau des Bahnhofs in Stuttgart ist für meine Entwicklung als Baumeister das wichtigste Kapitel“ *Paul Bonatz* (Association Gare Centrale de Stuttgart).

²⁵⁴ La gare est en surcapacité (plus de 300 trains par jours et plus de 8 millions de voyageurs par an) (Hopfensitz, 1994).

²⁵⁵ Stuttgart se situe au cœur du *Mittlerer Neckar*, entourée par la Forêt-Noire (*Schwarzwald*) à l'ouest et le Jura souabe (*Schwäbische Alb*) à l'est. La ville s'est implantée en premier lieu sur les rives du Neckar puis a prospéré dans une dépression en forme d'ellipse creusée dans un plateau gréseux à deux km de la vallée du Neckar (Perrin, 2004) (Annexe 7) . L'outil Opentopomap, jumeau d'Open street map, permet un visuel sur la topographie de la ville de Stuttgart, ressource disponible en ligne et consultée le 03/09/2020.

URL : <https://opentopomap.org/#map=10/48.7784/9.1805>

En complément le site internet topographic-map.com donne un aperçu du relief dans la ville de Stuttgart, ressource disponible en ligne et consultée le 03/09/2020.

URL : <https://de-de.topographic-map.com/places/g1/Stuttgart/>

Les autorités organisent en 1910 un concours d'architecture pour lequel 70 plans sont proposés (Roser, 2010). Le projet retenu en 1911, notamment du fait de l'originalité du bâtiment, s'intitule « nombril du monde souabe »²⁵⁶ (Ellrich, 2011, p.85) et incombe aux architectes Paul Bonatz (1877-1956) et Friedrich Eugen Scholler (1874-1949) (Bundesbahndirektion Stuttgart, 1987). Contrairement à leurs concurrents, ces deux architectes proposent une construction asymétrique dont les deux ailes diffèrent (l'aile sud étant plus étendue que l'aile nord) (Ellrich, 2011). Les plans sont arrêtés en 1913 et les travaux débutent en 1914 par la construction de l'aile sud qui mesure 277 m de longueur ainsi que la tour de l'horloge, haute de 52 m (Photo 3 et Photo 4). Cette dernière importe par sa situation dans la ville ainsi que par le rôle que lui confère son créateur dans le temps long. D'une part elle incarne « un symbole de la ville dont l'aile du parc du château ou aile sud se prolonge en direction de la vallée du Neckar »²⁵⁷, d'autre part « la tour symbolise le nouveau rôle de la gare en tant que porte d'entrée de la ville dans un siècle où le ferroviaire est roi »²⁵⁸ (Ellrich, 2011, p.86). La première partie de la gare est inaugurée en 1922²⁵⁹ date à laquelle les trains quittent définitivement la deuxième gare (Roser, 1987), néanmoins les travaux continuent jusqu'en 1928.

²⁵⁶ „Naben Schwabens“.

²⁵⁷ „Hauptsache der Stadt an ihm und dem Schlossgartenflügel/Südflügel entlang in Richtung Neckartal fortsetzt“.

²⁵⁸ „symbolisierte auch der Turm die neue Rolle der Bahnhöfe als Stadttore des Eisenbahnzeitalter“.

²⁵⁹ Voies de 9 à 16, puis en 1925 les voies 5 à 8, enfin en 1928 les voies 1 à 4 (Roser, 2010).



Photo 3 : Vue sur la construction de la gare
Source : Dostal et Estler, 2012, p.14



Photo 4 : Vue d'ensemble sur la gare dans les années 1930
Source : Kubinszky, 1969



Photo 5 : Vue sur le « Grand hall de l'aile sud »²⁶⁰, sculpture en l'hommage de Guillaume II de Wurtemberg
Source : Dostal et Estler, 2012, p.87

La gare se compose, en 1928, de deux halls situés dans les ailes nord et sud du bâtiment (Photo 5). Les grands volumes caractérisent cette construction qui rend hommage au dernier roi du Wurtemberg avec l'inscription suivante qui figure dans le grand hall (haut de 24 m) : « Le roi Guillaume II construisit ce bâtiment entre 1914 et 1917 pendant la Première Guerre mondiale »²⁶¹ (Bundesbahndirektion Stuttgart, 1987) (Photo 5). Ce monument devient « un symbole de la ville-capitale du *Land* »²⁶² avec son hall central de 200 m et ses huit quais (Baedeker, 1983). Ce n'est pas seulement une nouvelle gare qui voit le jour, mais l'aménagement d'un quartier autour de celle-ci, confié à Paul Bonatz qui fait construire l'hôtel Zeppelin et agence la rue Lautenschlager qui dessert désormais directement le petit hall de la gare (Ellrich, 2011).

²⁶⁰ *Grosser Schalterhalle.*

²⁶¹ „König Wilhelm II während des Krieges erbaut in den Jahren 1914-1917“.

²⁶² „Wahrzeichen der Landeshauptstadt“.

L'arrivée du tramway (Photo 6) dans les années 1930 vient compléter le ballet des taxis (hippo taxis puis automobile) sur la Rue Schiller²⁶³. La Photo 6 nous donne une vue d'ensemble du bâtiment dans les années 1930.

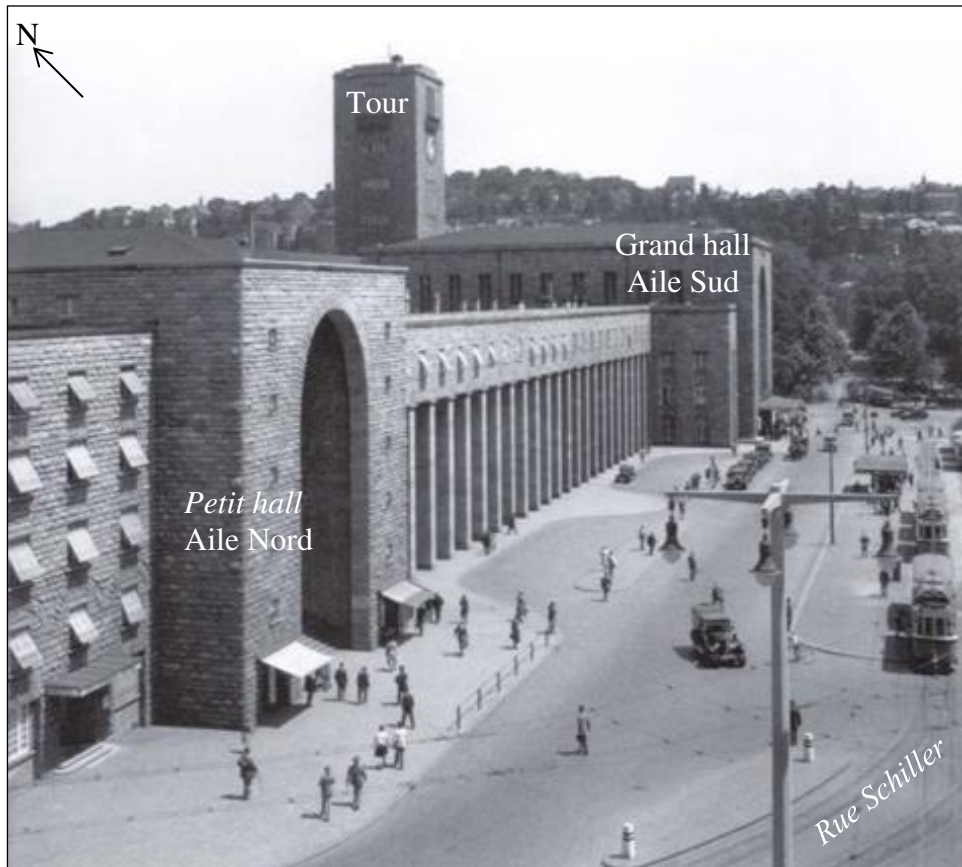


Photo 6 : Vue sur la gare depuis *Heilbronner Strasse* (artère centrale et hall sud)
Source : Dostal et Estler, 2012, p.27

Un contexte de destructions et reconstructions post 1945

La ville et la gare subissent de lourdes pertes humaines et matérielles durant la Seconde Guerre mondiale (Volin, 2018a). Près de 70 % de la ville est détruite et la gare n'a plus un seul toit à la fin de la guerre (Photo 7). Les raids aériens de 1942 et 1944 touchent particulièrement Stuttgart en tant que ville fleuron de l'industrie allemande, et notamment la gare en tant que nœud de transport afin d'empêcher les liaisons entre les villes allemandes.

²⁶³ *Schillerstrasse*.

La reconstruction de la gare (1948-1960) (Photo 8) se traduit par la reconstruction des toits des bâtiments ainsi que l'installation, en 1952, de l'étoile Mercedes au sommet de la Tour²⁶⁴ (Photo 9 et Photo 10), en tant que symbole de la marque automobile stuttgartoise (Bundesbahndirektion Stuttgart, 1987 ; Volin, 2018a).



Photo 7 : Vue sur la Tour de la gare et les destructions de la Seconde Guerre mondiale, 1949
Source : Dostal et Estler, 2012, p.48



Photo 8 : Vue sur la gare depuis le Nord en 1964
Source : Dostal et Estler, 2012, p.48-49



©Volin, 2015, UMR EVS

Photo 9 : Vue sur le hall central, 2015



©Volin, 2014, UMR EVS

Photo 10 : Vue sur le « Grand hall » et la Tour de la gare, 2014

²⁶⁴ Nous avons fait le choix de mettre une majuscule à ce nom de lieu dans la mesure où l'office du tourisme de la région métropolitaine de Stuttgart conserve la majuscule dans sa traduction du terme en français. Nous avons consulté leur site internet consulté le 11/03/2020.

L'arrivée du *S-Bahn*, amorce du développement de la gare centrale comme nouveau hub

La plateforme multimodale Trains, *S-Bahn*, *U-Bahn*²⁶⁵ (métro) constituée par la gare centrale de Stuttgart s'agrandit dès les années 1970 (Figure 15) avec la construction du *S-Bahn* qui passe sous la *Königstrasse* pour joindre les quartiers nord et sud de la ville.



Figure 15 : Travaux de construction du métro durant la décennie 1970
Vue sur la *Königstrasse*
Source : Müller, 2012²⁶⁶

²⁶⁵ Équivalent du métro français.

²⁶⁶ Ressource conçue par Manfred Müller, éditée par SSB, disponible en ligne et consultée le 08/09/2020.
URL : http://netzwerke-21.de/wordpress/wp-content/uploads/themen_der_zeit_50_jahre_tunnelbau.pdf

La construction en souterrain des voies ferrées de *S-Bahn*, qui a permis d'ouvrir les trois premières lignes dès 1978 (Bundesbahndirektion Stuttgart, 1987), fait partie des grands chantiers de la ville du fait du creusement de l'artère centrale *Königstrasse* (Annexe 5). Les longs travaux incessants dans le centre-ville valurent à Stuttgart le nom de « Ville en chantier »²⁶⁷ (Gerster, 2010) (Figure 15). Simultanément un passage souterrain pour les piétons²⁶⁸ est construit relier la gare centrale à la *Königstrasse* (Baedeker, 1983). La place Arnulf-Klett est cédée aux automobilistes et à une gare routière (*ZOB*) : il devient ainsi difficile pour les piétons de traverser la *Schillerstrasse* par la voie aérienne. La fin du XX^{ème} siècle donne à la gare une importance plus grande en tant que hub pour l'ensemble de la ville-capitale, comme en témoigne le passage de l'ensemble des lignes de *S-Bahn* par la gare centrale. Ce développement a aussi pour effet de valoriser les transports en commun dans cette patrie de l'automobile. Le dernier grand aménagement, avant le projet Stuttgart 21, tient dans l'arrivée dès 1986 (Bundesbahndirektion Stuttgart, 1987) des premiers ICE²⁶⁹. Stuttgart devient, dès le début de la grande vitesse en Allemagne, un maillon de ces nouvelles lignes rapides qui relient les métropoles allemandes et européennes.

Le classement de la gare au titre de Monument historique : une œuvre majeure de l'histoire de l'architecture

« La gare de Stuttgart est une des gares les plus abouties et les plus représentatives de son temps »²⁷⁰ (Kubinszky, 1969)

Le bâtiment de la gare bénéficie d'une double protection en tant que monument historique, d'une part par l'intermédiaire de la ville de Stuttgart au Titre du §12²⁷¹ de la loi du *Land* et d'autre part par l'intermédiaire du *Land* du BW au titre de la Loi spécifique pour la protection des monuments²⁷².

²⁶⁷ „Stadtbahn Baustelle“.

²⁶⁸ Nommé *Klett-Passage* en hommage au maire de la ville Arnulf-Klett, décédé, en fonction en 1974.

²⁶⁹ Inter Cité Express, équivalent des TGV en France.

²⁷⁰ „Stuttgart [Hauptbahnhof] ist einer der bestgelungenen und bezeichnendsten Bahnhöfe seiner Zeit“ (Kubinszky, 1969).

²⁷¹ Document disponible en ligne et consulté le 08/09/2020.

URL : http://www.landesrecht-bw.de/jportal/portal/t/9ey/page/bsbawueprod.psml/action/portlets.jw.MainAction?p1=h&eventSubmit_doNavigate=searchInSubtreeTOC&showdoccase=1&doc.hl=0&doc.id=jlr-DSchGBW1983pP12&doc.part=S&toc.poskey=#focuspoint

²⁷² Loi pour la protection des monuments (version de 1983) valable à partir de 1984 ; Partie 4, §12. Document disponible en ligne et consulté le 08/09/2020.

Matthias Roser, docteur, membre fondateur de l'Association Gare Centrale de Stuttgart et travaillant à la protection des monuments historiques en Suisse, nous a rapporté que « la protection de la gare en tant que monument historique à la fin des années 1980 a été conduite à l'initiative d'August Gebeßler²⁷³ et du Docteur Rainer Hussendörfer²⁷⁴ avec le soutien de Lothar Späth²⁷⁵ (E34, 2020). Ce dernier a œuvré pour la protection du patrimoine matériel et immatériel dans le *Land*, néanmoins il semblerait que les acteurs chargés de la protection du patrimoine depuis les années 1990 aient amoindri cette dynamique, au détriment de la conservation complète du bâtiment de la gare ce qui est regretté par les défenseurs du patrimoine urbain à l'exemple de notre interlocuteur (E34, 2020).

La volonté des acteurs publics de sauvegarder ce patrimoine²⁷⁶ permet d'aborder la place singulière qu'occupe la gare dans l'histoire de l'architecture européenne. Elle a été identifiée comme appartenant aux styles de „Neue Sachlichkeit“²⁷⁷ et „Expressionismus“²⁷⁸. Le premier mouvement appelé « Nouvelle Objectivité » est présent principalement dans la peinture²⁷⁹, la littérature et l'architecture. Il se caractérise par une appréhension sans artifice de la réalité, autrement nommé « réalisme froid ». L'attribution du style „Neue Sachlichkeit“ est confirmé par Harmut Ellrich dans son ouvrage de 2012 expliquant comment la gare constitue : « une construction exemplaire [qui montre] la transition artistique de l'historicisme vers la nouvelle objectivité »²⁸⁰ (Ellrich, 2011, p.85). Il complète l'analyse de la paternité de ce bâtiment en affirmant l'appartenance de la gare au style « Monumental »²⁸¹ ainsi que l'importance de cette

URL : <http://www.landesrecht-bw.de/jportal/jsessionid=F30C705601F7635C264B81D7D7707CF6.jp90?quelle=jlink&query=DSchG+BW&puml=bsbawueprod.psml&max=true&aiz=true#jlr-DSchGBW1983pP12>

²⁷³ Directeur de l'office chargé du patrimoine de 1977 à 1994.

²⁷⁴ Conservateur du patrimoine et chargé du dossier en faveur du classement de la gare central aux monuments historiques.

²⁷⁵ Ministre-président du *Land* de 1978 à 1991 (Figure 9), qui attachait de l'importance à la protection des monuments historiques, ce qu'il fit en collaboration avec l'office du *Land* chargé au patrimoine (*Landesdenkmalamt*), structure qui bénéficiait alors d'une grande autonomie dans ses actions.

²⁷⁶ Détails sur le bâtiment situé au 2 Arnulf-Klett-Platz, p.3. Document disponible en ligne et consulté le 08/09/2020.

URL : http://www.stuttgart-stadtgeschichte.net/pdf/Liste_Denkmaeler_Stuttgart.pdf

²⁷⁷ Traduction de l'auteur : « Nouvelle Objectivité ».

²⁷⁸ Courant confidentiel en architecture datant des années 1910-1920 en lien avec l'expressionnisme plus prolixe en peinture notamment. Pour plus de détails, nous renvoyons le lecteur au dernier paragraphe consacré à l'architecture au sein de l'article « expressionnisme » de l'encyclopédie en ligne *Larousse*, consulté le 08/09/2020.

URL : <https://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/expressionnisme/50657>

²⁷⁹ Nous pouvons identifier Otto Dix ou Max Beckmann comme artistes emblématiques de cette peinture qui représente/fait état « de manière féroce des tares de la société allemande (Article „Nouvelle objectivité“ disponible en ligne et consulté le 08/09/2020.

URL : http://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/Nouvelle_Objectivite/C3%A9/135647

²⁸⁰ „beispielgebender Bau des Übergangs vom Historismus zur Neuen Sachlichkeit“.

²⁸¹ Style caractérisé par une grande taille des bâtiments ainsi que par l'utilisation de matériaux qui doivent perdurer à travers les siècles comme la pierre.

construction pour la ville et le *Land*²⁸² (Ellrich, 2011, p.85). Celle-ci occupe également une place singulière dans l'histoire de l'architecture en étant un symbole précurseur du mouvement de la Modernité européenne²⁸³. Dans ce courant, l'architecture se veut éternelle et imposante, comme en témoigne le grand hall situé dans l'aile sud²⁸⁴ (Roser, 1987) souhaité comme salle de réception du royaume de Wurtemberg. Ce bâtiment peut être rapproché de réalisations contemporaines comme la *Turbinenhalle* (« fabrique de turbines ») à Berlin pensée par Peter Behrens au début du XX^{ème} siècle (Volin, 2018a).

Nous avons pu nous entretenir avec le Docteur Norbert Bongartz, historien de l'architecture, très actif dans l'Association Gare Centrale de Stuttgart qui a milité pour le classement de la gare au titre des monuments historiques régionaux. Il décrit la gare comme un bâtiment moderne pour l'époque à laquelle il a été construit, puisque les plans datent du début des années 1910. Le caractère massif de l'ensemble, conjugué aux matériaux utilisés pour les façades faites de roches, symbolise l'éternité²⁸⁵ et l'intemporalité de cette architecture²⁸⁶. Les contemporains de Paul Bonatz et Friedrich Eugen Scholler reconnaissent le caractère novateur de leur architecture dans les formes utilisées : « Le maître Bonatz, considéré en toute situation comme talentueux, a distingué avec une grande clarté, aux côtés de Behrens²⁸⁷, l'importance du cube pour la nouvelle architecture » (Platz, 1927)²⁸⁸. L'esthétique globale du bâtiment est également perçue comme révolutionnaire : « la gare de Stuttgart va à l'encontre de la monumentalité passée d'une aile du château qui serait symétrique [pour promouvoir] une nouvelle monumentalité du libre équilibre » (Hildebrandt, 1914)²⁸⁹.

²⁸² „Als Hauptwerk eines neuen Monumentalstils zählt er bis heute zu den bedeutendsten Schöpfungen seiner Zeit weit über den südwestdeutschen Raum hinweg“ « Comme l'œuvre principale d'un nouveau style monumental, il est encore l'une des créations les plus importantes de son temps bien au-delà de la région du sud-ouest de l'Allemagne » (Ellrich, 2011, p.85).

²⁸³ *Europäische Moderne*.

²⁸⁴ Voir la visite virtuelle de la gare proposée par l'Association Gare Centrale de Stuttgart. Ressource disponible en ligne et consultée en ligne le 01/09/2020.

URL : http://www.hauptbahnhof-stuttgart.eu/stuttgarter_hauptbahnhof_rundgang_00.html

²⁸⁵ „ewigkeit“ pour signifier l'éternité de la roche (E8).

²⁸⁶ „zeitlos Architektur“ (E8).

²⁸⁷ Peter Behrens est un architecte allemand, père de la Turbinenhalle de Berlin.

²⁸⁸ „Dieser erfolgreiche und wohl in allen Lagern anerkannte Meister (Bonatz) hat neben Behrens zuerst mit voller Klarheit den Wert des Kubus für die neue Architektur erkannt“.

²⁸⁹ „Der Stuttgarter Hauptbahnhof ... stellt der bisher üblichen Monumentalität der symmetrischen Schloßfassade eine neue Monumentalität des freien Gleichgewichts gegenüber“.

Notre entretien avec Matthias Roser, a permis de compléter la carte d'identité de la gare qui demeure « certainement le bâtiment le plus connu et le plus important de l'École de Stuttgart²⁹⁰. Les artistes de ce courant présent à Stuttgart à l'aube du XX^{ème} siècle s'inspirent des enseignements de Theodor Fischer pour qui toute la primauté doit être accordée à l'inscription harmonieuse de l'architecture dans le paysage urbain » (E34, 2020).

Malgré une reconnaissance au titre des Monuments historiques, nos recherches et nos entretiens au sujet de la paternité artistique et de l'histoire séculaire de ce bâtiment ont conduit au premier constat d'un relatif flou, voire d'une méconnaissance de l'histoire de la gare. Cette dernière est parfois associée, à tort, au régime national-socialiste. Cet argument, inexact compte tenu de l'antériorité de la construction de la gare par rapport à l'arrivée au pouvoir du NSDAP, a nui à cette œuvre et a pu contribuer à sa faible mise en valeur dans la seconde moitié du XX^{ème} siècle.

²⁹⁰ L'École de Stuttgart a inspiré des architectes allemands et suisses tout au long du XX^{ème} siècle. Nous invitons le lecteur à compléter ces éléments par la lecture du chapitre d'ouvrage, en français, de Christine Mengin (Mengin, 2007).

2.2.3. : L'harmonisation du réseau national et la dynamisation par la mise en place de LGV

Il s'agit à présent de donner des éléments de cadrage sur la politique nationale allemande en faveur du ferroviaire, depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale jusqu'à 2020. Nous observerons la mise en place de la grande vitesse ferroviaire avant même la réunification. Quels territoires ont d'abord été concernés ? Quelles décisions ont été prises au lendemain de la réunification en ce qui concerne le ferroviaire et en particulier le réseau grande vitesse ? Comment se situe aujourd'hui l'Allemagne par rapport aux autres États européens en termes d'infrastructures ferroviaires ?

Le développement du réseau après 1945 : la lente reconstruction

La seconde moitié du XX^{ème} siècle est marquée par des évolutions successives des infrastructures et du matériel roulant ferroviaire que nous allons étudier à l'échelle de la RFA puis de l'Allemagne réunifiée. Cette généralisation à l'échelle de l'État tient compte des divisions successives du territoire allemand, en quatre zones de 1945 à 1949 puis en deux États jusqu'en 1989. La scission des territoires allemands entraîne la constitution de deux opérateurs ferroviaires. Nous trouvons d'un côté, en RDA, la *Deutsche Reichsbahn*, qui constitue l'entité ferroviaire historique créée en 1920. De l'autre côté, en RFA, la *Deutsche Bundesbahn* voit le jour en 1952 (Reitel, 1996). Notre propos considérera toutefois davantage la *Bundesbahn* en raison du rattachement de Stuttgart à la RFA. Tout au long du XX^{ème} siècle, cette dernière développe un panel d'offres ferroviaires afin de répondre à des usages différenciés. François Reitel (Reitel, 1996) identifie deux catégories de transports ferroviaires, les trains régionaux et les trains à grande vitesse, chacun disposant du matériel roulant adapté pour des distances échelonnées. Le premier réseau polarise les régions métropolitaines au sein des et entre les *Länder* (pour les distances les plus grandes). Dans cette catégorie (pour des trajets jusqu'à 100 km), nous distinguons les transports de proximité²⁹¹ constitués par les lignes de *S-Bahn* (aire métropolitaine) et les trains urbains ainsi que les transports régionaux qui regroupent les trains régionaux²⁹² et les trains régionaux rapides²⁹³.

²⁹¹ „Nahverkehr“.

²⁹² RB pour *RegionalBahn* (trains régionaux).

²⁹³ RSB pour *Regional S-Bahn* (trains régionaux rapides).

En ce qui concerne les lignes à grande vitesse, utilisées pour des trajets entre 100 et 500 km (Boyer, 1997), il existe les Intercités²⁹⁴, les Express-Cité²⁹⁵, les trains interrégionaux²⁹⁶, les trains interrégionaux express²⁹⁷ et le Fern express ou le *Schnellzug* (Dostal et Estler, 2012 ; Reitel, 1996). L'arrivée dès 1985 de l'Intercité express (ICE)²⁹⁸ revêt un double avantage pour les autorités chargées de l'aménagement des territoires : d'une part les grandes métropoles allemandes peuvent ainsi être reliées plus rapidement ; d'autre part ces nouvelles lignes doivent contribuer à « renforcer la centralité des villes » (Reitel, 1996, p.196), selon la croyance, forte, à la fin du XX^{ème} siècle, en un pouvoir structurant des transports (surtout les LGV).

Le territoire français et celui de la RFA accueille simultanément des LGV à partir de la décennie 1980. Les premières études ont lieu dans les années 1970 et sont dirigées par la *Deutsche Eisenbahn Consulting*. Le premier IC expérimental roule en 1984, date à laquelle il est décidé de développer le réseau LGV en RFA avec l'identification de deux tronçons prioritaires : la ligne nord-sud Würzburg (Bavière)-Hanovre (Basse-Saxe) longue d'environ 350 km et la ligne ouest-est Mannheim (BW)-Stuttgart (BW) longue d'environ 130 km. Le Plan fédéral d'infrastructures des transports²⁹⁹ de 1985 (Annexe 9) définit les grands travaux futurs. Parmi eux les projets ferroviaires sont favorisés en particulier la grande vitesse (sections en bleu - Carte 4), pour concurrencer les autres modes de transports et procéder progressivement au report modal de la route vers le rail. Dans ce document de 1985, trois orientations territoriales sont envisagées : développer un axe occidental entre la vallée du Rhin-Stuttgart et Munich, un axe méridional de Fulda jusqu'à Bâle en passant par Francfort-Mannheim et Karlsruhe (Ligne de la Vallée du Rhin)³⁰⁰ et un axe oriental reliant Dortmund à Munich *via* Cassel-Wurtzbourg et Nuremberg (Schliephake, 2001) (Carte 4). Les métropoles allemandes situées dans le *Land* du BW sont au cœur de cette politique, notamment du fait de la situation privilégiée de cette région au sein de l'Europe (Gebhardt, 2008). La capillarité du réseau reste forte malgré la quantité importante de sections fermées en 1970 (sections en rouge - Carte 4), la priorité étant donnée aux liaisons entre les grandes aires métropolitaines au détriment d'une desserte équitable des territoires (Carte 4).

²⁹⁴ IC pour *Intercity*.

²⁹⁵ EC pour *Expresscity*.

²⁹⁶ IR.

²⁹⁷ IRE.

²⁹⁸ *Inter-city express*.

²⁹⁹ *Bundesverkehrswegeplan* (valable uniquement en RFA).

³⁰⁰ *Rheintalbahn*.



Carte 4 : Réseau ferré allemand en 1999

Source : Schliephake, 2001, document disponible en ligne et consulté le 04/08/2020.

URL : http://archiv.nationalatlas.de/wp-content/art_pdf/Band9_30-33_archiv.pdf

Une nouvelle ère du ferroviaire avec la réunification

Au début des années 1990, la réunification allemande a pour conséquence la fusion en 1992 de la *Deutsche Reichsbahn* et de la *Deutsche Bundesbahn* formant ainsi la Deutsche Bahn (Reitel, 1996). Celle-ci est privatisée en 1993 et devient une société par actions dès 1994 (Carroué et Odent, 1994). Les lignes régionales ainsi que les lignes métropolitaines (*S-Bahn*) deviennent dès 1996 un nouveau domaine de compétences pour les *Länder* (Carroué et Odent, 1994). La « grande réforme ferroviaire allemande »³⁰¹ des années 1990 amène le découpage suivant des responsabilités : l'État et la DB financent les infrastructures ainsi que les nouvelles lignes et les travaux sur les lignes existantes. La DB a seule en charge l'entretien du réseau existant. Le développement du réseau ferroviaire se poursuit dans les années 1990 et 2000 (Figure 16) avec un double objectif. D'une part, il s'agit de promouvoir la grande vitesse (Carte 4 et Carte 5) et densifier le maillage existant dans la perspective des grands projets européens de transport. Les lignes concernées par cet objectif se situent davantage à l'ouest, par exemple le TGV Nord Europe qui passe par la Ruhr, le TGV Est entre Paris et Francfort ou le TGV Rhin-Rhône qui doit relier les villes rhénanes (Mannheim, Mayence entre autres) aux villes rhodaniennes (Lyon, Marseille entre autres) (Varlet, 1992). D'autre part, il paraît cohérent d'harmoniser les deux anciens réseaux (est et ouest) dans un souci d'équité territoriale. Dans les faits, la fracture est/ouest se creuse et les liaisons transversales ne sont pas encore performantes à la fin des années 2000 (Carte 5). La Carte 6 permettent d'illustrer la faiblesse des liaisons inter-métropolitaines entre les anciens *Länder* de RFA et les anciens de RDA, surtout dans le centre et le sud du pays.

³⁰¹ *Bahnreform.*



Carte 5 : Réseau ferré allemand, réservé aux longues distances, en 2000
 Source : Schliephake, 2001, document disponible en ligne et consulté le 04/08/2020.
 URL : http://archiv.nationalatlas.de/wp-content/art_pdf/Band9_30-33_archiv.pdf



Carte 6 : Qualité des liaisons ferroviaires intermétropolitaines en 2006
 Source : Schöpke, 2009

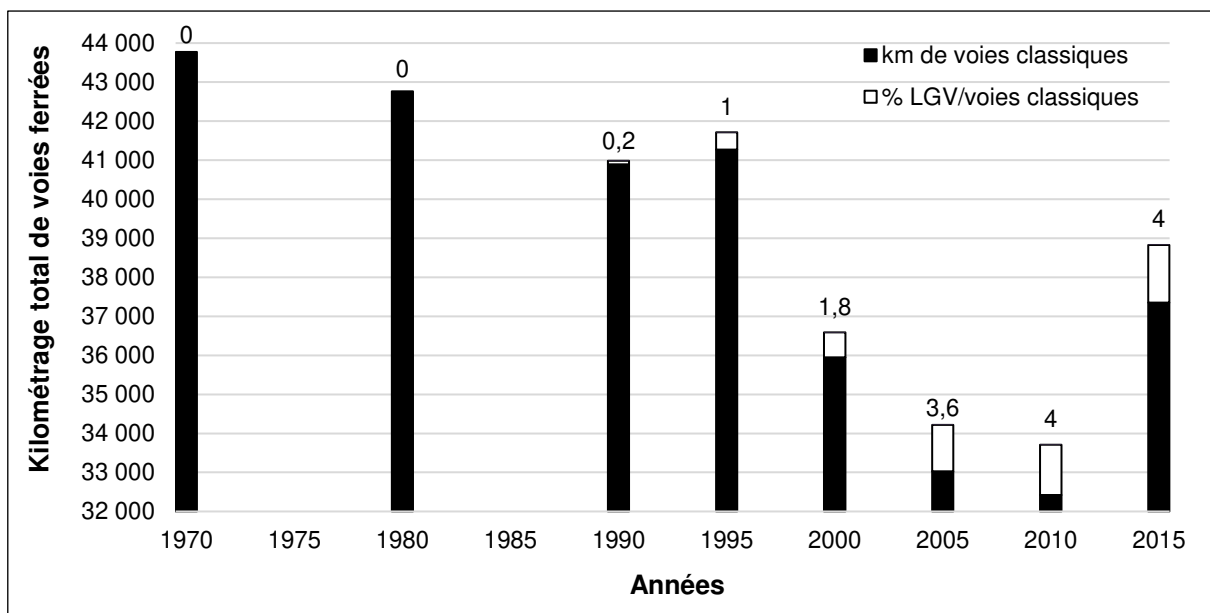


Figure 16 : Panorama de l'évolution du kilométrage des voies ferrées en Allemagne (1970-2015)
 Source : Commission européenne, 2017a
 Auteurs : Volin, 2019, UMR EVS

L'ouest de l'Allemagne semble plus dense en voies ferrées à grande vitesse, même si nous pouvons noter l'ouverture de nouvelles LGV à l'Est, notamment la ligne Munich-Berlin en décembre 2017³⁰². L'augmentation de la longueur des voies ferrées en LGV confirme cela (Figure 17) (Annexe 10). Pourtant comme l'affirmait François Reitel en 1996 « l'ICE ne doit pas être uniquement un moyen de transport rapide, il doit être, aussi, un facteur de l'aménagement du territoire. Il doit renforcer la centralité des villes » (Reitel, 1996, p.196). En effet, l'Allemagne, depuis les années 1990, œuvre largement en faveur d'un rééquilibrage territorial entre l'ouest et l'est du pays qui pourrait être possible grâce aux nouvelles liaisons LGV entre les métropoles allemandes d'est et d'ouest.

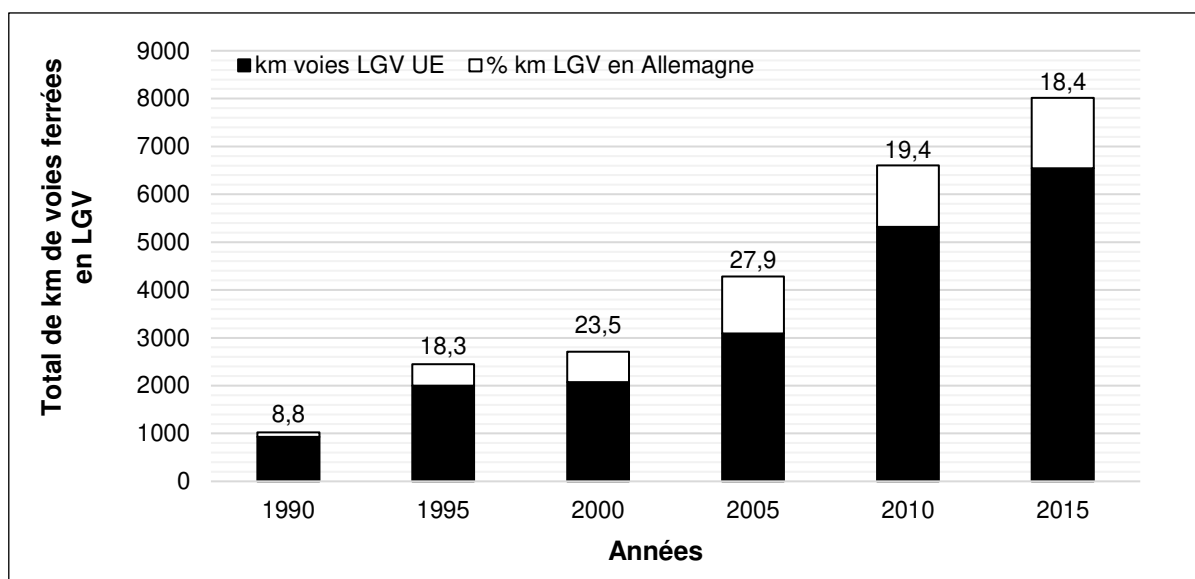


Figure 17 : Panorama de l'évolution du kilométrage des voies ferrées LGV dans l'UE et part par rapport à l'ensemble du parc ferroviaire allemand (1990-2015)

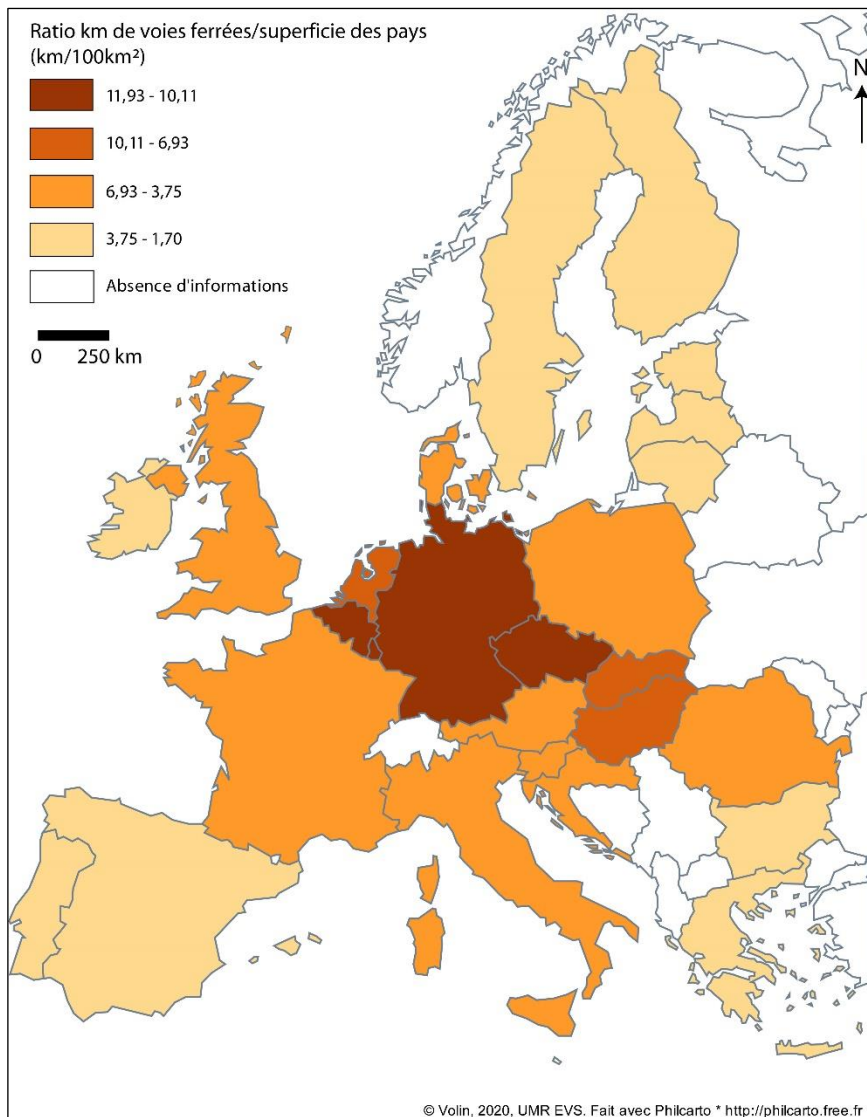
Source : Commission européenne, 2017a

Auteur : Volin, 2019, UMR EVS

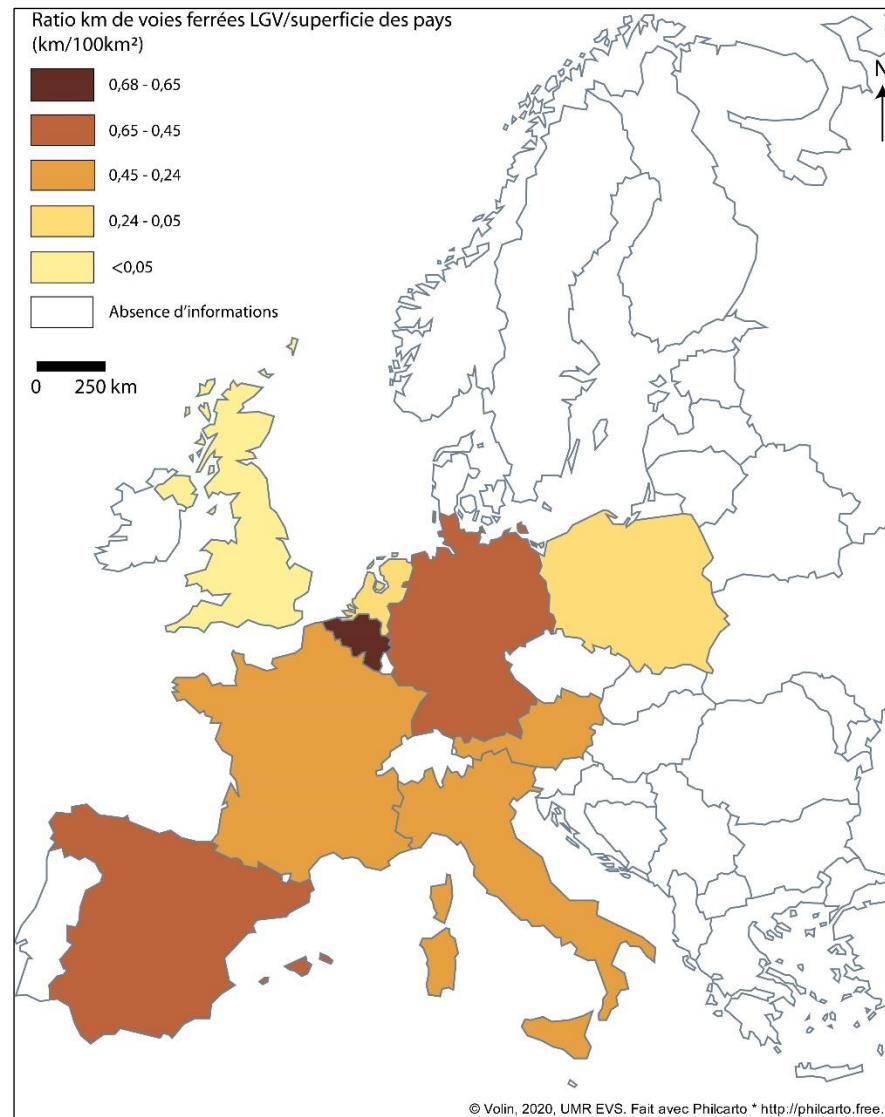
Les années 2000 et 2010 ont été placées sous le signe de la construction d'infrastructures (Figure 17) afin de doter l'ensemble du territoire allemand de bonnes liaisons entre les métropoles, notamment par le rail, dans une perspective de compétitivité européenne, ce que nous allons aborder dans la sous-partie suivante. L'Allemagne se classe parmi les pays les mieux dotés en voies ferrées (11 km de voies/100 km² – tous réseaux confondus) (Carte 7). À titre de comparaison, la France se situe dans la troisième catégorie, dans laquelle la densité ferroviaire n'excède pas 7 km/100 km² en 2017 (Carte 7). En ce qui concerne le réseau LGV, le classement de la densité en LGV comporte moins de concurrents (Carte 8).

³⁰² Nous renvoyons le lecteur à la carte 2020 du réseau TGV (ICE) et trains express entre les villes (EC), carte disponible en ligne et consultée le 03/09/2020.

URL : https://www.bahn.de/p/view/mdb/bahnintern/fahrplan_und_buchung/streckenplaene/mdb_301736_11080_icec_de_2020.pdf



Carte 7 : Densité de voies ferrées par pays de l'UE en 2017
 Source : Union européenne, 2019



Carte 8 : Densité de voies ferrées LGV par pays de l'UE en 2017
 Source : Union européenne, 2019

2.3 : Le passage à l'ère européenne : l'affirmation du BW à l'échelle transnationale

La dimension européenne de la politique des transports menée par chaque État, en l'occurrence l'Allemagne dans notre cas, peut s'expliquer par le lien établi entre les deux échelons. D'une part, les acteurs nationaux conçoivent et réalisent des plans nationaux des transports³⁰³ (qui peuvent être dans les faits déclinés pour chaque mode de transport) et d'autre part, les instances communautaires établissent des plans qui s'étendent sur l'ensemble des espaces européens (dans et hors de l'UE). Ces deux types de planification sont complémentaires et, dans les faits, les programmations nationales influent sur les transnationales³⁰⁴. Nous pouvons dire que la relation entre l'échelon national et l'échelon européen repose sur le dialogue. Dans les faits cela ne signifie pas une adhésion entière et continue aux projets européens dans les territoires nationaux, de la part de l'ensemble des acteurs politiques, économiques et de la société civile. Cette sous-partie a pour vocation l'explicitation théorique et empirique de la mise en place des programmations européennes concernant le transport. Comment l'UE s'est-elle progressivement dotée de compétences en aménagement des infrastructures de transports ? Quels ont été les jalons de la mise en place des corridors transeuropéens de transports ? Quelles spécificités comportent les actions de l'Initiative Magistrale pour l'Europe dans le paysage actoriel européen ?

2.3.1. : Les politiques européennes des transports

Nous allons faire état, dans un premier temps, des principes qui guident la politique européenne des transports, puis nous établirons une chronologie de la mise en place de cette politique en faisant un éclairage sur deux périodes (avant et après la décennie 1990 en tant que temporalité charnière à ce sujet). Nous terminerons par l'énoncé de la politique actuelle, menée depuis 2014 ainsi que les projets prévus jusqu'à 2050.

³⁰³ *Bundesverkehrswegeplan* en Allemagne (cf. supra).

³⁰⁴ Les programmations transnationales s'opèrent sur la base des propositions des États et ne sont, en aucun cas, imposées aux acteurs politiques nationaux sans leur accord.

1957-1992 : la lente mise en place de la politique européenne des transports

Le cadre du Marché commun a permis dès 1957 la libre circulation des marchandises³⁰⁵ (Traité de Rome, Partie 2, Titre I) et des personnes³⁰⁶ (Traité de Rome, Partie 2, Titre III) dans les États³⁰⁷ de la CEE³⁰⁸ (Communauté Économique Européenne, 1957). Il devenait ainsi nécessaire de mettre en place des réseaux de transports transnationaux performants pour faciliter les flux : la frontière est devenue une interface (Brunet, Ferras et Théry, 2005), non plus considérée comme un espace de ruptures et de discontinuités mais bien comme une opportunité d'échanges et de flux matériels. La porosité progressive des frontières accompagne la volonté européenne d'intégration politique, sociale et territoriale (Fontaine Vive, 2004). Les différentes politiques mises en place dans la seconde moitié du XX^{ème} siècle ont pour objectif d'appuyer le leitmotiv d'intégration et prennent forme au gré des débats entre les États pour parvenir aux premiers réseaux européens de transports dans les années 1990. Dans le secteur des transports, comme dans d'autres, des acteurs coopèrent à différents échelons (européen, national, régional) pour mettre en place des mesures qui ont des effets concrets sur les territoires, comme la construction d'une autoroute ou l'électrification de voies ferrées. Pour les géographes des transports ou des infrastructures, la politique communautaire concourt à la structuration des espaces (Bavoux et Charrier, 1994), ce que nous avons développé dans le chapitre 1 dans le cadre de la théorie des effets structurants des transports (Offner et al., 2014), ou, dans une moindre mesure : « pose peut-être de manière la plus directe la question de la structuration des territoires par l'UE » (Beyer, 2015). Le maillage du territoire, « l'armature de l'Europe » (Varlet, 2010), par les réseaux de transport s'est effectué dans la perspective d'une ouverture des espaces étatiques, matérialisée par l'abaissement des frontières (Varlet, 2010).

³⁰⁵ « La Communauté est fondée sur une union douanière qui s'étend à l'ensemble des échanges de marchandises, et qui comporte l'interdiction, entre les États membres, des droits de douane à l'importation et à l'exportation et de toutes taxes d'effet équivalent, ainsi que l'adoption d'un tarif douanier commun dans leurs relations avec les pays tiers. » Article 9.

³⁰⁶ « La libre circulation des travailleurs est assurée à l'intérieur de la Communauté au plus tard à l'expiration de la période de transition. » Article 48.

³⁰⁷ En 1957 : RFA, France, Belgique, Luxembourg, Italie, Pays-Bas.

³⁰⁸ Traité instituant la communauté économique européenne datant de 1957.

« La route a été longue » (Bauchet, 1996) pour unifier les politiques de transports entre les États et tout particulièrement celles relatives aux transports terrestres (transport routier, fluvial et ferroviaire) qui eux-aussi bénéficient de l'ouverture progressive des frontières. Les avancées de près de 30 ans de débats se retrouvent dans les archives de la Commission européenne dont les deux ouvrages de *La Commission européenne. Histoire et mémoires d'une institution* (Commission européenne, 2014a, 2014b) retracent les événements des périodes 1958-1972 et 1973-1986. Michel Dumoulin (Commission européenne, 2014a) montre comment, dans les années 1950-1960, le secteur des transports restait un « bastion des nationalismes » sans que les États ne parviennent à mettre en place une politique commune. La situation évolue dans les années 1970 et 1980 en faveur de la mise en œuvre d'une véritable politique commune en matière de transports. Nous observons le passage progressif d'une politique des transports pensée à l'échelon des États à une politique des transports envisagée à l'échelon transnational (Bussière et Ramirez-Perez, 2014). Il convient, à ce moment-là, de mettre fin à la juxtaposition des systèmes nationaux de transports et d'envisager la liaison entre des maillages existants. Le souhait renouvelé dans les années 1980 de mettre en place une politique commune se concrétise en 1983 avec la communication de la Commission européenne intitulée « Vers une politique européenne des transports » (Volin, 2018b) que nous allons détailler dans le paragraphe suivant.

Le tournant des années 1990 : la mise en place en parallèle de deux réseaux en Europe, le réseau transeuropéen de transport et les corridors paneuropéens

Les transports, comme volet de l'aménagement des territoires, font partie de la politique commune instaurée dès 1992 mais ne figuraient pas, en tant que tels dans le Traité de Rome, pourtant texte législatif fondateur de la CEE. Ils sont guidés, à cet échelon, par la promotion d'« un système de transport performant, efficient en énergie et durable » (Gies et Zwicker-Scharm, 2012). En termes de gouvernance, ils sont inscrits comme une compétence partagée (Ibid.) entre l'Union européenne et les États dans le Traité de Lisbonne conclu en 2007 (Union européenne, 2007). C'est-à-dire que « lorsque les traités attribuent à l'Union une compétence partagée avec les États membres dans un domaine déterminé, l'Union et les États membres peuvent légiférer et adopter des actes juridiquement contraignants dans ce domaine.

« Les États membres exercent leur compétence dans la mesure où l'Union n'a pas exercé la sienne » (Union européenne, 2007)³⁰⁹. Le réseau transeuropéen de transports ainsi que les corridors paneuropéens apparaissent, selon nous, comme l'illustration du partage de la compétence transports entre les États et l'UE.

Le réseau transeuropéen de transport : relier les États membres de l'UE

Les réseaux transeuropéens de transport (RTE-T)³¹⁰ ont été développés au début des années 1990 et se sont institutionnalisés avec la signature du traité de Maastricht en 1992 (Commission européenne, 1992) dans les domaines du transport, des télécommunications et de l'énergie. La mise en œuvre de ce réseau s'inscrit dans la continuité de la parution, en 1992, d'un schéma unique pour la politique commune des transports décrit dans le *Livre blanc des transports*³¹¹ (Commission européenne, 1992). Il s'agit de favoriser « l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux ainsi que l'accès à ces réseaux » (Union européenne, 1992). Les acteurs politiques de l'UE donnent trois grandes orientations dans ce carnet de route : développer des réseaux intermodaux (rail, route, transport fluvial) et unifiés (infrastructures et matériels similaires), privilégier les modes de transport respectueux de l'environnement (transport ferroviaire et fluvial) et réduire le temps de transport entre les différentes villes desservies. Quatorze projets, dits projets d'Essen³¹² voient le jour en 1994, dans ce cadre et sont complétés par 16 autres projets en 2004 (Degryse, 2007 ; Mayet, 2005). Ces 30 « projets prioritaires »³¹³ sont déclarés d'intérêt européen (Degryse, 2007 ; Mayet, 2005) à la suite de la définition de l'ensemble des axes (décision 884/2004) (Carte 9).

³⁰⁹ Titre 1, Article 2.

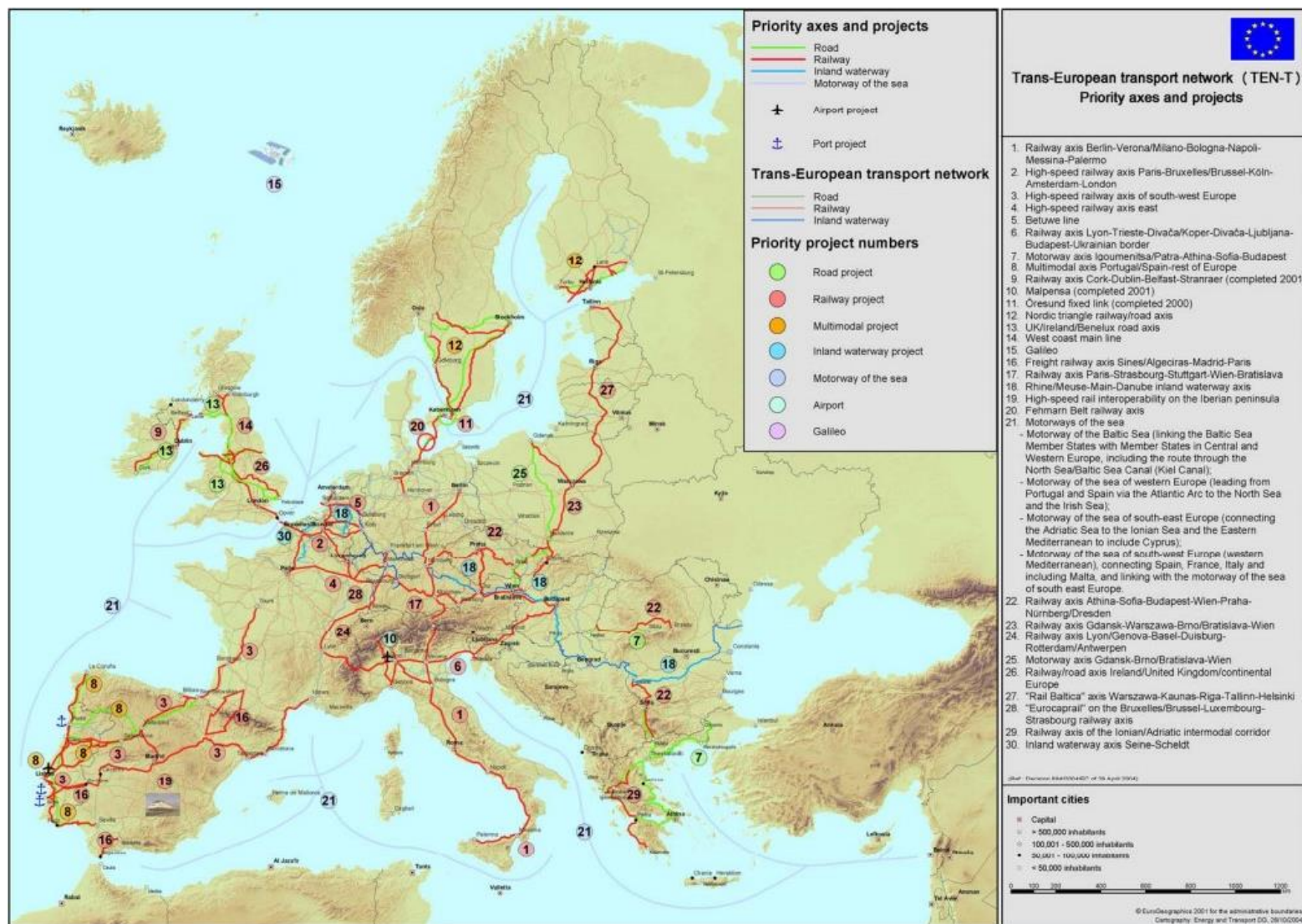
³¹⁰ L'introduction par Antoine Beyer du sous-dossier de *Géococonfluences* consacré au RTE-T apporte des éléments de cadrage au sujet de ces réseaux (Beyer, 2020).

³¹¹ Les Livres blancs contiennent des propositions d'actions de l'UE qui doivent inciter au débat public (acteurs politiques, économiques et de la société civile) avant que les parlementaires européens ne légifèrent.

³¹² Conseil européen qui s'est déroulé à Essen (Allemagne) en 1994.

³¹³ Le détail de chaque projet est disponible sur le site internet de la Commission européenne. Ressource consultée le 28/09/2020.

URL : <https://ec.europa.eu/inea/ten-t/ten-t-projects/projects-by-priority-project>



Carte 9 : Localisation des 30 Projets prioritaires
 Source : Commission européenne, Carte générale des projets prioritaires, 2004 (consultée le 24/08/2020).
 URL : <https://ec.europa.eu/ten/transport/maps/doc/axes/pp00.pdf>

Un « projet prioritaire » (Commission européenne, 2005) est un axe de transport multimodal qui traverse l'UE. Le transport ferroviaire reste le mode privilégié pour la création ou l'extension des axes avec 18 axes sur les 30 (Carte 9). Avec les trente projets prioritaires, les RTE-T dépassent le simple cadre de l'UE à quinze et s'étendent aux pays nouvellement entrés dans l'UE en 2004 ainsi qu'aux candidats à l'élargissement. L'enjeu de ces axes transeuropéens repose sur la volonté de renforcement des liens entre l'Europe de l'Ouest -pays membres de l'UE- et les pays nouvellement membres de l'UE ou en passe de le devenir à l'Est (Fontaine Vive, 2004). Le financement est assuré en partie par les fonds européens (Commission européenne, 2005) avec le budget RTET-T, le fonds de cohésion, le Fonds européen de développement économique régional, l'Instrument d'aide à la pré-adhésion et la Banque européenne d'investissement, ainsi que par la contribution directe des États. D'éventuels partenariats public-privés peuvent s'y ajouter et financer une partie des travaux. Chaque projet selon sa nature (projets transfrontaliers, projets avec goulet d'étranglement³¹⁴ ou autres) est soumis à un taux maximal de soutien de la part des fonds de l'UE³¹⁵. Les coûts de chaque projet prioritaire sont réévalués chaque année avec la possibilité de voir le coût augmenter dans un contexte de crise budgétaire (Volin, 2015). Les projets prioritaires ne sont cependant pas les seuls outils développés par l'UE pour concourir à étendre ses réseaux de transport : les corridors paneuropéens constituent le second volet de la politique européenne des transports.

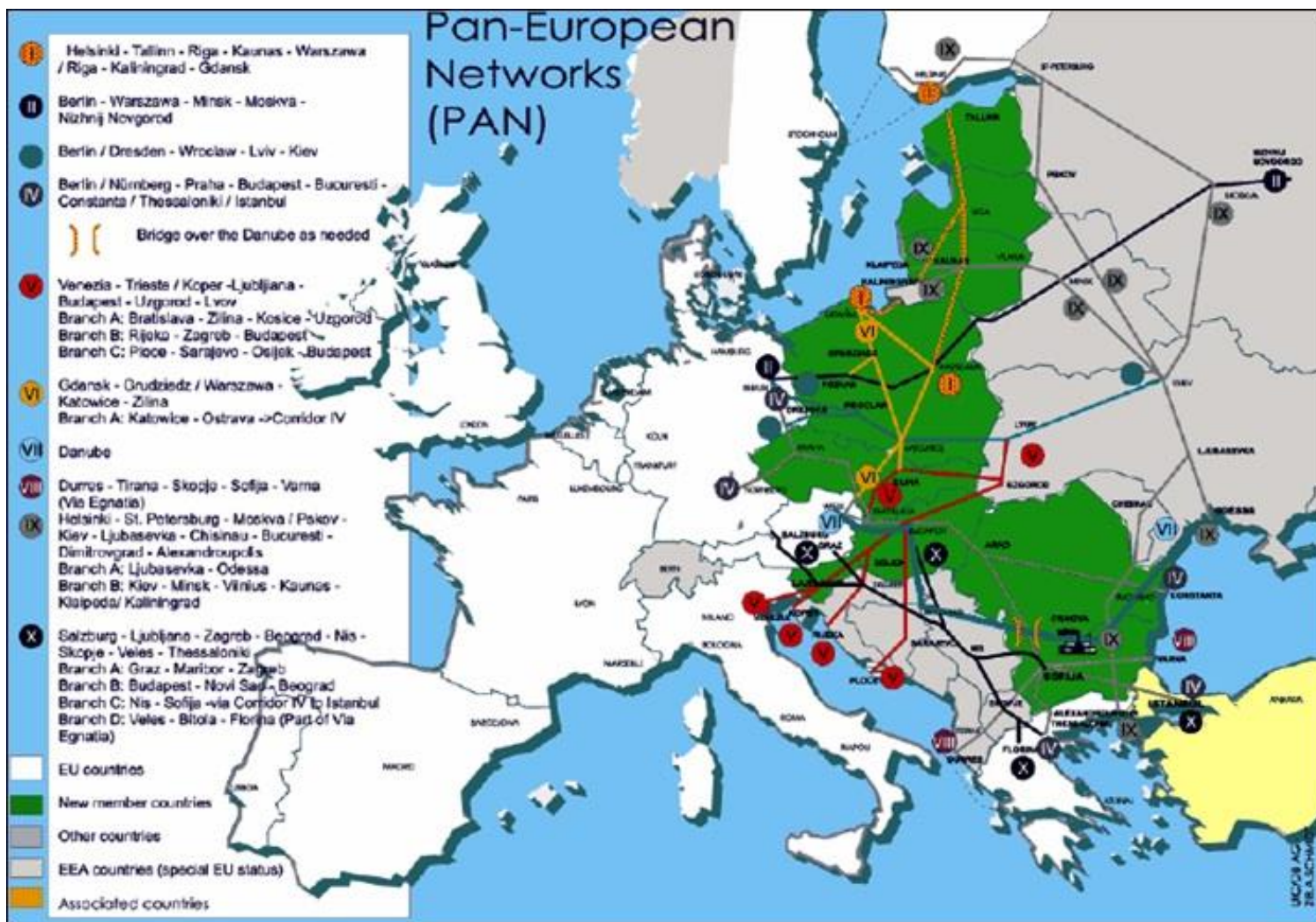
³¹⁴ Trafic saturé dans un espace contraint par sa topographie.

³¹⁵ La contribution de l'UE dans le cadre du transport ferroviaire est répartie comme suit : 50 % maximum d'aide pour les études, 40 % maximum d'aide à la réalisation des sections avec tronçon transfrontalier, 30 % maximum d'aide à la réalisation des sections avec goulet d'étranglement, 20% d'aide à la réalisation pour les autres sections (Commission européenne, 2011).

Les corridors paneuropéens : cap sur l'Est

Un corridor paneuropéen est un « axe multimodal raccordant le RTE-T avec les principales infrastructures dans les pays d'Europe Centrale et Orientale afin d'intensifier la coopération et préparer les pays candidats à leur future adhésion à l'Union » (Siarov, 2004). Neuf corridors sont définis par la Commission européenne en 1994 lors de la deuxième conférence paneuropéenne des transports en Crète, puis un dixième corridor³¹⁶ est créé en 1997 (Annexe 11) lors de la troisième Conférence paneuropéenne des transports d'Helsinki (Reynaud, 2003) (Carte 10). Est inscrit dans la Déclaration de Crète l'objectif de constituer, pour les pays d'Europe centrale et orientale, une « ossature de base permettant de satisfaire les besoins les plus urgents en transports » (Conseil économique et social, 1996). Trois espaces prioritaires sont identifiés : la Méditerranée, la région euro-arctique et la Mer Noire (Siarov, 2004), dans le but de mailler les territoires qui se situent au cœur des échanges de marchandises en Europe. Les vives tensions politiques à l'œuvre dans le Balkans au cours de la décennie 1990 n'ont pas permis de mettre en place l'ensemble des axes, néanmoins l'instauration d'un dialogue entre l'ensemble des pays concernés par les corridors est considérée, *a posteriori*, comme bénéfique pour les projets de la décennie 2000 (Siarov, 2004).

³¹⁶ Corridor situé en ex-Yougoslavie après la guerre.



Carte 10 : Présentation des dix corridors paneuropéens de transport
 Source : UIC/DB AG, ZIB A. Schmidt, repris par Reynaud, 2003³¹⁷

³¹⁷ “the concept of corridors and networks in developing pan-european infrastructure”. Contribution au séminaire “Transport infrastructure development for a wider Europe”, Paris.

Par l'intermédiaire des politiques européennes de transports, nous constatons le souhait des acteurs européens d'encourager les flux de personnes et de marchandises, volonté renforcée par les élargissements successifs de 2004 et 2007 des États membres de l'UE, l'heure étant alors à l'unification et à l'intégration des territoires nouvellement entrés dans l'UE (Jean et Baudelle, 2010).

Un seul réseau unifié : le passage aux corridors transeuropéens de transport

Malgré les objectifs affichés par les deux réseaux qui maillent le territoire européen, la question se pose dès la décennie 2000 des doublons au niveau de la gouvernance des infrastructures de transport et des fonds investis. Devant la nécessité de rassembler tous ces projets en une seule entité (Beyer, 2015), la Commission européenne a donc décidé fin 2013 de constituer un seul réseau (Figure 18) (Beyer, 2020 ; Commission européenne, 2014c) composé de neuf corridors transeuropéens de transport afin de simplifier les trames existantes et par souci d'économie budgétaire.

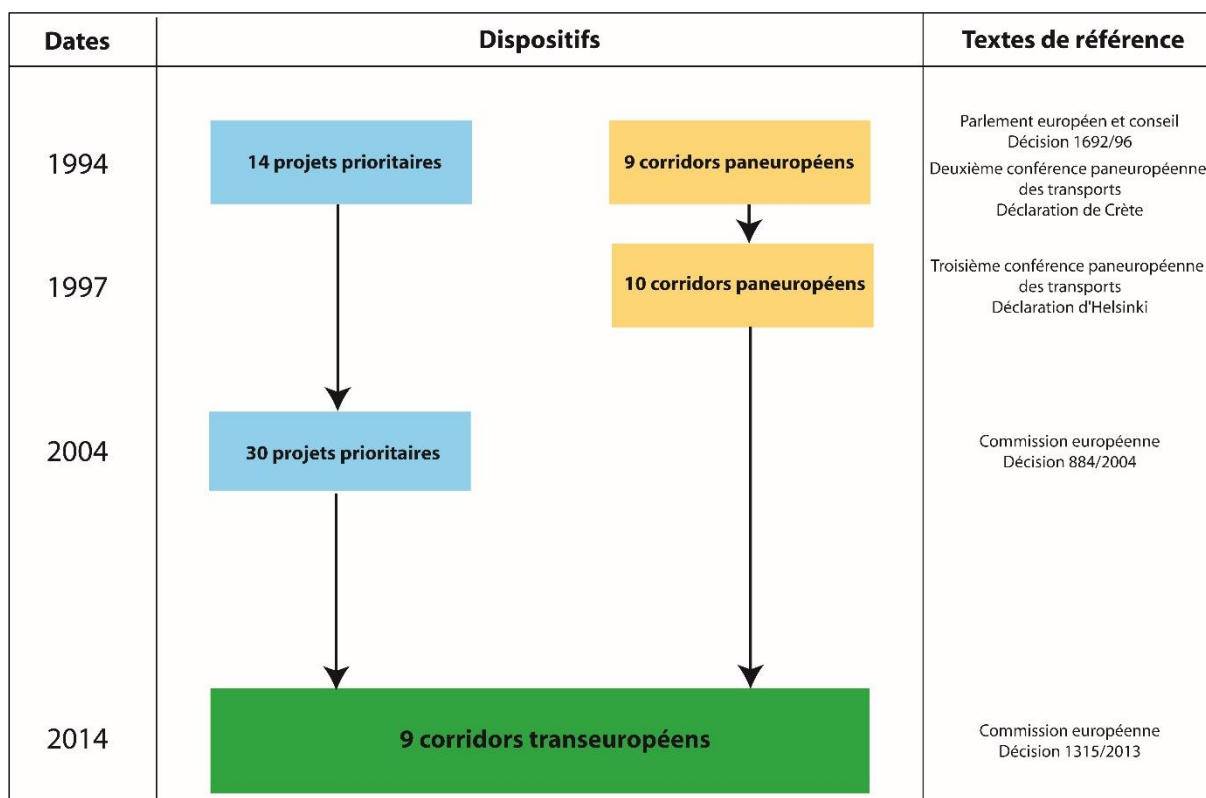


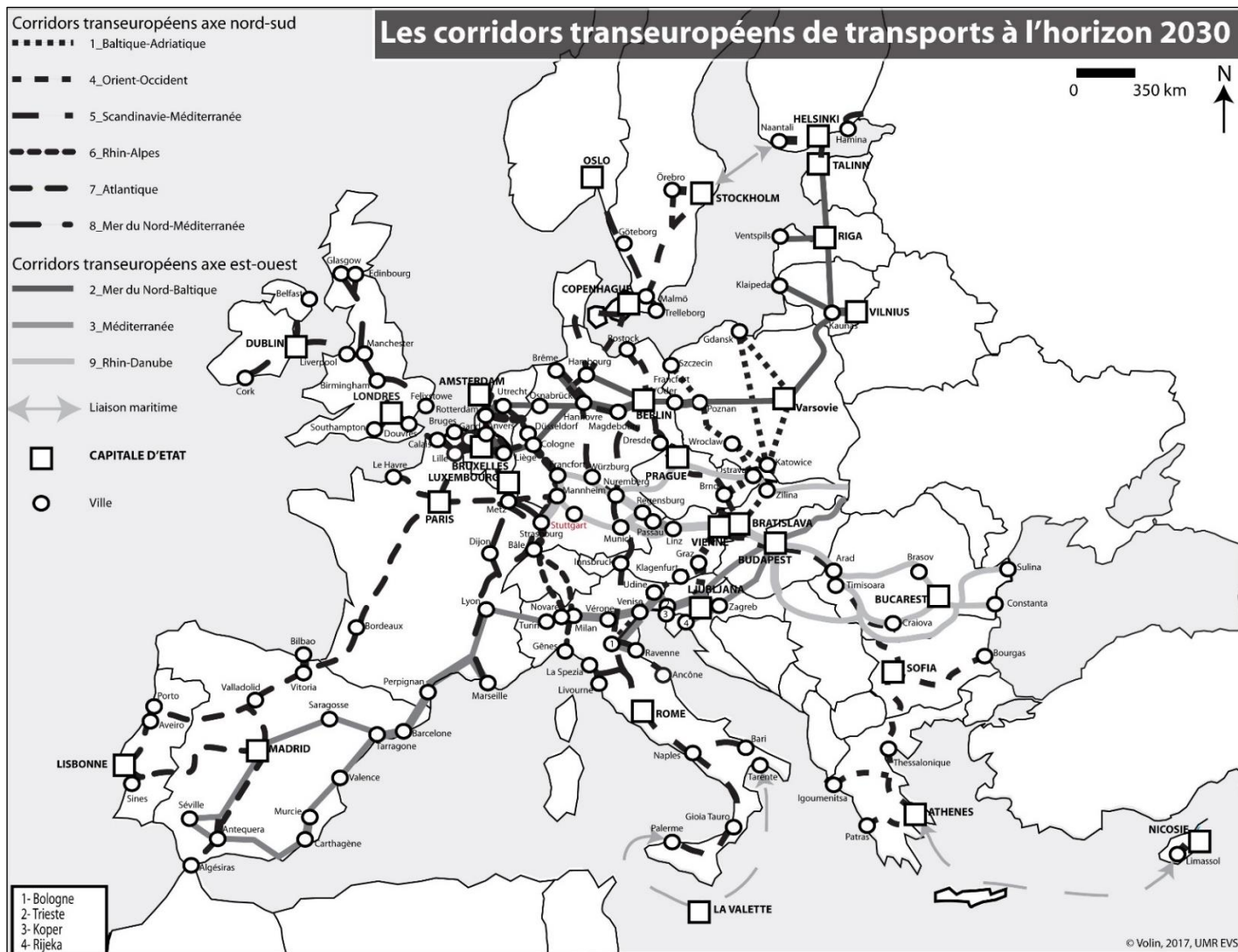
Figure 18 : Historique de la mise en place des projets prioritaires et des corridors paneuropéens

Sources : Recension bibliographique de l'auteur

Auteur : Volin, 2014, UMR EVS

La mise en place des neuf nouveaux corridors transeuropéens traduit « le passage d'un maillage dispersé à un réseau resserré »³¹⁸ (Beyer, 2020). Chaque corridor doit associer au minimum trois modes de transport, trois États membres de l'UE et deux sections transfrontalières. Ces réseaux sont financés en partie par l'intermédiaire des fonds européens qui allouent 26 milliards d'euros (programmation 2014-2020) pour le financement des nouveaux corridors transeuropéens au titre du « Mécanisme pour l'interconnexion en Europe » (Commission européenne, 2012, 2014c). La constitution de ce réseau s'attache à des espaces-temps singuliers, à savoir que le réseau central représenté dans la Carte 11 devra être achevé en 2030 et relier les principales capitales et villes européennes, tandis que le réseau secondaire, prévu pour 2050, a pour objectif de compléter les liaisons internes aux États, desservant ainsi des espaces plus périphériques (Commission européenne, 2013 ; Volin, 2015). Il existe deux grandes orientations spatiales (Carte 11) données à ces corridors. Nous avons identifié d'un côté des axes conduits dans une direction nord-sud et d'un autre côté des axes orientés dans une direction est-ouest. Ces derniers poursuivent l'objectif, affiché dans les anciens projets prioritaires européens, d'améliorer les liaisons est-ouest au sein de l'UE. Le corridor n°9 Rhin-Danube reprend ainsi une partie du tracé de l'ancien projet prioritaire Paris-Budapest dont un des buts majeurs consiste à renforcer les liens humains, économiques, politiques et culturels entre des États fondateurs de l'UE et des États nouvellement entrés (Volin, 2018b). D'autres corridors, comme le n° 3 Méditerranée sont au cœur des recherches de géographes français, en particulier de celles d'Eloïse Libourel (2015, 2019).

³¹⁸ “transforming a patchwork into a network”.



Carte 11 : Réseau central des corridors transeuropéens de transport à l'horizon 2030
 Source : d'après Commission européenne, 2012, p.22-23

2.3.2. : Le Projet Prioritaire n°17 Paris-Bratislava et son successeur le corridor n°9 Rhin-Danube

Jacques Barrot³¹⁹ en 2006 s'exprimait sur l'importance des réseaux transeuropéens en affirmant qu'ils constituent « un maillage qui permet la libre circulation des personnes et des biens en Europe » (Commission européenne, 2006)³²⁰. La ligne étudiée entre Paris et Bratislava (Carte 12), autrement appelée Magistrale européenne, nous semble illustrer le renforcement des liaisons est-ouest en Europe, ce que nous allons détailler à présent.

Le Projet Prioritaire n°17 : institutionnalisation d'un axe historique reliant l'Europe de l'Ouest et l'Europe de l'Est

La ligne Paris-Bratislava figure parmi les trente projets prioritaires établis en 2004 (Carte 12) et porte le numéro 17 (Carte 9). Elle consiste en une combinaison de construction ou de modernisation de la ligne ferroviaire qui s'étend sur 1254 km. Il s'agit de relier ces deux capitales *via* l'Allemagne et l'Autriche à travers des espaces urbains densément peuplés³²¹ comprenant des capitales d'État et de région : Strasbourg pour l'Alsace, Stuttgart pour le BW, Munich pour la Bavière, Salzbourg pour le *Land* éponyme et Linz pour le *Land* Oberösterreich.

³¹⁹ Vice-président de la Commission européenne, chargé des transports.

³²⁰ Ce témoignage a été recueilli dans le cadre d'une vidéo de promotion de l'axe ferroviaire Paris-Bratislava, consultée en ligne le 10/10/2017.

³²¹ Données Eurostat 2013, régions entre 100 et 500 hab./km² disponibles en ligne.



Carte 12 : Tracé du Projet Prioritaire 17 et son état d'avancement fin 2013³²²
 Source : Commission européenne, 2013

³²² Au moment du dernier rapport annuel de Peter Balázs, coordinateur de ce projet prioritaire, jusqu'à la mise en place des corridors transeuropéens fin 2013.

La volonté de mettre en place cette ligne ferroviaire est née de la nécessité de réduire le temps de transport entre les villes prenant part au projet, notamment par le passage à la grande vitesse (Malaspina, 2006). À terme, le trajet doit durer environ huit heures contre douze actuellement. Historiquement, cette ligne a été envisagée avant l'invention des LGV afin de promouvoir les liaisons ferroviaires entre la France et l'Allemagne avec un prolongement jusqu'en Autriche. La ligne Mozart circule ainsi dès 1954 entre Strasbourg et Vienne *via* Munich et connaît une extension jusqu'à Paris à l'ouest et jusqu'à Vienne à l'est dès 1964 pour une durée de trajet de 9h15³²³ (Malaspina, 2006). L'axe fut coordonné par Péter Balázs, ancien commissaire européen hongrois, de juillet 2005 à décembre 2013 et la mise en place du projet a été permise par la validation des quatre pays concernés. Le projet ne pouvait, en effet, se faire qu'à condition que le tracé figure déjà dans les plans nationaux des transports des quatre États. Le budget, estimé à 23 mrd € en 2006 est réparti entre trois types d'acteurs, symbole du *plan-ning* financier : l'UE³²⁴, les États et les collectivités territoriales (Tableau 7). L'achèvement des travaux était prévu³²⁵ à l'horizon 2021 sans certitude quant à certaines sections (Volin, 2015).

Acteurs financeurs		Budget en milliards	Répartition des contributions
UE	Réseau transeuropéen	0,691	3 %
	EERP	0,085	0,4 %
États et collectivités territoriales		22,3	96,6 %

Tableau 7 : Budget du Projet Prioritaire n°17 (d'après le budget établi en 2006)

Source : Balázs, 2013

Auteur : Volin, 2020, UMR EVS

³²³ Pour relier Paris à Vienne.

³²⁴ Fonds européens mobilisés : fonds RTE-T, Plan de relance de l'économie européenne et le fonds de cohésion pour lequel la Slovaquie est éligible.

³²⁵ Document disponible en ligne et consulté le 03/09/2020.

URL : https://magistrale.org/wp-content/uploads/2018/03/Abb_PlanungsRealisierungsstand_12_2012.pdf

Le long de cette ligne Paris-Bratislava, des tronçons avaient été identifiés comme devant être effectués en priorité, qu'il s'agisse de sections transfrontalières ou de goulets (Balázs, 2008). Ces derniers correspondent à des espaces au trafic saturé comprenant la section Baudrecourt-Vendenheim en France, Stuttgart-Ulm en Allemagne et St-Pölten-Vienne en Autriche (Carte 12). Les espaces transfrontaliers concernés sont : Strasbourg-Kehl-Appenweier (France-Allemagne), Munich-Salzburg (Allemagne-Autriche) et Vienne-Bratislava (Autriche-Slovaquie). Dans son dernier bilan de 2013 Péter Balázs, revient sur l'épineuse question du financement des projets dans la mesure où les coûts estimés ont dû être revus à la hausse (Balázs, 2013). C'est pourquoi au sein de chaque axe une hiérarchie des projets a été mise en place dans le but d'effectuer en premier lieu les travaux prioritaires (goulet d'étranglement ou section transfrontalière). Le goulet d'étranglement représenté par la section Stuttgart-Ulm ne revêt pas seulement une importance pour l'amélioration du réseau entre Paris et Bratislava ; il constitue également un véritable enjeu présent depuis les années 1980 pour les acteurs aux échelles nationales, régionales et locales (Volin, 2015).

Le passage à l'actuel corridor Rhin-Danube : un axe divisé

La refonte de la carte des projets européens de transport en 2014 marque une rupture importante dans le suivi du projet prioritaire n°17 Paris-Bratislava : il est alors scindé en deux (Commission européenne, 2013). Depuis 2014, la section Paris-Strasbourg intègre le corridor Atlantique coordonné par Karla Peijs (Pays-Bas) et la section Strasbourg-Bratislava rejoint le corridor Rhin-Danube coordonné par Carlo Secchi (Italie). La question est donc posée de savoir ce qu'il advient à présent de la ligne Paris-Bratislava toujours prônée par les acteurs membres de l'Initiative Magistrale pour l'Europe. Le projet originel perdure par l'intermédiaire de l'association Magistrale pour l'Europe (cf. supra). Deux plans d'actions ont été élaborés, en 2014 (Commission européenne, 2015) et en 2016 (Commission européenne, 2016), afin d'identifier les différents projets à mener ainsi que les avancées éventuelles entre 2014 et 2016. La Figure 19 reprend les éléments factuels essentiels.

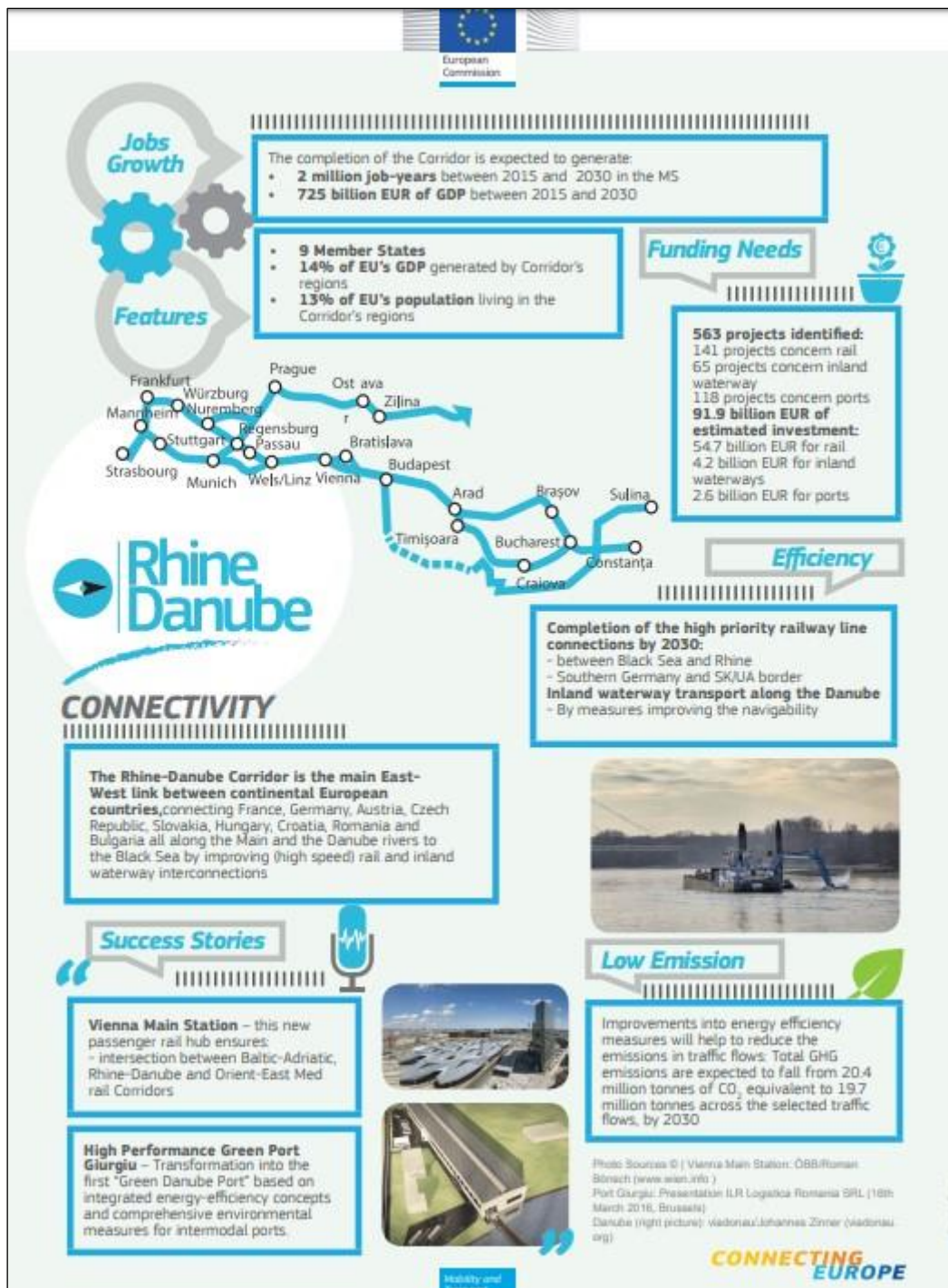


Figure 19 : Présentation du corridor Rhin-Danube en septembre 2017
 Source : Commission européenne, 2017b

Le dernier plan d'actions définit les différentes branches qui maillent le réseau entre les fleuves du Rhin et du Danube. Nous pouvons en dénombrer cinq qui sont représentées dans la Figure 20 et qui reprennent des axes existants soit dans les anciens réseaux transeuropéens de transport, soit au sein des corridors paneuropéens de transport.

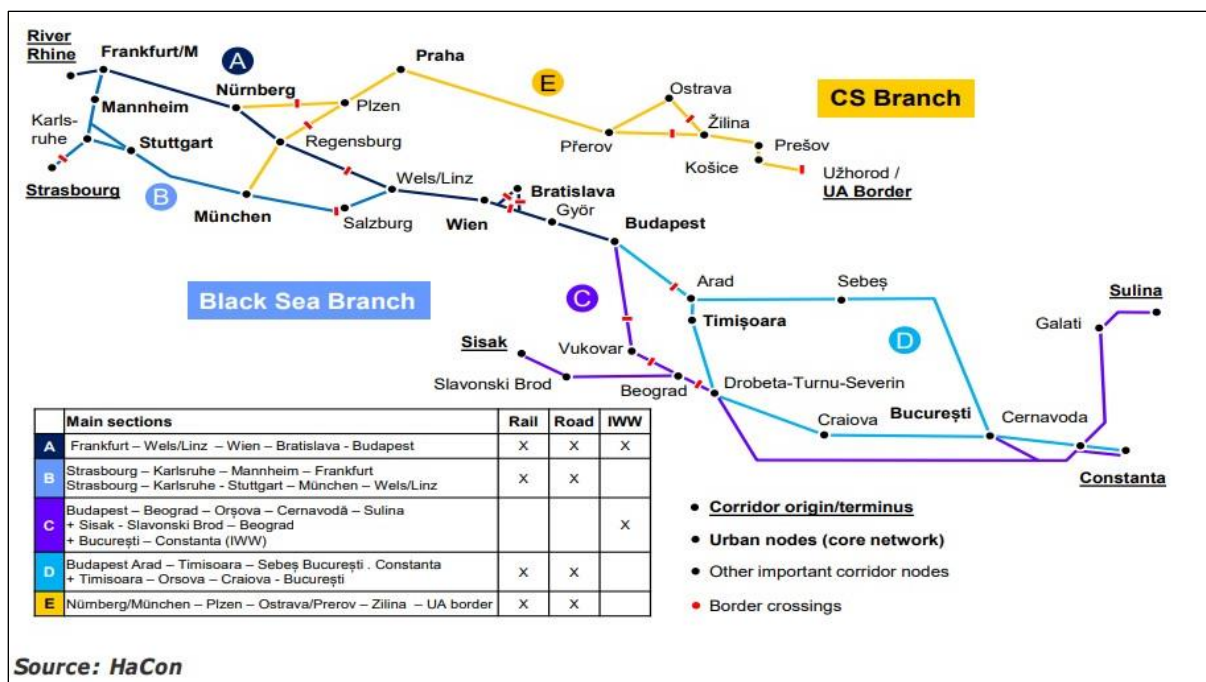


Figure 20 : Présentation détaillée des cinq branches du corridor Rhin-Danube
 Source : Commission européenne, 2016³²⁶

Dans chacune de ces cinq branches, les villes qui apparaissent sont reliées et témoignent de projets qui ont été sélectionnés pour être mis en place. Ils sont présentés ici selon la catégorie (Tableau 8), le type de transport (Figure 21) et le pays hôte (Carte 13)

	Transports	Multimodal	ERTMS	Innovation
Nombre total de projet par branche	378	25	22	4
Ratio par rapport à l'ensemble des projets	88 %	6 %	5 %	1 %

Tableau 8 : Répartition des projets par type³²⁷
 Source : d'Après HaCon Ingenieuresellschaft, (Commission européenne, 2016)
 Auteurs : Volin, 2018, UMR EVS

³²⁶ Ressource disponible en ligne et consultée le 08/09/2020.

URL : https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2nd_workplan_rhd.pdf

³²⁷ ERTMS : European Rail Traffic Management System, système européen de gestion du trafic ferroviaire.

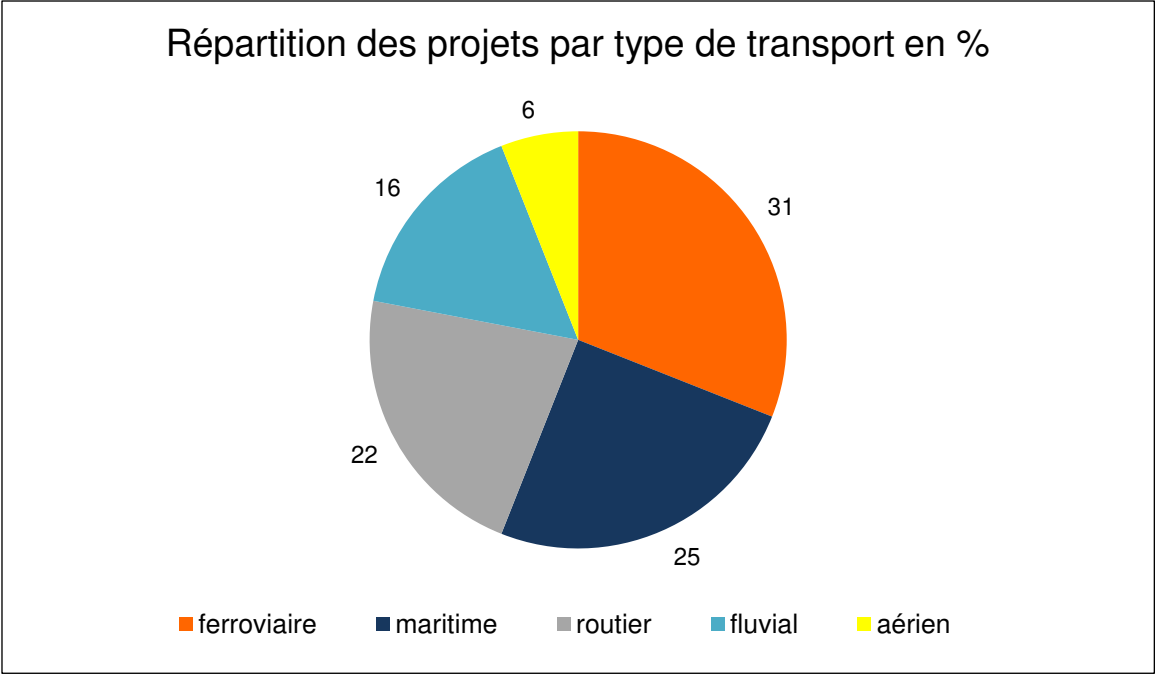
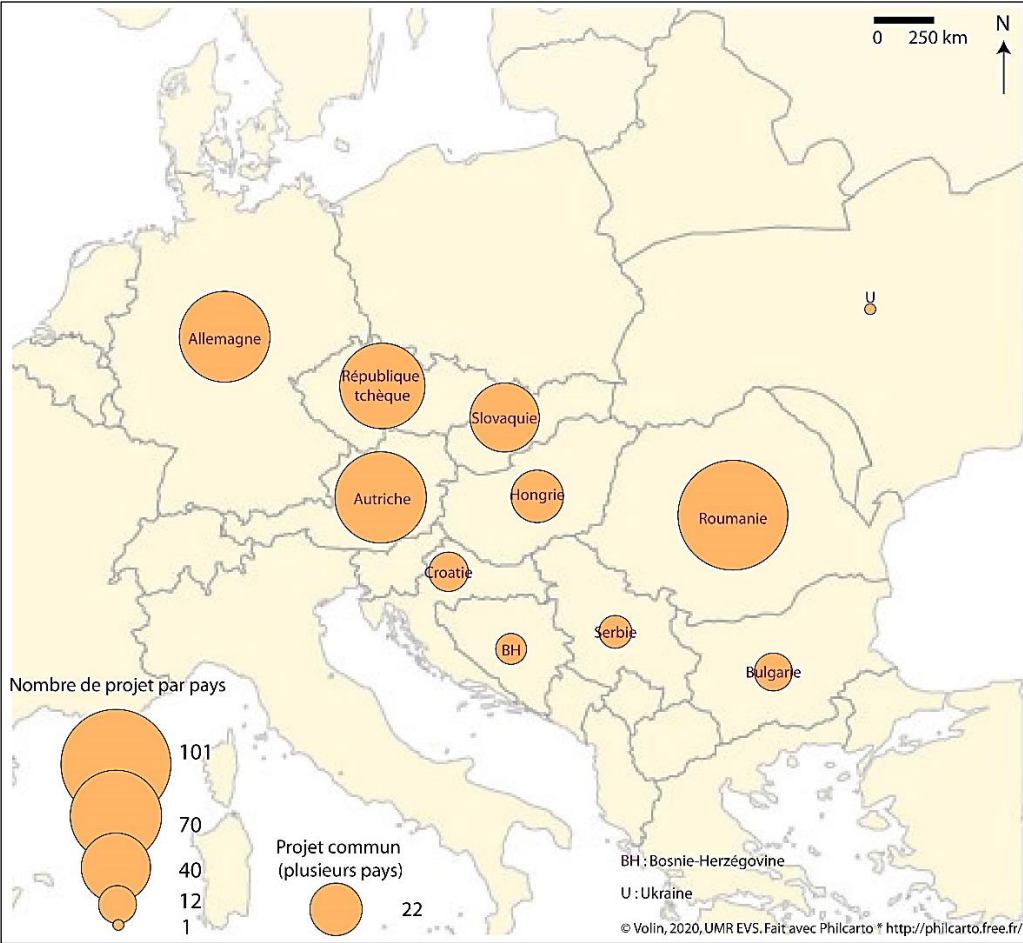


Figure 21 : Répartition des projets de la catégorie Transports, par mode de transport
 Source : d'Après HaCon Ingenieuresellschaft, (Commission européenne, 2016)
 Auteurs : Volin, 2018, UMR EVS



Carte 13 : Répartition des projets par pays-hôte
 Source : d'Après HaCon Ingenieuresellschaft dans Commission européenne, 2016

Parmi l'ensemble des projets, ceux comportant du ferroviaire sont les plus nombreux, ce qui concorde avec la ligne directrice européenne de promouvoir des modes de transports plus respectueux de l'environnement. La deuxième place, en termes de nombres de projets, est occupée par le transport maritime, ce qui confirme ces injonctions européennes. La Carte 13 nous mène à trois constats : premièrement la Roumanie apparaît en tête notamment par l'intermédiaire des projets menés dans le delta du Danube. Deuxièmement, l'Autriche, l'Allemagne et la République tchèque comptent chacune environ 60 projets davantage tournés vers le transport ferroviaire et routier. Enfin, les autres États engagés dans le corridor Rhin-Danube recensent en valeur absolue peu de projets portés par les États en leur nom propre, ce qui peut en partie s'expliquer par l'implication de ces pays dans un autre corridor, le n°4 Orient-Occident (Carte 11). L'Allemagne continue de jouer un rôle de premier ordre dans le corridor Rhin-Danube dont elle détient l'extrémité occidentale. Les *Länder* du Bade-Wurtemberg et de Bavière comportent près de 70 projets ce qui représente un peu moins d'un cinquième du total des projets. L'engagement des acteurs allemands prend également forme dans la création de l'Initiative Magistrale pour l'Europe qui soutient l'ancien projet ferroviaire entre Paris et Bratislava.

2.3.3. : La Magistrale pour l'Europe – *Magistrale für Europa*

Le terme allemand de Magistrale vient du latin *magistralis* (Topalov et al., 2010) qui signifie « principal » et, par extension, une ligne de communication majeure. Au XX^{ème} siècle, le terme s'ancre dans les territoires, et la Magistrale désigne désormais une voie principale performante et structurante dans un réseau routier ou ferré. Au gré des événements historiques du siècle dernier, le mot est associé à un espace particulier, la Russie, pour qui une magistrale définit une artère urbaine monumentale. Cette signification singulière se retrouve dans le Bloc de l'Est, en République Démocratique Allemande, où les Magistrales sont les grandes voies de circulation reliant les différents espaces centraux de la ville. L'opposition idéologique de la Guerre froide s'illustre dans ce mot qui ne sera jamais utilisé en République Fédérale d'Allemagne (Topalov et al., 2010). Nous constatons ainsi que la Magistrale renvoie d'une part au camp socialiste d'un point de vue idéologique et d'autre part à une hiérarchisation des espaces en termes d'étude des territoires. Ce vocabulaire urbain hérité de l'URSS amène à réfléchir aux usages de l'espace dans les villes socialistes dans lesquelles les urbanistes ont constaté un déséquilibre de la trame viaire. De ce fait aujourd'hui les aménageurs ont à établir une trame viaire intermédiaire comprise entre les grandes artères et les petites rues.

La Magistrale rappelle ainsi l'Orient express³²⁸ qui reliait, au XIX^{ème} siècle, Paris à Vienne (et Istanbul dès 1883) en passant notamment par Stuttgart, Munich, Vienne et Budapest. « La ligne Paris [...] Vienne - Bratislava – Budapest – Belgrade – Nis – Tatar – Constantinople a été la première liaison directe transcontinentale entre l'Est et l'Ouest »³²⁹. Cet héritage matériel et culturel persiste dans l'idée du projet de la Magistrale pour l'Europe et a été repris depuis l'arrêt de la desserte ferroviaire Vienne-Budapest par l'Orient express dans les années 1990, pour défendre l'idée de préserver une « route, considérée depuis plusieurs siècles comme le pont entre l'Occident et l'Orient » (Bökemann, Rothengatter et Stohler, 2001)³³⁰. Depuis l'intégration européenne des anciens États du bloc de l'Est, cela marque la volonté de relier les espaces occidentaux et orientaux de l'UE.

³²⁸ Cette ligne existe de 1883 à 1962 entre Paris et Istanbul. Des sous-sections circulent jusqu'en 2009.

³²⁹ „Mit dem Ausbau des Eisenbahnnetzes in Europa wird die Strecke Paris [...] Wien – Bratislava – Budapest – Nis – Tatar – Konstantinopel als sogenannter „Orientexpress“ die erste transkontinentale Direktverbindung in west-östlicher Richtung“ (Bökemann, Rothengatter et Stohler, 2001, p.17).

³³⁰ „[...] einer Route, die viele Jahrhunderte als Brücke zwischen Abendland und dem Orient verstanden worden ist“.

L'association Magistrale pour l'Europe, un acteur au service de la promotion de cet axe

« Géographiquement ce corridor se situe à mi-chemin entre la Mer du Nord et la Mer Méditerranée et représente également un axe Est-Ouest central en Europe. Comme un collier de perles, la Magistrale relie des villes et des agglomérations à l'importance économique et culturelle certaine » (Bökemann, Rothengatter et Stohler, 2001)³³¹.

L'Initiative *Magistrale für Europa* – magistrale pour l'Europe ou *Main line for Europe* - est née en 1990 suite aux réflexions menées dans les années 1980 par les États français et ouest-allemand sur la possibilité de connecter leurs réseaux LGV respectifs, matérialisée par la liaison entre Strasbourg et Karlsruhe (Ismaier, 2012). Il s'agit d'un réseau initié par des acteurs allemands qui concourt à la promotion des échanges le long de la ligne ferroviaire à grande vitesse Paris-Bratislava/Budapest. Il existe également une association française de soutien et de promotion de cet axe : l'association pour le TGV Paris Est Européen, aujourd'hui appelée Trans Europe TGV. Celle-ci a été créée en 1983 par trois acteurs politiques et économiques français³³² afin de rassembler l'ensemble des acteurs locaux (Schontz, 1990).

Nous avons fait le choix de concentrer nos recherches sur l'association allemande à laquelle participent directement certains acteurs du projet S21.

L'Initiative *Magistrale pour l'Europe* réunit ainsi des institutions de cinq États membres de l'UE : l'Allemagne, l'Autriche, la France, la Hongrie et la Slovaquie. En 2020, elle se compose de quatorze villes, huit sous-régions³³³ (entre l'échelon municipal et celui de la région), treize régions³³⁴ et cinq chambres de commerce et d'industrie³³⁵. L'Initiative, dont le bureau du représentant se situe à Karlsruhe, est dirigée par le maire de cette ville, Dr. Frank Mentrup³³⁶ secondé par trois élus, Thomas S. Bopp, actuel président de la *Verband Region Stuttgart*, Gerd Finkbeiner, vice-président de la chambre de Commerce et d'industrie de la région Schwaben (chef-lieu Augsburg) et Willi Kleine, employé de l'intercommunalité Inn-

³³¹ „Geographisch liegt dieser Korridor in der Mitte zwischen Nordsee und Mittelmeer und stellt also eine zentrale West-Ost-Achse in Europa dar. Wie Perlen entlang eine Kette verbindet die Magistrale Städte und Agglomerationen von unverkennbarer und kultureller Bedeutung“.

³³² Charles Maetz (ingénieur), Adrien Zeller et François Grussenmeyer (députés du Bas-Rhin).

³³³ Au sens de *Regionalverband* en allemand (pour six d'entre-elles - ce qui équivaut à des conurbations élargies) (Tableau 3).

³³⁴ Quatre régions françaises (avant le passage aux nouvelles régions), de deux *Länder* allemands, de quatre *Länder* autrichien, d'une région slovaque et de deux régions hongroises.

³³⁵ Uniquement en Allemagne et en Autriche (acronyme IHK).

³³⁶ Maire de Karlsruhe depuis 2013.

Salzach (*Landkreis Mühldorf am Inn* et *Landkreis Altötting*). La représentation de l'Initiative³³⁷ est assurée en 2020 par Annika Hummel dont nous avons rencontré un des prédécesseurs³³⁸. Les différentes instances (villes, régions et Chambres de commerce et d'industrie) ont chacune un représentant présent lors des sessions des groupes de travail. Nous avons recensé les différents acteurs en précisant l'échelon d'action (régions, métropoles, villes) ainsi que leurs fonctions (représentations politiques ou défense d'intérêts économiques) (Tableau 9).

³³⁷ Le représentant travaille dans les locaux municipaux de Karlsruhe.

³³⁸ Entretien avec Markus Lorenz en avril 2016 (Annexe 12).

	Acteurs politiques					Acteurs économiques	Chambres de commerce et d'industrie
	États	Régions	Département (France)	Agglomérations ou équivalents	Villes		
France	Ile de France						
	Champagne -Ardenne	Marne		CA de Reims	Reims		
	Lorraine	Meuse Meurthe et Moselle Moselle		CU du grand Nancy CA de Metz	Nancy Metz		
	Alsace	Bas-Rhin Haut-Rhin		CU Strasbourg CA Mulhouse-sud Alsace	Strasbourg Mulhouse Colmar		
Allemagne	BW			AM Offenburg AM Südlicher Oberrhein AM mittlerer Oberrhein Région métropolitaine de Stuttgart AM Donau-Iller	Karlsruhe Stuttgart Ulm		IHK Karlsruhe IHK Südlicher Oberrhein IHK Ulm IHK Stuttgart (jusqu'en 2016)
	Bavière			AM de Mühldorf an Inn AM d'Altötting AM de Traunstein AM de Berchtergadener	Munich Augsbourg Mühldorf an Inn		IHK Bavière et Oberbayern IHK Schwaben
Autriche	Salzbourg			Eurorégion Salzbourg – région Berchtesgadener – Traunstein	Salzbourg		
	Öberosterreich				Linz		
	Niederosterreich				St Pölten		
	Vienne				Vienne		
Slovaquie	Bratislava				Bratislava		
Hongrie	Budapest				Budapest		

NB : communauté d'agglomération (CA) ou communauté urbaine (CU) en France, arrondissement municipal (AM), arrondissement urbain (AU) en Allemagne

Tableau 9 : Composition des membres de l'association Magistrale pour l'Europe
Sources : Données de l'association Magistrale pour l'Europe, site internet de l'association
Auteur : Volin, 2020, UMR EVS

« Pour l'Europe, la Magistrale est bien plus qu'un simple moyen de transport : c'est une idée politique qui transcende les régions et les États en rapprochant les peuples tout au long du corridor afin d'améliorer la puissance économique et la qualité de vie » (Bökemann, Rothengatter et Stohler, 2001)³³⁹. Les objectifs de cette instance sont ainsi de trois ordres : matériel, économique et politique.

Le premier volet, plutôt technique, vise à améliorer l'offre ferroviaire (transports de personnes et des marchandises) en facilitant « l'interconnexion des relations longue distance avec les relations courte distance et les transports publics de proximité », de même que la « suppression des goulets d'étranglement ». La Magistrale est en premier lieu orientée vers le transport des personnes, cependant les travaux effectués sur les différentes lignes devraient favoriser la fluidité du trafic ferroviaire fret (Liedtke et Ott, 2006, p.15). Par exemple « les projets prévus dans le cadre du réseau central, telle que la connexion à grande vitesse entre Stuttgart et Ulm [...] concourent à améliorer de manière significative la capacité, la fiabilité et la flexibilité du transport ferroviaire de marchandises » (Ibid., p.17)³⁴⁰. Les différents travaux de modernisation, d'aménagement et de construction des infrastructures ferroviaires semblent guidés par la croyance en les effets structurants des transports qui se vérifie par « la conviction qu'une infrastructure de transport performante est un **préalable indispensable au développement économique** des villes et des régions d'Europe » (Bökemann, Rothengatter et Stohler, 2001). La jonction est ainsi faite entre le matériel et l'idéal.

Le deuxième volet, économique, repose sur la volonté des acteurs économiques d'accroître les échanges, ce qui devrait prendre forme grâce à une offre de transports plus attractive. Les représentants des chambres de commerce et d'industrie participent ainsi à faire valoir les intérêts économiques des différentes régions (Tableau 9). En effet « les régions et villes concernées ont mis en place un cadre de coopération, afin d'évaluer les opportunités de développement local et d'intégration économique (dans le cadre de la Magistrale pour l'Europe) » (Commission Européenne, 2005, p.45).

³³⁹ „[...] ist die Magistrale für Europa mehr als nur rein Schienentransportweg: Sie ist eine regionen- und länderübergreifende politische Idee, die Menschen entlang dieses Korridors einander näher zu bringen, um damit Wirtschaftskraft und Lebensqualität zu mehren“.

³⁴⁰ “the core infrastructure measures of the project, such as the high-speed connection between Stuttgart and Ulm [...] lead to a significantly higher capacity, reliability and flexibility for rail freight transports”.

Le troisième volet s'attache, quant à lui, à renforcer les liens politiques entre des villes, des régions et sous-régions administratives européennes, sans que l'ensemble des territoires et des instances nationales soient impliqués (Tableau 9). Peter Balázs l'affirme ainsi dans une vidéo de promotion de l'axe ferroviaire Paris-Bratislava : « le Réseau transeuropéen c'est un réseau entre les **villes** » (Commission européenne, 2006).

Nous observons ici une nouvelle forme de dialogue transnational qui repose, non pas sur l'échelon national mais davantage sur l'échelon régional, sur l'Europe des Régions plus que sur l'Europe des États. Le contexte politique d'élargissement de l'UE au début des années 2000 confère une importance renouvelée à la Magistrale.

« La signification de la Magistrale comme un axe Est-Ouest est naturellement en lien avec l'élargissement de l'UE en Europe centrale et orientale. Vienne et Budapest ont ainsi un rôle de pivot à jouer où s'élaboreront des connexions fortes avec le réseau ferroviaire à grande vitesse de l'Europe de l'Ouest » (Bökemann, Rothengatter et Stohler, 2001, p.16)³⁴¹. Le lien est établi entre la jonction ferroviaire future et l'intégration politique et territoriale des deux nouveaux États membres de l'UE, la Slovaquie et la Hongrie, tel que le prétendent les défenseurs de la Magistrale dès 2001 (Bökemann, Rothengatter et Stohler, 2001). L'Initiative occupe également une autre fonction en contribuant à la valorisation scientifique du Projet Prioritaire 17 Paris-Budapest. Comme nous l'avons vu précédemment la Magistrale se fonde sur le tracé du Projet Prioritaire n°17, jusqu'à l'entrée en vigueur des corridors transeuropéens de transport en 2014. L'expertise des acteurs de l'Initiative se retrouve dans la publication d'un rapport en 2001 (Bökemann, Rothengatter et Stohler, 2001) ainsi que d'un Atlas en 2006 (Initiative Magistrale für Europa, 2006) qui apparaissent tout deux comme « un support et une référence importante pour le coordinateur européen de l'axe » (Balázs, 2013)³⁴². La brochure de présentation éditée en 2015³⁴³ permet de rendre compte de la communication faite autour de la Magistrale, les tracts sont ainsi disponibles dans les quatre langues nationales³⁴⁴ ainsi qu'en anglais.

³⁴¹ „Die Bedeutung der Magistrale als West-Ost Verbindung wird mit der Erweiterung der Europäischen Union nach ost- und Mitteleuropa natürlich zunehmen. Hier wird vor allem Wien und Budapest eine Schlüsselrolle zufallen, wobei leistungsfähige Verknüpfungen mit dem Hochgeschwindigkeitsnetz in Westeuropa entstehen werden“ (Bökemann, Rothengatter et Stohler, 2001, p.16).

³⁴² “a basis and an important reference for the European coordinator”.

³⁴³ Disponible sur le site internet de la Magistrale et consultée le 24/08/2020.

Version allemande, URL : https://magistrale.org/wp-content/uploads/2018/03/RZ_Magistrale-Europa-DINlang_8s_1015_de_Final.pdf.

Version anglaise, URL : https://magistrale.org/wp-content/uploads/2018/03/RZ_Magistrale-Europa-DINlang_8s_1015_engl_Final.pdf

³⁴⁴ Allemand, français, hongrois et slovaque.

L'iconographie de la littérature grise³⁴⁵ sert une double visée informative et performative sur le tracé de la future ligne Paris-Bratislava/Budapest. Les infrastructures ferroviaires du début du XXI^{ème} siècle n'étaient pas uniformes et ressemblaient à une « mosaïque colorée de différents éléments techniques, différents standards de construction, différentes vitesses et capacités d'accueil des trains (Bökemann, Rothengatter et Stohler, 2001)³⁴⁶. L'ensemble des documents insistent sur l'importance territoriale³⁴⁷ et symbolique de cet axe en Europe. Les villes traversées sont, de ce fait, mises en exergue comme les symboles d'une Europe polycentrique dans laquelle les métropoles ont un rôle à jouer. L'axe concerne 18 villes européennes dont uniquement quatre capitales d'État et 14 métropoles régionales qui relient elles-mêmes une trentaine d'autres villes (SMA und Partner, 2009).

En termes d'acteurs mobilisés, nous pouvons constater que les villes allemandes occupent une place prépondérante dans l'Initiative, ce qui est lisible dans la parution en 2013 d'un document de prise de position de la part de la Magistrale au sujet du Plan fédéral d'infrastructures des transports allemands, révisé et adopté en 2015. L'Initiative publie un document (Initiative Magistrale für Europa, 2013)³⁴⁸ de dix propositions qui insistent sur l'importance, dans la mise en place de la ligne Paris-Bratislava/Budapest, d'un trio d'acteurs : les villes, les régions ainsi que les instances économiques. Les membres de l'Initiative recommandent également de veiller à la connexion des moyens de transports courtes, moyennes et longues distances, ce qui fait suite aux critiques émises face au « tout grande vitesse » (Chapitre 1). D'autres propositions tendent à orienter les projets vers un critère de réduction du temps de trajet comme premier principe directeur. L'arrivée des corridors transeuropéens de transports en 2014 (cf. supra) a vu la division de l'ancien Projet Prioritaire n°17 Paris-Budapest en deux tronçons dont le plus occidental, Paris-Strasbourg, relève désormais du corridor Atlantique tandis que l'autre Strasbourg-Bratislava/Budapest fait partie du corridor Rhin-Danube. Si la planification européenne a conduit à diviser le projet Paris-Budapest en deux tronçons de corridors distincts depuis 2014, l'Initiative a, de son côté, conservé l'unité de la future ligne ferroviaire et continue de réunir ses acteurs au gré de l'avancement des travaux.

³⁴⁵ Publication d'études réalisées sur les retombées économiques attendues à la suite de la mise en place de la nouvelle ligne.

³⁴⁶ „die heutigen Eisenbahninfrastrukturen zwischen Paris und Budapest präsentieren sich [...] als buntes Mosaik von unterschiedlichen technischen Elementen, Ausbaustandards, Geschwindigkeiten und Kapazitäten“.

³⁴⁷ La carte des corridors transeuropéens de transport est présente dans la brochure.

³⁴⁸ Document disponible en ligne et consulté le 09/09/2020.

URL : https://magistrale.org/wp-content/uploads/2018/03/130315_Bundesverkehrswegeplan_Kernpunkte_Stellungnahme_Magistrale_fuer_Europa.pdf

Les acteurs du *Land* du BW : un rôle prépondérant et précurseur dans l'Initiative

Les métropoles du BW traversées par la Magistrale jouent un rôle clé dans l'Initiative, portée depuis presque 30 ans par les élus municipaux de Karlsruhe. Un des arguments repose sur la situation privilégiée du *Land* qui pour Florian Ismaier³⁴⁹ « se trouve au centre de l'Europe et joue beaucoup la carte de l'export commercial » (Deutsche Bahn, 2011). Les arguments économiques sont omniprésents dans la justification de la nouvelle ligne ferroviaire et doivent être mis en lien avec les trois orientations mises en exergue par le *Land* dans le projet de Magistrale. Tout d'abord les acteurs insistent sur la centralité du *Land*, puis sur les projets ferroviaires conduits dans le cadre du Plan National des Transports et de l'ancien Projet Prioritaire n°17 – nouveau corridor Rhin-Danube, ainsi que sur les retombées économiques espérées. Nous allons développer les volets techniques ferroviaires et économiques, dans la mesure où nous avons précédemment présenté le *Land*. Les aménagements prévus dans le cadre du Projet Prioritaire n°17 qui intéressent particulièrement les membres de la Magistrale bade-wurtembergeois se concentrent autour de trois tronçons : Strasbourg-Karlsruhe *via* Kehl, Karlsruhe-Stuttgart et Stuttgart-Ulm. Ce tracé Ouest-Est dans le BW (en direction de Munich) compte parmi les plus importants à l'échelle nationale et structure le réseau ferroviaire du sud de l'Allemagne (IHK Schwaben, 2014).

La première section (Stuttgart-Karlsruhe *via* Kehl) située dans le BW avait été identifiée par le coordonnateur du Projet Prioritaire n°17 comme une des trois sections transfrontalières (France-Allemagne ici), donc à réaliser en priorité. La section entre Strasbourg et Kehl a été achevée en 2018 et son élément majeur, le pont de Kehl, dès 2010. La section Kehl-Appenweier et sa liaison avec la ligne en direction de Karlsruhe est inscrite dans le Plan fédéral des infrastructures de transports 2030.

³⁴⁹ Représentant de l'Initiative au moment de la réalisation de la vidéo de promotion.

La deuxième section entre Karlsruhe et Stuttgart devrait connaître seulement une remise en état qui figure dans le Plan fédéral des infrastructures de transports 2030. Enfin la section Stuttgart-Ulm est identifiée par Peter Balázs comme un des trois goulets d'étranglement présent sur le tracé Paris-Bratislava/Budapest (Balázs, 2012). La construction de la nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse reliant Wendlingen à Ulm est en cours depuis 2012 (Balázs, 2012, 2013). Les travaux effectués sur ces différentes sections devraient, d'après les différents rapports consacrés aux retombées économiques de la Magistrale, augmenter l'attractivité de l'offre ferroviaire et amener à une hausse du trafic pour les passagers et les marchandises grâce à une réduction des temps de correspondance (Bökemann, Rothengatter et Stohler, 2001 ; Liedtke et Ott, 2006). Le trajet Paris-Stuttgart s'effectuera alors en trois heures au lieu de six avant la Magistrale, de même que Paris-Karlsruhe nécessitera deux heures 30 minutes au lieu de cinq heures auparavant.

Par l'intermédiaire des nouvelles lignes ou celles modernisées, des simulations (Bökemann, Rothengatter et Stohler, 2001) ont estimé un marché potentiel de voyageurs en hausse pour 2015, par rapport aux lignes présentes avant la Magistrale. Stuttgart peut prétendre gagner deux millions de personnes dans son aire de chalandise, considérant un rayon de quatre heures de trajet autour de la Région métropolitaine de Stuttgart. La prévision est similaire pour Ulm (Bökemann, Rothengatter et Stohler, 2001) qui gagnerait deux millions de personnes potentielles dans un rayon de minimum quatre heures de trajet. Les retombées économiques pour les villes et régions traversées sont également présentées dans la mesure où « la Magistrale améliore la position d'une région centrale dans la concurrence des sites d'implantation d'entreprises » (Bökemann, Rothengatter et Stohler, 2001)³⁵⁰. Cela devrait également conduire à « l'amélioration sur le marché économique des espaces du sud de l'Allemagne, par l'intermédiaire notamment d'une accessibilité améliorée à l'aéroport de Stuttgart »³⁵¹ (IHK Schwaben, 2014), ce dont nous reparlerons dans le chapitre 5.

³⁵⁰ „Die Magistrale verbessert die Position ihrer Knotenregionen im europäischen Standortwettbewerb“.

³⁵¹ „die verbesserte Erreichbarkeit des Flughafens Stuttgart stärkt bzw. verbessert Marktposition des süddeutschen Raums“.

Conclusion du chapitre 2

Ce chapitre avait pour objectif de donner au lecteur les éléments essentiels de cadrage du terrain d'étude avant d'aborder le projet en lui-même dans la partie suivante. Nous avons souhaité mettre en lumière la discrétion sur la scène nationale et européenne de la part des acteurs du *Land* et de la ville qui font, pourtant, figure de très bons élèves. La situation privilégiée du BW lui confère également un avantage comparatif important par rapport à d'autres régions européennes, ce qui lui permet d'être cœur des infrastructures transnationales de transports. Nous avons montré l'implication, souvent pionnière, des acteurs du *Land* dans différents réseaux de villes (Macro-région Danube, Association Magistrale pour l'Europe) illustrant la croyance de ces acteurs en les bénéfices de la coopération transnationale qui alimenteraient un cercle vertueux. À une plus grande échelle, le site de Stuttgart apparaît comme une contrainte pour l'aménagement ferroviaire de cette ville, ce qui n'a pas empêché l'édification de plusieurs bâtiments dans différents espaces avant la construction de l'actuelle gare centrale qui demeure un témoin remarquable d'un courant artistique confidentiel, la Modernité européenne. L'ensemble de ces éléments factuels ainsi que le cadrage épistémologique explicité dans le chapitre 1 ont nourri notre réflexion qui se matérialise par une méthodologie composite détaillée dans le chapitre suivant.

Chapitre 3 : Méthodes et outils de la thèse

Ce chapitre présente la méthodologie et les outils choisis pour appréhender notre objet d'étude. Nous reviendrons sur les choix opérés en amont, en parallèle et en aval des campagnes de terrain, des choix parfois contraints par le temps et l'accès aux données, formant ainsi une méthodologie composite. Les matériaux qui cimentent cette thèse relèvent de deux ordres : d'une part un ensemble de données qualitatives recueillies sur le terrain et d'autre part des données quantitatives.

L'orientation méthodologique adoptée prend sa source dans une démarche explicative et constructiviste qui nécessitait de partir de l'inductif. L'approche par le terrain s'est construite en parallèle d'une réflexion, imposée par notre objet, au sujet du positionnement du chercheur sur des faits controversés. Nous nous attacherons à analyser les facteurs qui ont rendu possible cette thèse et qui ont, pour certains, facilité notre travail de terrain.

Nous commencerons par justifier le choix de la démarche inductive, méthode qui découle de la prise en considération du positionnement adopté par le chercheur sur un objet controversé et médiatisé en continu. Ces prérequis scientifiques ont induit une phase de terrain exploratoire menée à Bruxelles fin 2013 et à Stuttgart à l'été 2014. Nous poursuivrons ce chapitre par l'exposé des données collectées sur le terrain, mises en forme et exploitées, qu'elles soient qualitatives (entretiens semi-directifs, observations non participantes, photographie et cartographie) ou bien quantitatives récoltées lors des campagnes de terrain ou collectées à distance.

3.1 : La profession de foi du chercheur : choix de la démarche inductive, positionnement du chercheur et terrain exploratoire

Nos choix méthodologiques proviennent pour le premier d'une appréhension personnelle de la recherche : « À toutes les époques s'est posée la question des médiations entre l'objet étudié et l'interprétation du chercheur. Si, dans une posture réaliste, le terrain représente le lieu de vérification des hypothèses, le rapport particulier du chercheur avec "son" terrain (empathie, objectivité, observation participante, intervention militante, etc.) et l'utilisation fréquente des adjectifs et pronoms possessifs dans le discours sur les lieux de recherche, incite à penser que le terrain peut aussi servir de révélateur pour des confrontations entre distanciation et identité. » (Ellisalde, 2004)³⁵². Le second choix relève d'un positionnement scientifique et personnel en lien avec le terrain au sein du programme de recherche dans lequel s'ancre la thèse. Sur les cinq membres recrutés par l'axe de travail n°2 « Développement durable-*Nachhaltigkeit* », nous étions trois (une sociologue, une politiste-géographe et moi-même) à nous positionner sur nos terrains en tant que chercheur. Cette décision amène à appréhender d'une certaine manière le terrain ainsi que les acteurs avec lesquels des entretiens sont menés. Fort de ces deux prémices nous terminerons en détaillant les deux terrains exploratoires effectués en décembre 2013 et juillet 2014.

3.1.1. Choix de la démarche de recherche inductive

La démarche choisie relève de l'approche inductive, c'est-à-dire d'opérer une déduction à partir de l'analyse des faits observés. Nous adoptons ainsi « une vision de la géographie qui privilégie la description des faits pour atteindre l'explication » (Bailly et Béguin, 1992, p.16). En parallèle de cette approche et aux croisements d'autres sciences sociales (sociologie, sciences politiques), nous ancrons nos recherches dans une géographie des acteurs. Cela s'est traduit dans un premier temps par deux terrains exploratoires puis un séjour long de recherches (Tableau 10) qui a suivi afin de s'entretenir avec les acteurs, comprendre les différents enjeux économiques, politiques et de planification urbaine avant d'en déduire des faits généraux. La justification de ce choix procède de trois facteurs.

³⁵² Définition disponible et consultée en ligne le 01/09/2020.
URL: <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article94#>

Le premier, davantage pragmatique mais qui fait également appel à une tradition de recherche en géographie humaine et sociale, s'inscrit dans la genèse de notre sujet qui remonte aux travaux menés en Master 1 et Master 2. Les premiers pas de chercheur en solitaire ont été faits sur un terrain choisi au préalable, Stuttgart en M1 et Prague en M2. Cette approche était en adéquation avec notre appréhension sensible et, dans la mesure du possible immédiate de l'espace, ce dernier devenant le point de départ de construction de l'objet de recherche et non l'inverse.

La deuxième ligne directrice renvoie à la parcimonie des travaux antérieurs sur le terrain allemand choisi. Les géographes français qui se sont intéressés à Stuttgart, voire au *Land* du BW sont rares, ce que nous avons exposé dans le chapitre 1. Le champ scientifique français semblait donc tout à fait favorable à la tenue de nouvelles recherches sur Stuttgart et son *Land*.

3.1.2. La thèse dans le programme de recherche franco-allemand « Saisir l'Europe-*Europa als Herausforderung* »

Notre travail de thèse a pris forme dans le cadre du programme de recherches franco-allemand « Saisir l'Europe – *Europa als Herausforderung* ». Initié en 2012 par des chercheurs allemands et français en SHS, ce réseau mettait à l'honneur les jeunes chercheurs par le biais du recrutement de neuf doctorants (six allemands et trois français) et de six post-doctorants (trois allemands et trois français) encadrés par des universitaires confirmés dans les deux pays. Parmi les trois axes de recherches proposés³⁵³, nous avons postulé pour une allocation de thèse (2013-2016) dans le deuxième sur le « Développement durable-*Nachhaltigkeit* »³⁵⁴. Notre projet s'ancrait dans les thématiques de l'axe³⁵⁵ en ce qui concerne la durabilité du transport ferroviaire présente au cœur du cas d'étude proposé : Stuttgart 21 dans sa dimension transeuropéenne à travers la Magistrale européenne. Nous nous étions fixés comme objectif de questionner la construction et la réalisation de grands projets d'infrastructures étiquetés durables. Cette dimension est présente de manière secondaire dans le manuscrit final, mais fut l'objet d'une des publications éditées par le réseau sous la forme d'un chapitre d'ouvrage consacré aux transports durables au sein de l'UE (Volin, 2018b).

³⁵³ État social / Développement durable / Espaces et violences.

³⁵⁴ Axe constitué par deux post-doctorantes (philosophie, sociologie) et trois doctorants (histoire, sciences politiques, géographie) ainsi que des universitaires (géographie, histoire, philosophie).

³⁵⁵ Page internet consacré à l'Axe 2, sur le site du réseau, consultée le 27/08/2020.

URL : <http://www.saisirleurope.eu/fr/teilprojekte/nachhaltigkeit>

Le second thème énoncé dès la présentation de mon sujet au jury en vue de mon recrutement a été plus fructueux et partagé pleinement avec trois autres membres de l'axe 2. Avec Anahita Grisoni, sociologue – post-doctorante, Susanne Börner, politiste – doctorante et Jonas Käsler, historien – doctorant, nous avons longuement échangé à propos des mobilisations citoyennes contre des grands projets d'infrastructures situés dans différents États européens (Allemagne, France, Italie). Nos différentes disciplines ont nourri nos réflexions afin de comprendre la sociologie des manifestants, les conséquences que cela pouvait avoir sur les territoires ainsi que la possibilité de lire les événements présents à l'aune d'événements passés³⁵⁶. Nous avons également réfléchi ensemble à la mise en relation des différents groupes d'opposants à travers les Grands Projets Inutiles et Imposés (GPII), ce que nous détaillerons au cours du chapitre 7.

Nous avons bénéficié de temps d'échanges privilégiés (Tableau 10) lors de rencontres ponctuelles à l'Université Goethe de Francfort durant lesquels étaient organisés des séminaires de lectures plurilingues. Les Ecoles d'été de 2015 et 2016 ainsi que l'École d'hiver de 2014 (Tableau 10) ont permis des dialogues interdisciplinaires avec l'ensemble des membres du réseau (trois axes réunis) et permis un décentrement pertinent pour nos propres travaux. Nous avons ainsi travaillé à l'écriture de publications communes (articles et chapitres d'ouvrages) valorisé nos recherches communes et individuelles (Coudroy de Lille et Grisoni, 2018 ; Rolland et al., 2017 ; Volin, Rolland et Coudroy de Lille, 2018) tout en expérimentant un travail de rédaction synthétique et en coopération avec d'autres chercheurs du réseau (parcours initiatique du jeune chercheur).

3.1.3. Question de la position du chercheur

Le sujet de notre thèse a induit un nécessaire et difficile positionnement scientifique par rapport au projet controversé qu'est Stuttgart 21. Il a été décidé d'adopter une neutralité totale lors des entretiens et des observations directes et non participantes afin de distinguer la posture du chercheur en SHS et celle du citoyen européen. Malgré tout, il reste que « l'instrument de la recherche fait corps avec le chercheur, est entièrement intégré à sa personne » (Mucchielli, 1996), ce qui rendit complexes certains moments sur le terrain. Afin d'éviter les confusions, à chaque début d'entretien la neutralité scientifique était affirmée. Néanmoins, « en sachant que

³⁵⁶ Par exemple les mobilisations contre la construction d'une centrale nucléaire à Wyhl à la fin des années 1960 au sein du Land du BW. Nous avons pu en débattre durant un workshop organisé le 19/05/2019 à l'Université Goethe de Francfort dans le cadre de rencontres ponctuelles de l'axe 2, intitulé : « Pollution environnementale et durabilité. L'émergence des pratiques durables face à la pollution environnementale ».

la parfaite neutralité est impossible et qu'une place nous est assignée on doit adopter, selon les opportunités, une plus ou moins grande distanciation ou, au contraire, une plus ou moins grande familiarité » (Ibid.). Il s'agissait donc d'adapter la posture suivant l'interlocuteur, à la fois en montrant de l'empathie pour la personne et son point de vue sur le projet et à la fois en énonçant, consciemment, les arguments du camp adversaire afin d'obtenir une réaction, voire des contre-arguments face à ce que nous énoncions (Volvey, Calbérac et Houssay-Holzschuch, 2012). Bruno Raoul a théorisé cela: « à travers son contact avec le terrain, le chercheur ne doit pas seulement assumer son statut de chercheur (au sens d'un rapport non impliqué avec le terrain – l'objectivité). Il est aussi un acteur social qui doit, certes, mener un travail de communication par lequel il lui faut gérer sa fonction et son image de chercheur dans la relation qu'il noue avec le terrain » (Raoul, 2002, p.9).

Trois cas de figure se sont présentés à nous :

1. Les entretiens menés avec les acteurs porteurs du projet

Notre démarche avec ces acteurs relève, pour nous, d'une ambition informative au sujet de la position défendue par l'Administration qu'ils représentent. Dans ce cadre, la légitimité et la neutralité du chercheur étaient admises de fait et l'interlocuteur pouvait également parfois exprimer un avis personnel divergent de celui du discours officiel tenu lors de l'enregistrement. Nous avons tenu à laisser une place importante, particulièrement dans ce cas de figure, aux échanges informels, non enregistrés (si cela avait pu être le cas), mais repris dans le carnet de terrain.

2. Les entretiens menés avec les autres acteurs (non institutionnels)

L'approche neutre et objective du chercheur a dû, dans le cadre de ces entretiens, être expliquée et rappelée, notamment lorsque l'interlocuteur exprimait en amont, voire pendant l'entretien, une certaine appréhension à argumenter son opinion, le plus souvent défavorable au projet. Le personnel de la Deutsche Bahn, les architectes et conservateurs du patrimoine ainsi que les journalistes ont, pour leur part, permis la tenue d'entretiens sans trop de méfiance. Chaque catégorie a cependant exprimé un certain droit de réserve en mettant en place différentes stratégies. Certains se sont contentés d'exposer des informations globales, non polémiques puisqu'ils représentaient un acteur important du projet, tandis que d'autres craignaient d'exprimer un opinion contraire à celui de leur employeur.

Nous avons éprouvé davantage de difficultés, en termes de méthodologie et de temporalités³⁵⁷, à rencontrer des membres de la société civile engagés dans des associations d'opposition à Stuttgart 21. Notre objectif était de recueillir des témoignages de quelques opposants mais en aucun cas que ce groupe d'acteurs constitue un panel représentatif parmi l'ensemble de nos enquêtés pour deux raisons. Premièrement, nous savions que des recherches avaient déjà été menées sur l'opposition, sa composition et son évolution (Chapitre 1). Nous pensions donc qu'il était préférable de se concentrer sur des angles morts de la recherche concernant le projet Stuttgart 21 (approche territoriale globale). Deuxièmement nous n'avons pas été formée aux méthodes d'enquêtes sociologiques³⁵⁸, ce qui justifie le recours à une approche distanciée des événements publics organisés par l'opposition à Stuttgart 21.

Nous avons ainsi fait le choix d'étudier l'opposition, soit par le haut, en obtenant quelques entretiens avec des leaders de groupes d'opposition, soit par le bas en pratiquant l'observation non participante³⁵⁹ et par un travail statistique et cartographique effectué à distance. Nous détaillons dans la suite du chapitre le détail de ces observations (Tableau 12) qui ont été, en grande partie, polarisées par les *Montagsdemo*³⁶⁰ qui se déroulaient lors de nos séjours de terrain (Tableau 10).

3. Les entretiens menés avec des universitaires

Cette série d'entretiens s'est déroulée dans le respect des pratiques de l'entretien en SHS et la neutralité de l'enquêteur a été totalement comprise et respectée. Tous ont témoigné d'avis divergeants sur le projet, ce qui a contribué à une plus grande richesse des matériaux collectés. D'un point de vue plus réflexif notre intérêt portait sur les apports scientifiques amenés par ces chercheurs aux débats sur le projet, renforcés par la pluralité scientifique représentée : sciences humaines, sciences sociales, sciences de la communication, ingénierie et géologie.

La bonne tenue des entretiens s'explique en partie par la réalisation de deux terrains exploratoires, qui ont permis, entre autres, le recueil d'une liste de personnes à rencontrer lors de séjours ultérieurs sur le terrain, après avoir au préalable défini le point d'accroche du sujet à partir duquel les entretiens sont menés.

³⁵⁷ Notre terrain s'est déroulé après les événements les plus importants en termes de personnes mobilisées, ce qui s'est accompagné d'une certaine méfiance également des opposants à répondre aux questions de personnes inconnues par crainte de lire leurs propos déformés dans la presse (ce qui était le cas dans la première moitié de la décennie 2010).

³⁵⁸ Nous ne pratiquons pas, par exemple, les entretiens flottants mais avons privilégié une approche sensible par photographies et *via* un relevé d'éléments tangibles dans nos carnets de terrains.

³⁵⁹ L'observation non participante consiste à : « porter son regard de l'extérieur sans participer véritablement à la vie du groupe, à son insu ou avec son accord » (Mucchielli, 1996).

³⁶⁰ Littéralement « Manifestation du lundi ».

3.1.4. Les terrains exploratoires

La phase exploratoire s'est effectuée en 2013 et 2014 lors de deux campagnes de terrain, la première en décembre 2013 à Bruxelles et la seconde en juillet 2014 à Stuttgart. La première avait pour but de mieux comprendre le rôle de la Commission européenne et plus généralement des instances extranationales dans les projets transeuropéens d'infrastructures de transports. Cette étape indispensable a permis de mieux appréhender le cadre législatif et spatial dans lequel les projets transeuropéens de transports ont émergé dans la mesure où la Magistrale européenne est un des grands projets co-piloté par la Commission européenne³⁶¹.

Nous avons effectué un court séjour de recherche à Bruxelles en décembre 2013 dans le but de mener un entretien semi-directif avec Ellen Kray, collaboratrice de Peter Balázs chargé du projet prioritaire n°17 Paris-Bratislava (PP17) (Chapitre 2). Mon interlocutrice était responsable des relations de l'Allemagne avec les autres États membres du PP17 au sein de la Direction des transports et de la mobilité³⁶² à la Commission européenne. Cet entretien³⁶³ a constitué une source d'informations importante et a facilité la compréhension ultérieure des jeux d'acteurs à l'œuvre au sein des projets prioritaires. La réorganisation du réseau transeuropéen de transport en 2014 (Chapitre 2) a supprimé le poste de mon interlocutrice, néanmoins nous avons pu échanger par mail avec la coordinatrice du nouveau corridor Rhin-Danube³⁶⁴, Karla Peijs³⁶⁵. Le court séjour à Bruxelles a également permis de procéder à un travail bibliographique au sein de la bibliothèque de la Commission européenne afin de bénéficier d'un accès direct aux documents.

³⁶¹ Ces projets ne procèdent pas d'une logique exclusivement *Top-down* dans la mesure où les acteurs locaux, régionaux et locaux sont impliqués de longue date dans la conception et la mise en place de ces projets de transports.

³⁶² DG MOVE.

³⁶³ La grille d'entretien était spécifique à l'instance, nous avons ainsi pu aborder les thèmes suivants : le rôle spécifique de la Commission dans la proposition, le financement et la réalisation des projets d'infrastructures transeuropéens.

³⁶⁴ Poste équivalent à celui de Monsieur Balázs.

³⁶⁵ En fonction depuis mars 2014.

Le second terrain exploratoire s'est déroulé en juillet 2014 à Stuttgart. Nous avons déjà fait un peu de terrain en 2012 pour le mémoire de Master 1 (Tableau 10), cependant nous n'avions pas travaillé sur le projet Stuttgart 21, c'est pourquoi nous avons « pris nos marques » dans la capitale wurtembergeoise durant ce premier séjour. L'objectif était double : tout d'abord parcourir le centre-ville et les arrondissements alentours en visitant l'Exposition permanente de la TI avec un guide et en participant à notre première « Manifestation du lundi ». Le second but concernait la prise de contact avec des personnes déjà rencontrées en 2011 espérant pouvoir ainsi étendre mon réseau. Ce fut l'occasion de rencontrer des universitaires³⁶⁶ de la Faculté d'architecture et d'aménagement urbain³⁶⁷ et ainsi d'envisager une collaboration avec l'Institut d'urbanisme³⁶⁸ qui nous accueillit en 2015 pour un séjour de recherche. Finalement nous nous sommes entretenus avec des acteurs institutionnels ; tous ces aspects nous ont conforté dans nos choix, aussi bien méthodologique (approche inductive) que thématique (stratégies spatiales et actuelles concernant S21).

³⁶⁶ Le professeur Johann Jessen (Pr. Dr.) de l'Institut d'urbanisme a été notre interlocuteur principal (E3, 2014).

³⁶⁷ *Fakultät für Architektur und Stadtplanung.*

³⁶⁸ *Städtebau Institut.*

3.2 : Les données du terrain

Le choix de la démarche inductive nous a orienté vers la programmation de campagnes de terrain (Tableau 10) réparties dans la première moitié de la thèse afin de pouvoir ensuite procéder à l'analyse des données et à la montée en généralité. « Les terrains fonctionnent comme des acteurs, qui, rencontrés dans le cadre de la conduite de la recherche, élargissent le terrain par le terrain » (Rolland, 2015). Cette citation illustre que la constitution progressive, à partir d'un noyau d'acteurs, d'un réseau de plus en plus vaste, nourrit le travail d'entretiens et la réflexion théorique.

Les temps consacrés à l'enquête de terrain ont été contraints par les conditions matérielles de la thèse (allocation doctorale avec activité complémentaire d'enseignement) ainsi que la participation active aux événements scientifiques du réseau « Saisir l'Europe – *Europa als Herausforderung* ». Consciente de la contraction des séjours dans le *Land* du BW, nous avons travaillé sur des données disponibles à distance afin de constituer des outils d'appréhension de certains angles du sujet. La spatialisation des *Montagsdemo* (Chapitre 6) ainsi que celle des *Ortsgruppen*³⁶⁹ (Chapitre 7) sont les fruits de la collecte d'informations *via internet*.

³⁶⁹ Ensemble des « initiatives d'habitants opposées au projet ».

	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
2012			Faculté de géographie Université de Tübingen									
2013												
2014												
2015					Institut d'urbanisme Faculté d'architecture et aménagement Université de Stuttgart						1 sem.	
2016				1 sem.							1 sem.	
	Séjours dans le BW (Stuttgart, Ulm principalement ainsi que Karlsruhe et Tübingen)											
	Séjour à Bruxelles pour un entretien et un travail bibliographique à la Commission européenne, 1 semaine											
	Missions dans le cadre de « Saisir l'Europe » (colloques, Ecoles d'été, réunions d'axes), maximum 1 semaine											
	Contrat doctoral											

Tableau 10 : Lieux et durées des terrains
Auteure : Volin, 2017, UMR EVS

La méthodologie d'une recherche qualitative repose sur « une stratégie de recherche utilisant diverses techniques de recueil et d'analyse qualitative dans le but d'explicitier, en compréhension, un phénomène humain ou social » (Mucchielli, 1996). Par recueil de l'information, ici des données qualitatives, il est d'usage en SHS de faire appel à deux types de techniques de recueil : le travail documentaire (Chapitre 1) et les investigations de terrain (Guibert et Jumel, 1997). Notre travail de thèse s'est ainsi opéré autour de deux terrains dans le *Land* du BW : le principal se situe à Stuttgart, dans la ville-capitale du *Land*, et le second se trouve à Ulm. Cette ville constitue le terminus de la nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse construite entre Wendlingen et Ulm, en tant que prolongement du projet Stuttgart 21. Sa situation sur le Danube de chef-lieu de la région Donau-Iller (Chapitre 2) et son histoire³⁷⁰ montrent combien cette ville est tournée vers la Bavière et plus largement l'Europe centrale et orientale. Cet intérêt ancien se trouve renouvelé par le projet de Magistrale européenne dont la ligne passera par Ulm. Dans le cadre de cette Initiative la ville porte un vaste projet ferroviaire et urbain autour de sa gare centrale dont l'ampleur des travaux peut rappeler, dans une certaine mesure, Stuttgart 21. Cependant alors que le projet et les travaux en cours à Ulm se déroulent dans un relatif consensus de la part des autorités (acteurs institutionnels) et de la société civile, le sujet divise fortement la ville-capitale du *Land* du BW, justifiant le choix de ces deux terrains.

³⁷⁰ Nous avons consacré une partie de nos recherches de Master à l'identité souabe et sa présence actuelle dans la ville d'Ulm (Volin, 2012).

3.2.1. : Les entretiens semi-directifs

Définition de l'entretien en SHS

Les différentes campagnes d'entretiens menés en allemand ont deux visées principales, une visée informative et une visée analytique. Celle-ci s'entend à la fois sur le fond de la thèse mais également sur la forme et notamment l'appréhension du terrain. Nous avons retranscrit partiellement les entretiens enregistrés afin d'en extraire les citations les plus représentatives du propos général de notre interlocuteur. Nous n'avons pas procédé à la transcription complète de nos entretiens dans la mesure où nous ne nous intéressons pas à l'intégralité du discours de chaque acteur, dans une perspective davantage ethnographique. Nous avons fait le choix de procéder de manière analytique en sélectionnant certaines paroles signifiantes par rapport à l'ensemble de l'entretien. Pour des raisons de confidentialité, de mise en confiance du locuteur nous avons également procédé à des entretiens non enregistrés mais qui ont fait l'objet d'une prise de notes serrées dans notre carnet de terrain et d'une reprise de ces données afin d'en extraire le matériau utile et utilisable pour nos analyses.

Typologie des acteurs rencontrés

En complément de la liste exhaustive des entretiens semi-directifs (34 au total) réalisés entre décembre 2013 et février 2020 (Annexe 12), en allemand pour la majorité et d'une durée d'environ une heure chacun, nous avons catégorisé nos acteurs selon leur fonction (Tableau 11). Quatre types d'acteurs émergent : les acteurs institutionnels qui constituent notre cœur de cible (18), les acteurs universitaires (6), les acteurs travaillant dans le secteur privé (dont les journalistes) (6), enfin les acteurs issus de la société civile, experts dans leur domaine (architectes, conservateurs du patrimoine, géologues...) (4). Ce tableau permet d'avoir une vue d'ensemble des échelons représentés selon le terrain principal et le terrain secondaire, ainsi que la répartition par groupe d'acteurs qui procède d'une approche *top-down*. Nous ajoutons également à ces figures la mention d'échanges par mail avec l'actuelle coordinatrice européenne du corridor Rhin-Danube, Madame Peijs³⁷¹. Nous faisons mention en annexe de notre grille d'entretien (Annexe 13).

³⁷¹ *Policy coordinator-Rhine-danube corridor, european commission.*

Pays		Echelon	Terrain d'étude	Acteurs institutionnels	Universitaires et assimilés	Acteurs du monde professionnel privé + journalistes	Société civile
Belgique (CE)		Transnational		E1			
Allemagne	terrain principal	Transnational		E30	E2 E3 E18 E19 E20 E33		
		National				E23	
		Régional	BW	E5 E6 E14		E7 E11	E8
		Métropolitain	VRS	E4 E13 E16 E17		E22 E29	E10
		Ville	Stuttgart	E9 E12 E15 E28 E32		E34	E27 E31
	terrain secondaire	Métropolitain	Regional Verband Donau-Iller	E21 E26			
	Ville	Ulm	E24 E25				

Tableau 11 : Classement des entretiens par pays et échelles concernés, pour les différentes catégories d'acteurs identifiés [E=enquêté(e)]
Auteure : Volin, 2017, UMR EVS

Nous aurions souhaité pouvoir nous entretenir avec d'autres acteurs de l'opposition³⁷² parmi lesquels l'Initiative Vivre à Stuttgart – pas de projet Stuttgart 21³⁷³ ainsi que le corps des juristes engagé contre Stuttgart 21³⁷⁴. Malheureusement nous ne sommes pas parvenus à établir un contact³⁷⁵ avec des membres de ces associations du fait d'éléments d'informations lacunaires ou erronés dans les médias. La postérité de nos campagnes de terrain par rapport aux événements qui ont mobilisé le plus d'individus explique également, en partie, les difficultés à rencontrer des membres d'associations d'opposition au projet. Le constat est similaire en ce qui concerne les rares associations de promotion du projet Stuttgart 21 : ProStuttgart21³⁷⁶ et Informations Stuttgart 21³⁷⁷.

³⁷² Particulièrement des collectifs de personnes jeunes engagées contre Stuttgart 21, souvent rattachés à des partis politiques.

³⁷³ *Initiative Leben in Stuttgart-kein Stuttgart 21.*

³⁷⁴ *Juristen zu Stuttgart 21.*

³⁷⁵ Coordonnées obsolètes ou collectifs dissous au moment de notre enquête de terrain.

³⁷⁶ *Association ProStuttgart21.*

³⁷⁷ *InfoStuttgart21 kommt.*

Néanmoins nous avons pu rencontrer, même tardivement, des membres de l'association *IGBürger* avec qui nos longs échanges ont été très fructueux (Annexe 12). Ces éléments expliquent le choix fait de poursuivre nos analyses de l'opposition à Stuttgart 21, non pas par l'intermédiaire du discours donné en entretien par les acteurs, mais par une approche chronotopique de deux manifestations spatialisées d'opposition : les *Montagsdemo* et les *Ortsgruppen* (Chapitre 7).

3.2.2. : Relevés et traitements des données sur la contestation

Les observations directes non participantes

L'observation directe « consiste à observer des comportements sociaux d'un individu seul ou d'un groupe dans les mêmes lieux de leurs activités, sans en modifier le déroulement » (Arborio et Fournier, 2015). Il s'agissait, dans mon cas, d'assister seule, mais à distance, à différentes manifestations dans les rues de Stuttgart, ainsi qu'à des promenades urbaines. Je prenais des notes durant ces différents événements à caractère informatif et réflexif puisque cela me permettait d'alimenter mes questionnements. Il s'agissait pour les deux tiers (Tableau 12, lignes en jaune) de manifestations organisées par les opposants au projet Stuttgart 21 (Chapitre 6). Les promenades urbaines (Tableau 12, lignes en orange) étaient organisées par des membres de l'opposition afin de faire connaître le projet aux habitants et plus largement aux touristes (ONP 6)³⁷⁸. Ce fut une occasion unique de me joindre aux touristes lambda, souvent retraités et/ou intéressés par l'architecture, et d'obtenir le point de vue d'experts dont un ingénieur avec qui je n'ai pas mené d'entretien. Les deux autres promenades urbaines (ONP 1 et ONP 10) émanaient d'acteurs porteurs du projet, empreints du souhait de promouvoir Stuttgart 21. Le dernier type d'observation directe non participante (Tableau 12, lignes en vert) relève de visites autonomes d'expositions temporaires ou permanentes à l'initiative des porteurs ou des opposants à Stuttgart 21, ainsi que la visite du Musée d'histoire du *Land* dans lequel sont exposés des témoignages des événements³⁷⁹ qui se sont déroulés à Stuttgart autour du projet.

³⁷⁸ Observation Non Participante.

³⁷⁹ Affiches, dessins, récits écrits et audios entre autres.

N°380	Catégorie d'évènement	Date	Lieu	Durée
ONP 1	Visite guidée de l'Exposition permanente de la TI	19/07/2014	Stuttgart gare centrale, TI	2h30
ONP 2	Manifestation du lundi	21/07/2014	Stuttgart Quartier Nordbahnhof	30 min.
ONP 3	Manifestation du lundi	11/05/2015	Stuttgart Place du château	30 min.
ONP 4	Manifestation du lundi	18/05/2015	Stuttgart Place du château	30 min.
ONP 5	Manifestation du lundi	01/06/2015	Stuttgart Place du château	30 min.
ONP 6	Visite du quartier de la gare, Baustellen Führung (Rudolf PFLEIDERER, Ingénieur 22) (Norbert BONGARTZ, Kunsthistoriker)	05/06/2015	Stuttgart Quartier de la gare	1h
ONP 7	Exposition <i>Protestbewegung</i>	05/06/2015	Stuttgart Gymnasiumstrasse	30 min.
ONP 8	Évènement Kirchentag ³⁸¹	06/06/2015	Stuttgart gare centrale	1h30
ONP 9	Manifestation du lundi	15/06/2015	Stuttgart Place du château	30 min.
ONP 10	Évènement „Verstehen Sie auch nur Bahnhof“ BDLA	16/06/2015	Stuttgart	4h
ONP 11	Manifestation du lundi	29/06/2015	Stuttgart Place du château	30 min.
ONP 12	Manifestation du lundi	06/07/2015	Stuttgart Place du château	30 min.
ONP 13	Manifestation du lundi	13/07/2015	Stuttgart Place du château	30 min.
ONP 14	Infozentrum Bahnprojekt Stuttgart-Ulm, Visite du site	16/07/2015	Ulm Centre d'informations du projet	30 min.
ONP 15	Haus der Geschichte, visite des collections permanentes (une salle sur Stuttgart 21)	17/07/2015	Stuttgart	1h
ONP 16	AG Magistrale für Europa	06/11/2015	Ulm Mairie	2h
ONP 17	Manifestation du lundi	18/04/2016	Stuttgart Place du château	30 min.
ONP 18	Manifestation du lundi	28/11/2016	Stuttgart Place du château	30 min.
Manifestations d'opposants		Promenades urbaines		Événements divers

Tableau 12 : Récapitulatif des observations non participantes réalisées sur le terrain
Tous les événements se déroulaient en langue allemande
Auteure : Volin, 2017, UMR EVS

³⁸⁰ Classement par ordre chronologique de déroulement des événements.

³⁸¹ Assemblée de l'Église évangélique allemande qui a lieu tous les deux, l'édition 2015 se tenait à Stuttgart.

Les iconographies de la contestation

Concernant l'iconographie de la contestation, nous avons fait le choix de traiter en partie l'opposition par l'intermédiaire de l'image fixe. Il s'agit de tout « manifeste » qui comporte une représentation de quelque chose, accompagné ou non d'éléments textuels, et qui peut s'inscrire sur différents supports. « Deux types de « manifestes » sont susceptibles d'intéresser les spécialistes de l'action collective : les supports représentant des phénomènes contestataires (photographies, dessins de presse, cartes postales, tableaux de peinture, etc.) et les supports iconiques fabriqués ou utilisés à des fins de protestation par des acteurs collectifs porteurs d'une cause (affiches, pancartes, banderoles, badges, flyers, etc.) » (Dezé, 2013, p.19). Le deuxième type de support a fait l'objet d'un ouvrage en 2010, *Oben bleiben. Manifeste und Bilder des Protests* (Götz von Olenhusen et Paulus, 2010). Ce recueil donne à voir l'iconographie existante jusqu'en 2010, au plus fort de la contestation. Nous complétons cela par nos prises de vues dès 2014 avec des images prises durant quatre types d'événements³⁸² (Tableau 13) qui permettent de considérer l'image comme support et vecteur d'un message de la part des opposants. Nous développerons dans la suite de ce chapitre les usages faits de l'autre objet photographié, qui est le chantier urbain.

³⁸² *Montagsdemo*, autre manifestation citoyenne, promenade urbaine, expositions permanentes ou temporaires en lien avec le projet Stuttgart 21.

Objets		Lieux	Dates par mois
« Manifestations du lundi »		Stuttgart Quartier nord de la gare	21/07/2014
		Stuttgart Place du château	11/05/2015 18/05/2015
			01/06/2015 15/06/2015 29/06/2015
			06/07/2015 13/07/2015
			18/04/2016
			28/11/2016
Autres manifestations		Stuttgart – Place Arnulf Klett Assemblée de l'Église évangélique allemande	06/06/2015
Promenades urbaines ³⁸³	Mobilier urbain fixe	Stuttgart – Place Arnulf Klett stand <i>Mahnwache</i>	Novembre 2015
	Stickers sur mobilier urbain	Stuttgart	Mai 2015
Expositions		Stuttgart Visite du quartier de la gare et du chantier S21	05/06/2015
		Stuttgart Gymnasiumstrasse Exposition <i>Protestbewegung</i>	
S. = Stuttgart			

Tableau 13 : Inventaire de l'iconographie de la contestation
Auteur : Volin, 2016, UMR EVS

³⁸³ Collecte d'éléments qui composent une boîte à outils visuelle (photographies de paysage, de plans entre autres).

Le croisement avec d'autres sources de données : analyses statistiques et cartographiques

En complément de la campagne d'entretiens ainsi que des observations directes non participantes et des photographies j'ai procédé à la collecte et à l'analyse de données statistiques donnant lieu à un traitement cartographique³⁸⁴. Le moissonnage de ces données de première main, ventilées en deux bases de données distinctes, s'est effectué en partie sur le terrain lors de nos séjours, et pour la majeure partie à distance par l'intermédiaire des outils numériques. Pour la conception et la réalisation de nos corpus de cartes nous avons mobilisé des ressources statistiques et cartographiques produites par l'administration du Bund³⁸⁵ et celle du *Land* du BW³⁸⁶.

Nous allons à présent détailler les phases de collecte, de conception et d'analyse de nos deux bases de données qui ont pour but d'appréhender spatialement les mouvements d'opposition à Stuttgart 21. Ces données nous ont permis de construire plusieurs modèles spatiaux, entendus comme « représentation(s) simplifiée(s) de la réalité en vue de la comprendre et de la faire comprendre » (Sanders, 2001, p.17). Il s'agit d'une part d'une cartographie quantitative et qualitative à grande échelle des lieux de la contestation dans l'arrondissement Stuttgart-centre ainsi que les arrondissements alentours (Chapitre 6) ; d'autre part il s'agit d'étudier, de façon multiscalaire (échelons local, métropolitain, régional), la spatialisation des *Ortsgruppen*, ce que nous ferons dans le chapitre 7.

³⁸⁴ Pour plus de détails sur les données disponibles nous invitons le lecteur à consulter notre billet de blog « Travail doctoral de terrain à Stuttgart, une géographe à la recherche de matériaux : la construction de mon corpus au travers de la ville », disponible sur *Germanofil* (Volin, 2016), publié le 04/10/2016 et consulté le 09/09/2020.

URL : <https://germano-fil.hypotheses.org/2366>

³⁸⁵ Recueil annuel de statistiques à l'échelle nationale (*Statistisches Jahrbuch Bundesamt*).
Fond de carte du Bund (*Bundesamt für Kartographie und Geodäsie*).

³⁸⁶ Recueil annuel de statistiques à l'échelle régionale (*Statistisches Jahrbuch Landesamt*).
Fond de carte du *Land* (*Landesamt für Geoinformation und Landesentwicklung*).

Cartographier le conflit et la contestation

Spatialisation des Manifestations du lundi

Nous avons recensé de manière exhaustive les lieux précis dans lesquels se sont déroulées les Manifestations du lundi (ML)³⁸⁷ de novembre 2009 à février 2020. Les bornes chronologiques ont été choisies par rapport au début des manifestations en novembre 2009 et jusqu'à février 2020 (500^{ème} ML). Le but de cette collecte et de l'analyse de ces données repose sur l'intérêt de conférer une spatialisation au conflit d'aménagement et aux manifestations de la contestation, ce qui n'a pas encore été étudié par les chercheurs (Chapitre 1). Nous nous demandons quel type de lien (pérenne ou temporaire) existe entre les espaces sur lesquels se déroule le chantier de la rénovation de la gare et du quartier à une échelle plus petite et les espaces de la contestation. Pour cela nous avons créé une base de données dont nous présentons ci-dessous l'ossature (Tableau 14) (Sanders, 2001).

ID³⁸⁸	Date	Année	N° <i>Manifestation du lundi</i>³⁸⁹	Code_Lieu³⁹⁰	Localisation³⁹¹
1	26/10/2009	2009	1	Nordausgang	0

Tableau 14 : Extrait de la base de données concernant la spatialisation des Manifestations du lundi (2009-2020)
Auteur : Volin, 2020, UMR EVS

Nous avons identifié treize lieux dans lesquels se sont déroulées les manifestations et qui apparaissent dans cette table sous la forme d'un code qui renvoie à une description plus précise (Tableau 15). La localisation fait référence au code lieu attribué à chaque manifestation et pris en considération par rapport à une schématisation opérée des treize lieux repérés et auquel nous avons attribué un gradient de +5 à 0 par rapport au lieu 0 représenté par la gare et ses environs immédiats. Les distances par rapport au lieu central de la gare sont détaillées sous le Tableau 15 et sont illustrés par un schéma en annexe (Annexe 14).

³⁸⁷ *Montagsdemo.*

³⁸⁸ L'identifiant concerne toutes les manifestations d'oppositions recensées.

³⁸⁹ Le numéro de la ML correspond au classement des seules manifestations annoncées comme telles par les organisateurs.

³⁹⁰ Lieu de l'allocution codé par rapport au Tableau 15.

³⁹¹ Spatialisation concentrique codée par rapport au point central de la gare.

<i>Lieu précis</i> Traduction en français	Quartier de Stuttgart	Arrondissement de Stuttgart	Distance à la gare (en m)	Code lieu
<i>Grosse Bahnhofshalle - HBF Stuttgart</i> Grand hall de la gare	Gare centrale	Stuttgart centre	0	0
<i>Nordausgang - Kleine Schalterhalle – HBF Stuttgart</i> Sortie nord - petit hall de la gare	Gare centrale	Stuttgart centre	0	0
<i>Nordflügel - HBF Stuttgart</i> Aile nord de la gare	Gare centrale	Stuttgart centre	0	0
<i>Südflügel - HBF Stuttgart</i> Aile sud de la gare	Gare centrale	Stuttgart centre	0	0
<i>Arnulf-Klett-Platz</i> Place Arnulf-Klett	Gare centrale	Stuttgart centre	60	1
<i>Mittlerer Schlossgarten</i> Parc médian du château	Kernerviertel	Stuttgart centre	200	1
<i>Schlossplatz</i> Place du château	Oberer Schlossgarten	Stuttgart centre	560	2
Landeswasserversorgung Agence régionale de l'eau	Kernerviertel	Stuttgart centre	650	2
<i>Marktplatz</i> Place du marché	Rathaus (mairie)	Stuttgart centre	1000	3
<i>Martinskirche</i> Institution religieuse St Martin	Auf der Prag	Stuttgart Nord	1700	3
<i>Vorplatz des Löwentormuseums</i> Place devant le Musée Löwentor	Neckarvorstadt	Bad Cannstatt	2300	4
<i>Marktplatz – Bad Cannstatt</i> Place du marché de Bad Cannstatt	Cannstatt-Mitte	Bad Cannstatt	3200	5
<i>Kursaal – Königsplatz</i> Place royale	Kurpark	Bad Cannstatt	3900	5

Tableau 15 : Présentation des différents lieux dans lesquels se déroulent les ML
Sources : Archives en ligne des associations : *Bei Abriss Aufstand, K21, Parkschützer*
Auteure : Volin, 2020, UMR EVS

Distances établies à partir du centre du bâtiment de la gare centrale, mesures effectuées grâce au Géoportail de la ville de Stuttgart.

1 : rayon jusqu'à 500m autour de la gare ; 2 : rayon de 501 m à 999 m ; 3 : rayon de 1 km à 1.99 km ;
4 : rayon de 2 km à 2,99 km ; 5 : rayon de 3 km à 4 km.

Nous avons pris le parti d'étudier seulement les lieux dans lesquels l'estrade se trouvait et non les différents espaces traversés par le cortège. En effet, notre intérêt porte sur l'évolution des lieux accueillants les manifestants durant la prise de parole des acteurs avant le défilé du cortège. Pour cela nous avons travaillé à partir de relevés de terrain ainsi que d'une collecte de données sur les sites de différentes associations d'opposition à Stuttgart 21 (Tableau 16).

Associations	Positionnement	Ressources
<i>Bei Abriss Aufstand</i> Tenir debout face à la démolition	Opposants	Agenda des manifestations ³⁹²
<i>K21 Archiv</i> Alternative K21	Opposants et défenseur de l'alternative K21	Documentation Agenda des manifestations ³⁹³
<i>Parkschuetzer</i> Les défenseurs du parc	Opposants	Agenda des manifestations ³⁹⁴

Tableau 16 : Présentation des différentes sources électroniques utilisées pour cartographier la contestation
Auteure : Volin, 2017, UMR EVS

Le croisement des données statistiques et cartographiques a permis d'obtenir des tendances de localisation des manifestations à l'échelle du quartier Stuttgart-centre dans la période 2009-2016. Les résultats obtenus seront détaillés au cours du chapitre 6 et cette méthodologie quantitative viendra compléter l'analyse qualitative des entretiens menés avec les différents acteurs.

Spatialisation des Initiatives d'opposition - Ortsgruppen

Les *Ortsgruppen* désignent littéralement des comités locaux, d'initiatives attachées à un lieu, à l'échelle des communes ou des arrondissements. Ces initiatives citoyennes permettent d'appréhender la spatialité des mouvements d'opposition à Stuttgart 21 portés par des acteurs ancrés dans des territorialités. Nous avons limité notre collecte de données aux seules initiatives localisées, dites *Ortsgruppen*, et non à l'ensemble des initiatives d'opposition présentes à Stuttgart mais qui interviennent également à l'échelle nationale voire européenne. Nous avons centré notre étude sur l'opposition présente aux échelons locaux et régionaux afin d'interroger le caractère local des revendications d'une part et d'autre part du fait de la rareté des sources sur les associations d'opposition à Stuttgart 21 situées en dehors du *Land* du BW.

³⁹² Informations disponibles en ligne.

URL : <https://www.bei-abriss-aufstand.de/termine/>³⁹³ Informations disponibles en ligne.

³⁹³ Informations disponibles en ligne.

URL : <http://www.kopfbahnhof-21.de/termine/>³⁹⁴ Informations disponibles en ligne.

³⁹⁴ Informations disponibles en ligne.

URL : <https://parkschuetzer.de/termine/kalender>

L'objectif de cette analyse est de mettre en lumière les espaces [arrondissements urbains (*Stadtkreis*) ou ruraux (*Landkreis*), régions (*Region*) ou district (*Regierungsbezirk*)] concernés par les *Ortsgruppen*. Il s'agit de « comparer les logiques de répartition d'un phénomène suivant différentes partitions de l'espace, une telle comparaison permettant de mettre en évidence les échelles de la différenciation spatiale étudiée » (Sanders, 2001, p.27). Est-ce la seule ville de Stuttgart qui concentre ce type d'associations ? Pour quelles raisons des espaces qui ne sont pas directement concernés par le projet abritent-ils des associations engagées contre le projet Stuttgart 21 ? Pour cela nous avons constitué une base de données qui répertorie l'ensemble des *Ortsgruppen* dans le *Land* du BW. Pour chaque initiative nous avons renseigné dans une table attributaire (Annexe 15) son nom ainsi que sa localisation aux trois échelles d'étude : arrondissement (*Kreis*) / région (*Region*) / district (*Regierungsbezirk*). Nos sources directes, par le recueil de données sur le terrain, et indirectes, par le recueil de données disponibles sur les sites internet des *Ortsgruppen* (Tableau 17) nous a permis d'établir une cartographie des initiatives aux trois échelles reprises dans la table attributaire ci-dessous (Tableau 18) et explicitée dans la partie III. Partant des localités de rattachement nous avons pu déterminer les échelons administratifs supérieurs dans lesquels se situent les initiatives.

Associations³⁹⁵	Ressources
<i>Info Offensive Baden-Württemberg Ortsgruppen Flyer</i> Initiative d'information au sujet de Stuttgart 21, opposante au projet	Liste des <i>Ortsgruppen</i> et renvois vers les sites internet propres ³⁹⁶
<i>Alle gegen S21! Kontaktliste Ortsgruppen</i> Tous engagés contre Stuttgart 21	Liste exhaustive des 60 <i>Ortsgruppen</i> en Allemagne ainsi que les contacts des différentes initiatives ³⁹⁷
<i>Bei Abriss Aufstand</i> Tenir debout face à la démolition	Liste des <i>Ortsgruppen</i> ³⁹⁸

Tableau 17 : Présentation des sources électroniques utilisées pour le recueil des données concernant les *Ortsgruppen*
Auteur : Volin, 2017, UMR EVS

ID	Noms complets	ID Arrondissement	ID Région	ID District
AKGMS	Aktionsgruppe Mössingen Steinlachtal für K 21	08416	0841	084

Tableau 18: Extrait de la base de données concernant les *Ortsgruppen*
Auteur : Volin, 2017, UMR EVS

³⁹⁵ Classement par pertinence de la ressource, la première a constitué la source la plus significative pour la collecte.

³⁹⁶ Informations disponibles en ligne.

URL : <https://infooffensive.de/downloadsflyer/ortsgruppen-flyer/>

³⁹⁷ Informations disponibles en ligne.

URL : <http://www.alle-gegen-s21.de/ortsgruppen-gegen-s21/>

³⁹⁸ Informations disponibles en ligne.

URL : <http://www.bei-abriss-aufstand.de/kontaktliste-des-widerstands/#n74>

3.2.3 : Comment rendre compte de l'évolution d'un projet d'aménagement par la photographie ?

Des séries de photographies du projet Stuttgart 21 ainsi que l'ancrage de la contestation dans la ville et les alentours viennent compléter nos archives de terrain. D'un côté nous avons rassemblé les photographies de l'avancement du projet dans la gare de Stuttgart et dans la gare d'Ulm à différentes temporalités qui correspondent aux dates de résidence sur le terrain (Tableau 19). D'un autre côté nous utilisons des prises de vues de l'expression de la contestation (Dezé, 2013, p.2) lors des *Montagsdemo* à Stuttgart ou sur le mobilier urbain (cf. supra).

Ville d'étude	Objets	Juillet 2014	Mai 2015	Juin 2015	Juillet 2015	Novembre 2015	Avril 2016	Novembre 2016
Stuttgart	Architecture de la gare							
	Travaux extérieurs de la gare							
	Travaux dans le parc du château							
	Quartier Europe							
	Patrimoine architectural							
Ulm	Architecture de la gare							
	Travaux autour de la gare							

Tableau 19 : Inventaire du patrimoine (urbain)
Auteure : Volin, 2016, UMR EVS

« Depuis lors, l'image s'est imposée comme outil de recherche et la méthode visuelle nous a offert un moyen d'étudier et d'utiliser les images dans la recherche et dans l'enseignement » (La Rocca, 2007, p.37). C'est ainsi que la photographie fait partie intégrante de la thèse en tant que médium pour suivre à distance l'évolution d'un vaste projet. Les campagnes de terrain permettaient de prendre conscience et de rendre compte par l'image de l'avancée des travaux. Fabio La Rocca nous montre que : « Quand un chercheur est sur le terrain, l'outil visuel renforce ses idées, concrétise ses observations, aide tout simplement à construire la théorie. L'image s'offre à lui comme donnée et comme médium » (La Rocca, 2007, p.38). Il s'agit, en effet, de travailler l'image comme une donnée qui rend compte d'une situation à un instant T mais aussi de s'en servir comme un médium permettant d'accéder à une

autre lecture du paysage ou bien assurant le suivi de la progression d'un projet. Sur le premier point Fabio la Rocca nous donne son point de vue éclairant sur l'usage que l'on peut en faire en SHS. « Pour reprendre les mots de John Berger, “we are going to explore another way of telling”. L'image comme donnée représente et décrit les phénomènes sociaux sur la base subjective du chercheur (photographe, vidéaste) » (La Rocca, 2007, p.37). Nous pouvons ainsi classer nos séries de photographies dans la catégorie photographie documentaire dans la mesure où « la photographie sert avant tout à témoigner d'une réalité et par la suite à rappeler l'existence de cette même réalité » (Bauret, 2004, p.17).

La photographie peut également être considérée comme une manière de faire de l'observation participante avec médiation par l'appareil : « la recherche photographique sur le terrain, qui se base sur l'observation participante³⁹⁹ avec la différence qu'ici le chercheur prend avec lui la caméra ou l'appareil photo plutôt qu'un dictaphone. Comme dans l'observation participante on agit par phases : on commence à prendre des photos du lieu et des objets d'analyse et ensuite on confronte les hypothèses avec les images obtenues ; des enregistrements de communication verbale peuvent également être inclus » (La Rocca, 2007, p.39). Cette démarche semble utile et intéressante dans les lieux où le visuel importe, comme dans les manifestations, sans toutefois participer de manière directe, voire frontale à l'évènement. La distance prise, rendue possible par l'objectif de l'appareil, symbolise la position du chercheur qui souhaite être proche mais distancié par rapport à son objet d'étude.

3.2.4. : L'apport de données complémentaires par l'analyse statistique d'articles de presse

Les chercheurs en SHS français et allemands se sont jusque-là peu intéressés à la presse comme outil de travail pour étudier Stuttgart 21 et la contestation de ce projet. Il convient de mentionner l'article de Sabina Cornelius, Eva Dehoust et Carolin Häfner „Man kann verlieren – aber nicht kämpft, hat schon verloren!“ Fragen an Franz Schmider von der *Badischen Zeitung*⁴⁰⁰ dans l'ouvrage de référence „*Stuttgart 21*“ – *Ein Grossprojekt zwischen Protest und Akzeptanz*⁴⁰¹ édité par Frank Brettschneider et Wolfgang Schuster (Brettschneider et Schuster, 2013). Les auteurs s'intéressent dans ce chapitre d'ouvrage au *Badischen Zeitung* qui est un quotidien diffusé autour de l'ancien Pays de Bade fondé à Freiburg en Brisgau en 1946.

³⁹⁹ L'observation participante consiste à « participer à la vie et aux activités des enquêtés » (Mucchielli, 1996).

⁴⁰⁰ *Vous pouvez perdre mais ne vous battez pas, vous avez déjà perdu. Questions à Franz Schmider du „Badischen Zeitung“* (traduction de l'auteure du manuscrit).

⁴⁰¹ *Stuttgart 21. Un projet d'envergure entre opposition et acceptation* (traduction de l'auteure du manuscrit).

Sa diffusion concerne principalement le district de Freiburg, voire le *Land*. Fort de leurs analyses et de notre ligne directrice multiscale nous souhaitons sélectionner des journaux de renommée nationale et européenne. Le choix s'est porté sur deux journaux : un hebdomadaire allemand (*Die Zeit*) et un média européen en continu (*Euronews*) diffusés tous les deux à l'échelle mondiale.

L'objectif de cette analyse consiste à mettre en relation les temporalités (du projet et de la contestation) avec le traitement effectué par certains médias. Nous formulons l'hypothèse qu'il existe un lien fort entre, d'une part les événements qui se déroulés à Stuttgart dans le cadre de l'opposition à S21 et d'autre part l'omniprésence de ce thème dans les articles de presse. Etant donné que notre sujet de thèse est centré sur le caractère multiscale du projet S21 et de sa contestation, il paraissait pertinent de confronter notre analyse géographique à la médiatisation de ce dossier épineux dans la presse rayonnant à un échelon non seulement local mais aussi national et européen. Contrairement à ce que nous avons envisagé en début de thèse, nous n'avons pas mené à bien l'analyse d'un journal local et régional tels que le *Stuttgarter Zeitung* ou le *Stuttgarter Nachrichten*. D'un point de vue pratique, le foisonnement des données disponibles (environ plus de 2000 articles sur la période étudiée) ne pouvait pas être traité en plus des articles des autres journaux et des autres matériaux détaillés en amont. De plus l'accès virtuel n'étant pas total pour les articles de la période choisie ce travail ne pouvait pas être réalisé à distance. Scientifiquement nous avons pris conscience qu'il était peu évident de prendre appui sur un journal local sans prendre en compte au préalable l'ensemble des biais inhérents au traitement d'un sujet fortement controversé dans des journaux locaux qui publient à ce sujet depuis plus de 30 ans⁴⁰². L'autre argument repose sur le risque de procéder à une monographie en se centrant sur des données de la ville, du *Land* et sur une analyse de presse d'un journal de Stuttgart.

Constitution des corpus

La constitution des corpus a été opérée en fonction de l'angle choisi pour notre étude, à savoir rendre compte de la médiatisation de l'opposition au projet dans des espaces qui ne sont pas concernés directement par le projet. Concernant l'échelon européen nous étudierons *Euronews* (environ 4 millions de téléspectateurs/jour et plus de 7 millions d'internautes/mois)⁴⁰³ et pour l'échelon national l'hebdomadaire *Die Zeit* (environ 520 000

⁴⁰² Par l'intermédiaire de nos séjours de recherche au *Städtebau-Institut* nous avons pu avoir accès aux archives du Professeur Reuter qui conserva de nombreuses coupures de presse depuis le milieu des années 1980.

⁴⁰³ Données *Wikipédia* 2015.

exemplaires tirés/semaine)⁴⁰⁴. Les articles collectés sont parus entre janvier 2009 et décembre 2018 afin d'obtenir des données sur une décennie. *Euronews* est une chaîne de télévision européenne fondée en 1993 et qui par ses articles multilingues publiés en ligne nous a permis de comprendre la diffusion en français et en allemand des informations sur Stuttgart 21 à l'échelon européen. *Die Zeit* est un journal hebdomadaire allemand créé en 1946 à Hambourg et diffusé nationalement. Afin d'obtenir une plus grande représentativité des sources journalistiques allemandes il nous a semblé pertinent de prendre en considération un média quotidien ainsi qu'un journal hebdomadaire.

La méthode d'analyse de la presse a suivi les démarches suivantes :

1) La collecte d'informations de seconde main : la collecte des articles de presse

La collecte des différents articles sélectionnés, d'après leur date de parution en lien avec les bornes chronologiques définies (cf. supra), s'est faite par l'intermédiaire d'internet. L'ensemble des articles collectés sont en langue allemande exceptés ceux d'*Euronews*, seul média qui existe en allemand et en français. L'unique critère de sélection des articles, hormis la date de parution, a été celui du sujet traité dans l'article. Nous avons procédé à des recherches simples sur chacun des sites internet des journaux afin de rassembler l'ensemble des articles qui mentionnaient « Stuttgart 21 » ou « Stuttgart21 ».

2) Le codage : établissement des modalités

Le moissonnage des articles effectué, nous intégrons l'ensemble des métadonnées dans deux tables attributaires, une pour chacun des journaux étudiés (Tableau 20 et Tableau 21).

3) Le traitement des données par l'intermédiaire des analyses statistiques

À partir du tableau que nous avons rempli nous avons procédé à une analyse quantitative pour chacun des médias. Nous nous sommes intéressés à la fréquence de publication des articles en émettant l'hypothèse que davantage d'articles étaient publiés au plus fort de la contestation entre 2009 et 2012.

4) L'interprétation : vers la généralisation des faits

Nos arguments seront détaillés au cours de la partie III.

⁴⁰⁴ Données Wikipédia 2020.

Titre de l'article	Auteur(s)	Date de parution	Point de vue défendu	Chapeau	URL
„Lassen wir's!“	Ein Kommentar von Matthias Breitingner	30/11/2016	Opposition	Die Bahn verklagt Baden-Württemberg. Das Land soll sich an den Mehrkosten von Stuttgart 21 beteiligen. Es ist Zeit für die Wahrheit: Keiner will das Bauprojekt mehr.	http://www.zeit.de/mobilitaet/2016-11/stuttgart-21-baden-wuerttemberg-deutsche-bahn-klage-mehrkosten

Tableau 20 : Extrait de la base de données concernant les articles de l'hebdomadaire *Die Zeit*
Auteure : Volin, 2018, UMR EVS

Titre de l'article	Date de parution	Point de vue défendu	Langue de parution	URL
„Stuttgart-21-umstrittener-hightech-bahnhof“	03/02/2010	Porteurs de projet	ALL	http://de.euronews.com/2010/02/03/stuttgart-21-umstrittener-hightech-bahnhof

Tableau 21 : Extrait de la base de données concernant des articles d'*Euronews*
Auteure : Volin, 2018, UMR EVS

Conclusion du chapitre 3

Ce chapitre rend compte de la méthode et des outils sélectionnés pour mettre en œuvre celle-ci. Les choix opérés, notamment sur la langue de tenue des entretiens a permis d'obtenir des entretiens longs et de qualité avec une pluralité d'acteurs ce qui correspond à notre volonté d'appréhender les enjeux des projets à travers une triangulation des résultats partisans, opposants ou curieux dont les recherches les ont également amenés sur ce terrain). Nous avons pu rencontrer des acteurs qui ont œuvré à des temporalités différentes dans les projets, parfois dès le début, ce qui semble primordiale pour aborder la chronologie du projet et obtenir une analyse de première main. La postérité de nos séjours de terrain par rapport aux événements les plus marquants à Stuttgart reste ambivalente. D'une part cela nous a permis un accès facilité aux acteurs majeurs qui ont participé et participent encore parfois au projet puisqu'ils étaient moins sollicités sur le terrain. D'autre part cela nous a éloigné des très nombreux opposants qui ne participaient plus aux manifestations que nous avons observées. Certains groupes d'opposition, en particulier qui rassemblaient de jeunes citoyens, ne semblaient plus en activité ce qui n'a pas permis de nous entretenir avec eux. Ces difficultés d'accès à des membres de l'opposition issus de la société civile justifient le recours à d'autres données collectées *in situ* ou à distance dans le but d'étudier la contestation, principalement à Stuttgart 21. Nous avons ainsi procédé au recueil et à l'exploitation de données (notamment pour l'étude de la presse) en France grâce aux ressources électroniques et en Allemagne lors d'une campagne de terrain longue et de plusieurs courts séjours.

L'ensemble des méthodes qualitatives et quantitatives convoquées pour nos recherches doctorales servent deux idées fortes qui ancrent notre travail en géographie. Nous revendiquons une approche multiscalaire inédite des enjeux inhérents aux projets Stuttgart 21, à celui de la nouvelle LGV Wendlingen-Ulm et à celui de la Magistrale. En complément nous proposons un examen du conflit d'aménagement en cours à Stuttgart grâce à une boîte à outils théorique et empirique de géographe.

Conclusion de la partie I

Cette première partie a été initiée par le constat antérieur à la thèse de la rareté des travaux de géographes français sur notre terrain, ce qui fut l'objet de développements au cœur de la thèse concernant l'état de l'art et la méthodologie. Notre mémoire de recherche de Master a fourni des éléments sur la ville de Stuttgart et sa région auxquels s'intéressent très peu de géographes français en dépit de sa proximité géographique avec la France ainsi que de son dynamisme économique. Nous avons également pris conscience du caractère europhile du *Land* du BW et de sa ville-capitale, ce qui constitua un objet pertinent et passionnant pour la géographe en herbe que j'étais. L'implication du *Land* du BW dans une nouvelle entité de coopération transnationale en 2011, la Macro-région Danube, mettait en exergue dès 2012, la capacité et la volonté des acteurs régionaux de briller discrètement sur la scène européenne. Nous avons ainsi explicité nos terrains de thèse et avons confirmé la puissance de cette capitale régionale d'envergure européenne.

Stuttgart est pour nous le terrain d'une recherche dédiée à deux objets pour lesquels la littérature française demeure abondante, la géographie des infrastructures et celle des conflits d'aménagement lues à l'aune du projet Stuttgart 21. Les travaux de Nils Le Bot (Le Bot, 2019) dans le cadre de sa thèse portait également, en partie, sur le projet S21 et montraient les perspectives de celui-ci grâce à une méthodologie prospective. Notre apport repose sur le croisement de notre cas d'étude avec une lecture de littérature scientifique, littérature grise et d'essais militants au sujet de projets de gare contestés. Notre travail bibliographique aboutit à la rédaction de trois hypothèses de recherche qui ont pour connexion une approche systémique multi-acteurs et multi-échelles.

Nous avons employé pour ce faire une méthode composite qualitative et quantitative matérialisées par l'utilisation d'outils, par l'exemple le recueil de données à propos des Manifestations du lundi, compilées tout au long du doctorat. Notre plus-value de géographe repose sur le choix d'outils spécifiques destinés à étudier le conflit d'aménagement dans ses dimensions chonotopiques. Nos campagnes de terrain et notre ancrage académique dans la ville de Stuttgart ont donné lieu au recueil puis à l'exploitation de matériaux de première main.

Nous allons à présent détailler le projet principal étudié, Stuttgart 21 ainsi que son extension en direction de la Bavière grâce à la nouvelle LGV entre Wendlingen et Ulm. Quels sont les enjeux du projet Stuttgart 21 pour chacun des acteurs qui le portent ? Comment la construction de la nouvelle ligne LGV entre Wendlingen et Ulm cristallise-t-elle les ambitions du *Land* dont les acteurs souhaitent améliorer l'accessibilité ferroviaire ?

Partie II : Stuttgart 21 et la nouvelle LGV Wendlingen- Ulm : deux projets imbriqués pour le réaménagement de la ville-capitale et du *Land*



Photo 11 : Porteur pour enfant ICE

Source : Centre d'information sur la nouvelle LGV W-U, Ville d'Ulm

Stuttgart 21 et la nouvelle Ligne à Grande Vitesse entre Wendlingen et Ulm (Figure 2) constituent deux éléments d'un projet global, le projet ferroviaire Stuttgart-Ulm⁴⁰⁵ (Figure 22) qui vise à améliorer l'accessibilité des métropoles du BW au premier rang desquelles, Stuttgart. Les infrastructures de transport sont au centre des deux projets et prennent forme de deux façons, le point et la ligne. D'une part Stuttgart 21 repose sur deux projets points⁴⁰⁶ avec la réhabilitation de la gare centrale et la création d'un hub multimodal au sein de l'aéroport. À cela s'ajoute le projet autour de la ligne reliant ces deux points en dix minutes grâce à la construction d'une liaison souterraine rapide (Figure 23). D'autre part la LGV Wendlingen-Ulm comprend tout d'abord un projet ligne⁴⁰⁷ incarnée par ladite LGV et ensuite un projet point principal par l'intermédiaire de la réhabilitation de la gare d'Ulm (Figure 23). Les objectifs fixés par les différents acteurs de ces projets visent ainsi un réaménagement des transports à l'échelon métropolitain (VRS) et à l'échelon régional, entre autres *via* la construction de nouvelles LGV. Nous avons également observé une volonté forte de la part des acteurs municipaux et métropolitains de concevoir des projets d'aménagement urbain. Ils se localisent dans les centres-villes de Stuttgart et Ulm et se manifestent par de vastes projets de réhabilitation urbaine en lien avec les aménagements ferroviaires réalisés qui rendent vacantes les anciennes emprises ferroviaires. Les gains escomptés à la suite de la réalisation des travaux concernent également des aspects économiques et environnementaux⁴⁰⁸ que nous développerons au cours des deux chapitres. Cette partie a ainsi pour but de comprendre les liens dans le temps et sur des espaces déterminés entre les différents acteurs des projets Stuttgart 21 et LGV Wendlingen-Ulm. Quels enjeux politiques, économiques et territoriaux prend en compte la mise en place de ces projets ? À une échelle plus fine, en quoi Stuttgart 21 cristallise-t-il les attentes d'aménagements dans une ville aux fortes contraintes topographiques ? Nous développerons nos analyses en deux temps autour du couple échelles/espaces – acteurs (Figure 22). Dans un premier temps, nous envisagerons l'échelon national et les acteurs associés afin de comprendre le cadre général dans lequel s'ancre le projet Stuttgart 21 (Chapitre 4). Nous réfléchirons dans un second temps à l'échelon régional et questionnerons les impacts économiques et spatiaux du projet de nouvelle (s) LGV (Chapitre 5).

⁴⁰⁵ *Bahnprojekt Stuttgart-Ulm* (BPSU).

⁴⁰⁶ Projet point dans le sens où la construction est fixée en un seul lieu donné.

⁴⁰⁷ Projet ligne dans le sens où la construction est réticulaire.

⁴⁰⁸ BPSU, Avantages du projet, informations disponibles en ligne et consultées le 10/09/2020.

URL : <https://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/projekt/vorteile-und-nutzen/uebersicht/>

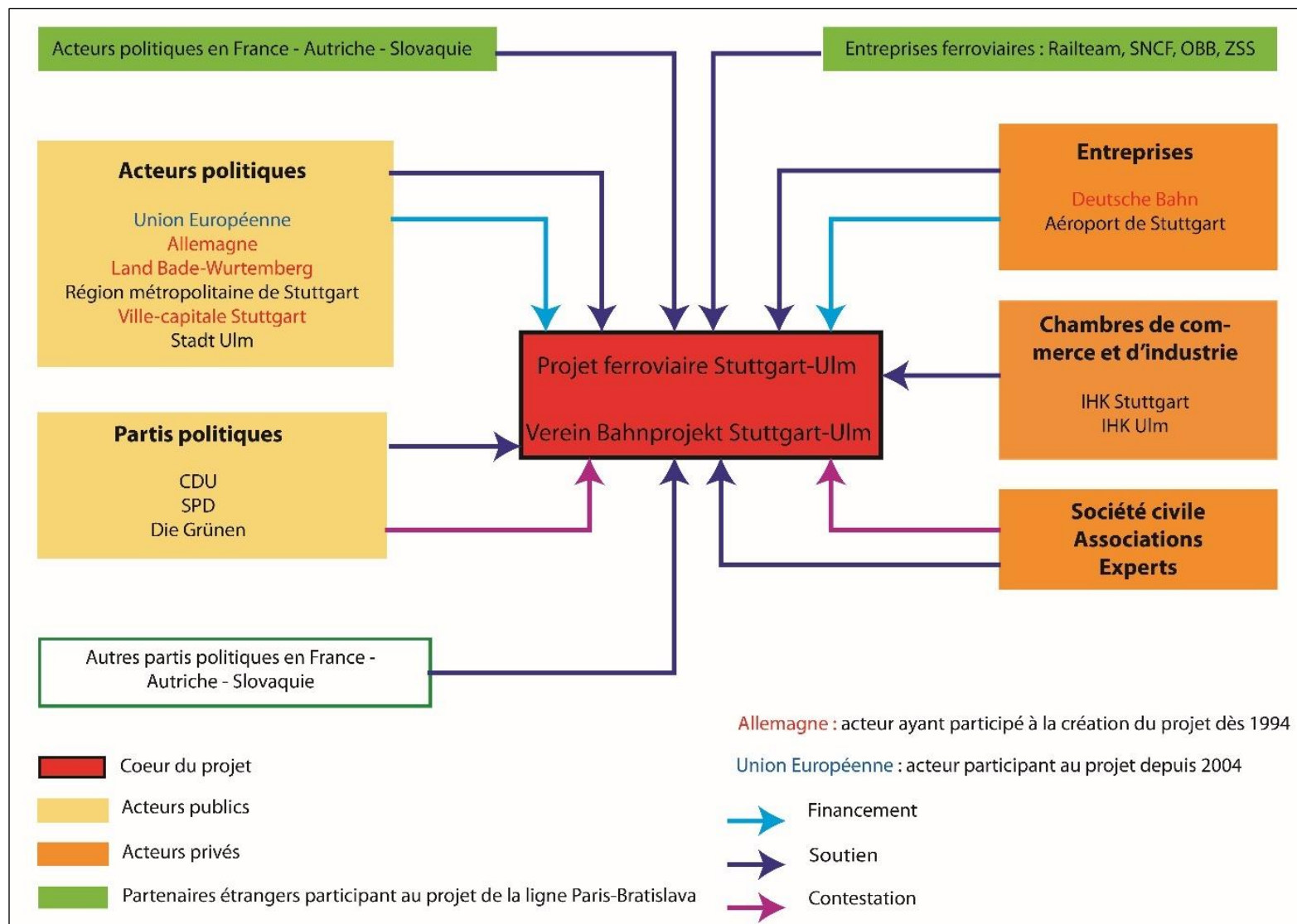


Figure 22 : Présentation des jeux d'acteurs du projet ferroviaire Stuttgart-Ulm
 Auteure : Volin, 2015, UMR EVS

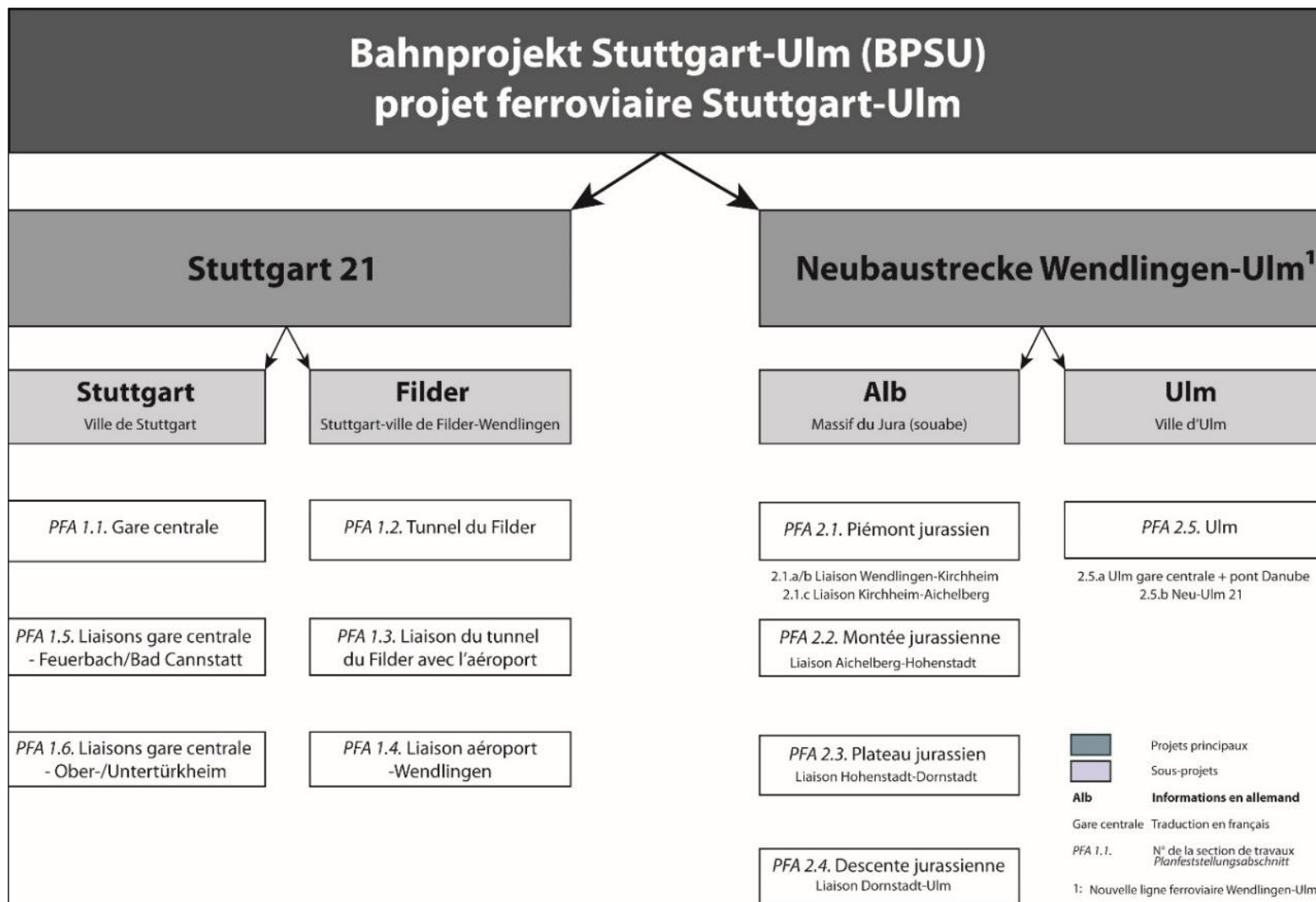


Figure 23 : Vue d'ensemble du projet ferroviaire Stuttgart-Ulm avec les différentes sections de travaux
Source : Streckenkarte Stuttgart 21-Neubaustrecke W-U, BPSU, 2016 ; adaptation Volin, 2018, UMR EVS

Chapitre 4 : Stuttgart 21, un projet d'aménagement à la fois ferroviaire et de réhabilitation urbaine

Le projet Stuttgart 21 comporte deux volets, celui des aménagements ferroviaires et celui des aménagements urbains qui se déclinent en logements, espace de travail, espaces publics ainsi que des espaces verts (Figure 24 et Figure 25). Si le but à atteindre semble celui d'une meilleure accessibilité des métropoles du *Land*, Stuttgart en tête, nous pouvons toutefois interroger les spécificités du contexte local dans lequel s'est mis en place le projet. Il s'agit donc d'essayer de comprendre le passage d'une politique nationale de réhabilitation des gares à un projet régional d'aménagements ferroviaires et urbains qui transforme la capitale du BW. Dans quelle mesure la ville de Stuttgart s'est-elle appropriée une décision prise à l'échelon national pour servir ses intérêts métropolitains ? Quelles autres villes font partie de ce vaste projet et quels sont leurs propres intérêts ? Nous reviendrons en premier lieu (4.1.) sur la chronologie du projet Stuttgart 21 ainsi que sur le pilotage multi acteurs et multi échelles. En second lieu (4.2.) nous expliquerons les projets d'aménagements urbains qui ont été pensés en lien avec les aménagements ferroviaires. Les opportunités foncières dans le centre-ville de Stuttgart restent rares (Chapitre 2) et les espaces libérés à la suite des travaux sont l'objet de convoitise par des acteurs publics et privés. Nous verrons quels équipements ont été retenus et quelle est la nouvelle occupation des sols dans les arrondissements centre⁴⁰⁹ et nord⁴¹⁰ de la ville de Stuttgart (Annexe 2 et Annexe 4).

⁴⁰⁹ *Stuttgart-Mitte.*

⁴¹⁰ *Stuttgart-Nord.*

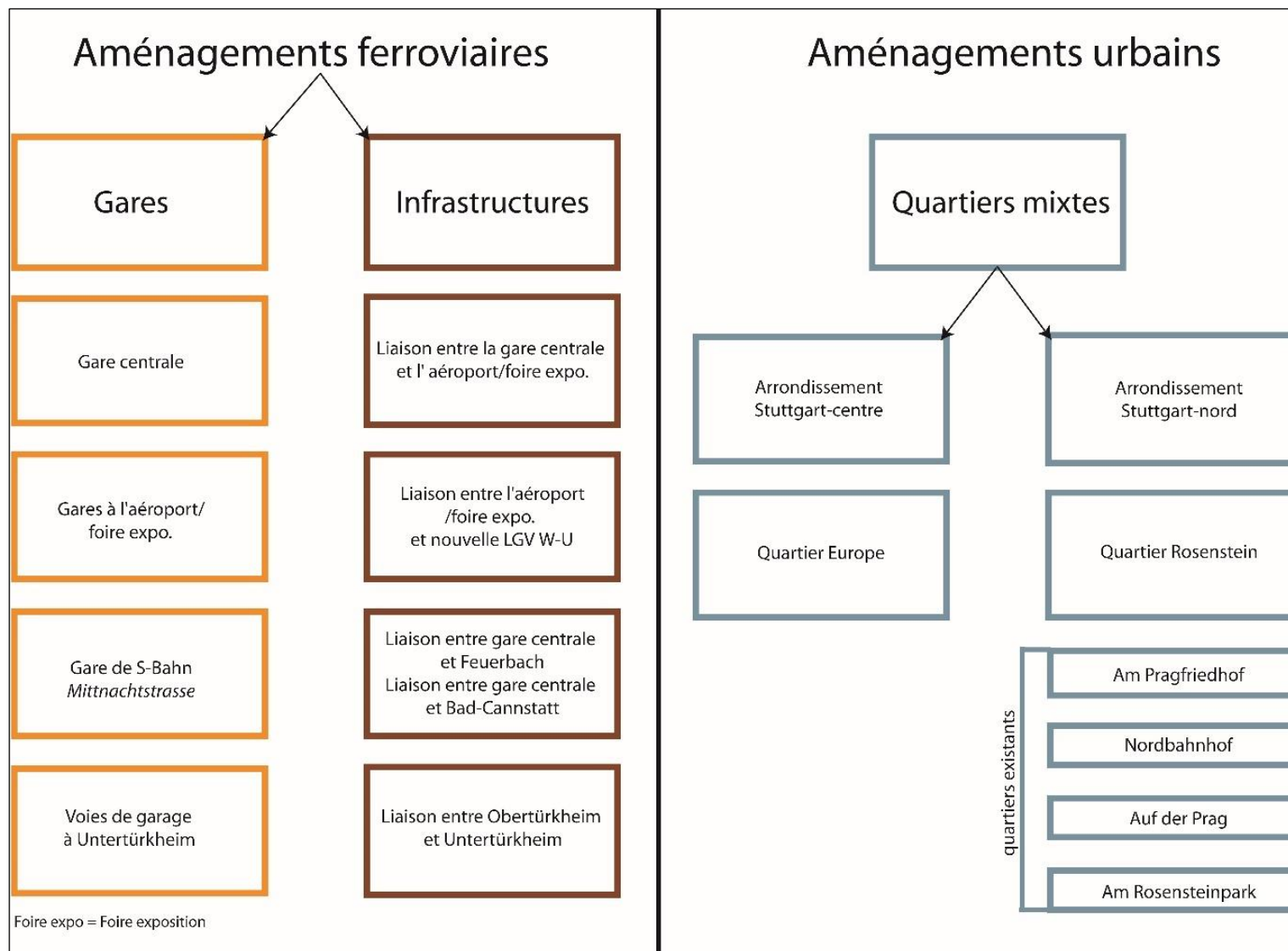
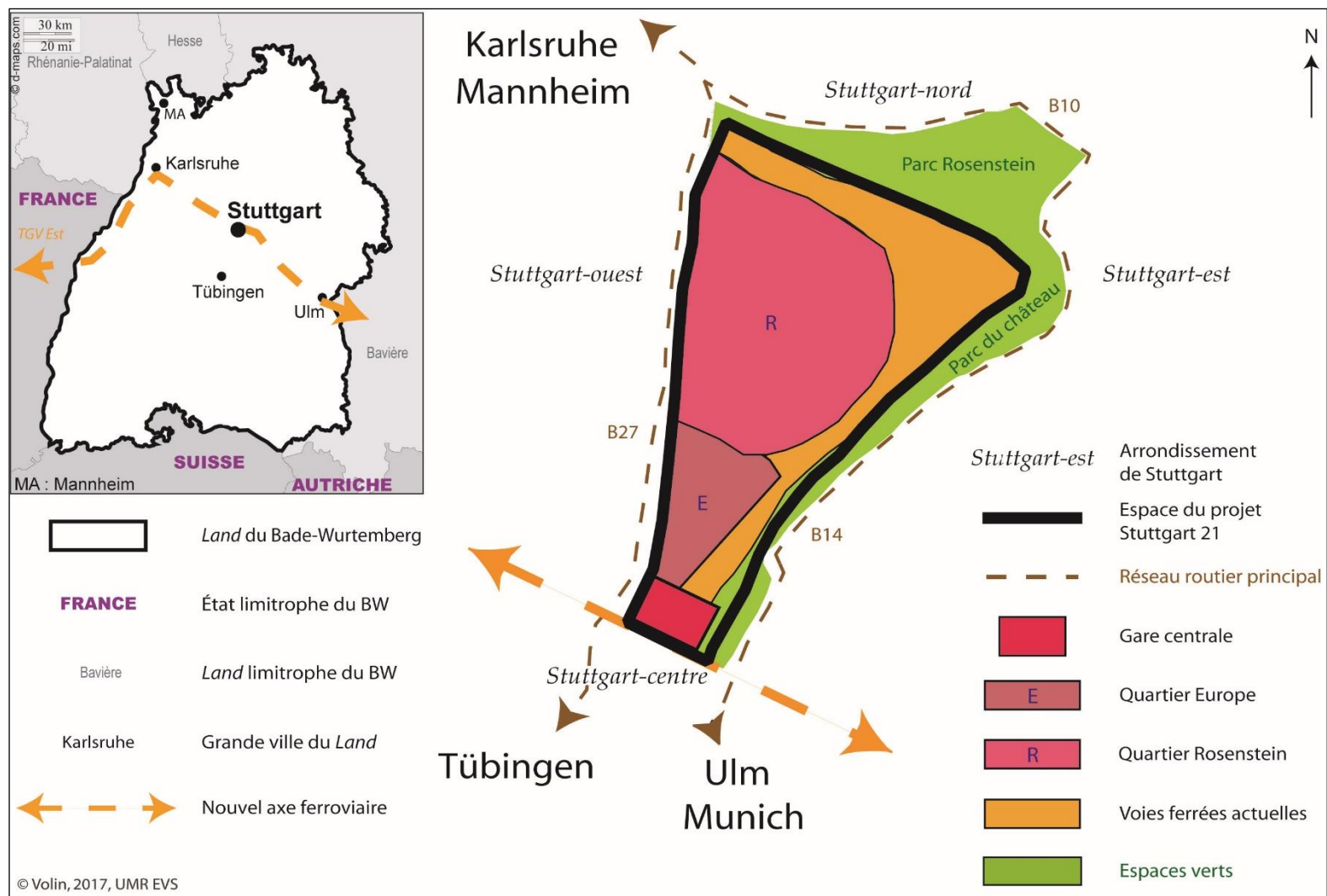


Figure 24 : Vue d'ensemble du projet Stuttgart 21
 Source : BPSU, adapté par Volin, 2018, UMR EVS



⁴¹¹ Sur ce schéma nous avons uniquement mentionné les projets d'aménagements urbains ainsi que l'orientation du nouvel axe ferroviaire Karlsruhe-Ulm.

4.1 : Stuttgart 21, un projet par et pour les acteurs nationaux épaulés par les acteurs locaux

Ce premier temps est consacré au cadre politique dans lequel a été élaboré le projet Stuttgart 21. Les acteurs nationaux (Bund et DB) ont occupé une place de premier rang, c'est-à-dire que la DB reste présente dans les espaces étudiés *via* les différentes infrastructures ferroviaires tandis que le Bund influence, à distance, certaines politiques appliquées régionalement et localement. Quel rôle ont donc réellement eu les pilotes politiques et économiques allemands agissant à l'échelle nationale ? Nous débuterons cette sous-partie (4.1.1) par l'étude du programme de réhabilitation des gares décidé par la DB au début des années 1990, nommé « Gares pour le XXI^{ème} siècle »⁴¹², en insistant sur les enjeux spécifiques à la ville de Stuttgart. Puis nous exposerons (4.1.2.) le déroulement de la mise en place du projet Stuttgart 21 en précisant la typologie des acteurs impliqués selon leur échelle d'intervention, leur financement et leur statut (public ou privé) et terminerons (4.1.3.) en dépeignant les chantiers qui se déroulent dans le cadre du volet Stuttgart 21 supervisé par le BPSU.

4.1.1. : Le grand projet de la DB, les gares pour le XXI^{ème} siècle

« La gare telle la cathédrale du XXI^{ème} siècle »⁴¹³ (Pfeifer, 2008)

Un programme national de réhabilitation des gares au début des années 1990

La DB au début des années 1990 met en place un programme national de réhabilitation des gares centrales nommé *Bahnhöfe 21* afin d'aménager des « Gares pour le XXI^{ème} siècle » (Dürr, 1996). Le programme comporte différents projets dits *Projekte 21*⁴¹⁴ qui visaient, principalement, à libérer des espaces sur lesquels se trouvaient les emprises ferroviaires afin de dégager des bénéfices pour la DB par la vente de ces parcelles et ainsi favoriser le développement urbain des métropoles concernées (Quadejacob, 2009). Cela pouvait se traduire dans les faits⁴¹⁵ par :

⁴¹² *Bahnhöfe 21*.

⁴¹³ „Bahnhof als Kathedrale des 21. Jahrhundert“.

⁴¹⁴ Projets pour le XXI^{ème} siècle.

⁴¹⁵ Chacun des éléments est indépendant et peut être associé aux autres. Les acteurs des municipalités concernées ont appliqué certains ou tous les principes préconisés.

- Le déplacement des bâtiments liés à l'exploitation ferroviaire en périphérie des villes,
- La mise en souterrain des voies ferrées,
- Le changement des *Kopfbahnhöfe*⁴¹⁶ en *Durchgangsbahnhöfe*⁴¹⁷,
- La réduction des longueurs minimum des voies par l'intermédiaire de nouvelles techniques d'exploitation ferroviaire (Winter, 1998).

Des études préalables⁴¹⁸ sont menées dès 1993 à la demande de la DB. L'objectif consiste à étudier d'une part les possibilités de modification de certaines gares terminus en gares traversantes (principalement Stuttgart, Francfort et Munich) et d'autre part les opportunités futures d'aménagements urbains des espaces ferroviaires vacants. 25 projets sont envisagés dans des métropoles allemandes dont Francfort, Munich et Stuttgart pour les plus importantes et auxquelles s'ajoutent entre autres Sarrebruck, Mannheim, Magdebourg et Neu-Ulm (Stuckenbrock, 2013). Certains de ces projets sont présentés en 1996 par la DB durant la Biennale d'Architecture de Venise dans une exposition intitulée « Renaissance des gares », ce qui concorde avec la parution d'un ouvrage éponyme rédigé par la fédération des architectes allemands, *Der Renaissance der Bahnhöfe. Die Stadt im 21. Jahrhundert*⁴¹⁹ (Bund Deutscher Architekten, 1996). Le titre révèle, selon nous, une vision systémique du projet urbain dans la mesure où aménagements ferroviaires et aménagements urbains classiques (habitat, espaces de travail et de loisirs) sont pensés en synergie. Les infrastructures de transport semblent indispensables au fonctionnement de la ville-centre et inversement, les flux (humains et non humains) présents dans la ville-centre alimentent les différents modes de transports. Les travaux contemporains des chercheurs confirment notre hypothèse en soutenant à la fin des années 1990 que « les gares seront considérées comme les pierres angulaires du développement urbain en tant que centralité du futur »⁴²⁰ (Winter, 1998, p.127).

Parmi l'ensemble des projets, nous avons fait le choix d'en présenter trois qui symbolisent le souhait de la DB de moderniser les gares centrales de métropoles de premier rang et de repenser les quartiers de gare sur les espaces désormais libres. Nous proposons ainsi une vue d'ensemble des projets Francfort 21, Munich 21 et Stuttgart 21 (Figure 26) étant donné

⁴¹⁶ Gare terminus aérienne.

⁴¹⁷ Gare traversante souterraine (Kubinszky, 1969).

⁴¹⁸ Par le cabinet d'architectes Gerkan, Marg et associés.

⁴¹⁹ *La renaissance des gares. La ville au XXI^{ème} siècle.*

⁴²⁰ „Die Bahnhöfe werden als städtebauliche Entwicklungssteine, als Stadtmitte der Zukunft betrachtet“.

leurs similarités et la pertinence de cet échantillon par rapport aux autres villes⁴²¹ concernées par le programme *Bahnhöfe 21* (E18, 2015). Le chapitre 2 nous a permis de comprendre la hiérarchie urbaine allemande dans laquelle, en termes de population, Munich occupe une place de premier ordre (deuxième ou troisième selon les années) tandis que Francfort et Stuttgart sont au cinquième et sixième rang (Figure 11). D'un point de vue macro, Francfort et Munich incarnent des villes semblables fortement ancrées dans le polycentrisme national. Stuttgart représente davantage une métropole régionale, certes puissante, mais qui ne rejoint pas les premières places du classement métropolitain national (Tableau 6). Ces trois métropoles connaissent néanmoins des aménagements ferroviaires municipaux semblables, ce qui constitue le cœur de notre comparaison. Au préalable, nous allons succinctement présenter la situation de la gare centrale dans chacune des trois métropoles⁴²².

La gare centrale de Francfort bénéficie d'une situation centrale dans la ville et comporte une gare terminus pour le trafic voyageur ouverte depuis 1888⁴²³ ainsi qu'un espace adjacent pour le trafic de marchandises et le triage mis en service la même année. Le projet Francfort 21 prévoyait le réaménagement de la gare terminus en une gare traversante, une mise en souterrain des voies ferrées de même que la cession des espaces occupés actuellement par la principale gare de fret de la ville. Les parcelles vacantes (138 ha) faisaient partie de la planification urbaine avec une occupation mixte des sols prévue (habitat, espaces de travail et espaces verts) (Winter, 1998, p.124) (Figure 26). La gare centrale de Munich jouit pareillement d'une position centrale dans la ville et polarise les flux de voyageurs de l'ensemble de la région⁴²⁴ depuis son ouverture en 1849⁴²⁵ (Kubinszky, 1969). Le projet Munich 21 envisageait le réaménagement de la gare terminus en une gare traversante ainsi que la mise en souterrain des voies ferrées. De nouveaux logements, espaces de travail et espaces verts étaient également programmés sur les 120 ha libérés par les voies ferrées (Figure 26).






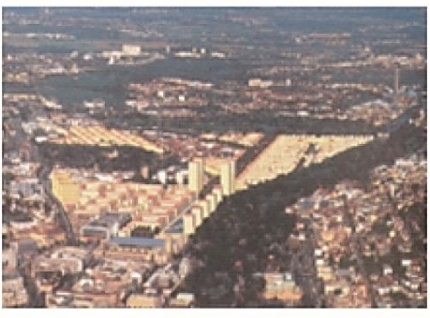


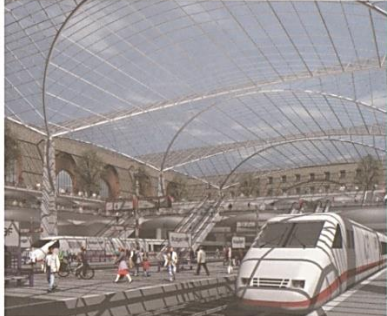
⁴²¹ Francfort, Munich et Stuttgart constituent un groupe homogène de trois métropoles d'envergure régionale, nationale voire européenne tandis que les autres villes sont polarisantes à l'échelon régional mais restent d'une moindre importance dans la hiérarchie urbaine allemande.

⁴²² Nous ne revenons pas sur celle de Stuttgart exposée dans le chapitre 2.

⁴²³ Francfort était auparavant pourvue de trois petites gares qui, à la fin du XIX^{ème} siècle, ne suffisaient plus au trafic ferroviaire grandissant. L'actuelle gare centrale a été construite en remplacement des anciennes gares occidentales de Francfort „Frankfurter Westbahnhöfe“.

⁴²⁴ La gare est considérée comme le hub ferroviaire bavarois, traduction de : „Bahnknotenpunkt Bayern“ (Kubinszky, 1969).

⁴²⁵ L'actuelle gare centrale de Munich remplace la première gare de la ville située dans le centre ancien qui brûla en 1847 et précipita la construction de la nouvelle gare centrale.

Villes Projet 21	Francfort Francfort 21	Munich Munich 21	Stuttgart Stuttgart 21
Vue avant le projet	<p>1</p> 	<p>2</p> 	<p>3</p> 
Aménagements prévus	<p>4</p> 	<p>5</p> 	<p>6</p> 
Aperçu du futur intérieur de la gare	<p>7</p> 	<p>8</p> 	<p>9</p> 

Conception et réalisation : © Volin, 2018; UMR EVS

Figure 26 : Vue d'ensemble de trois Projets 21
 Source : BDA, 1996 (vignettes 1 à 6) ; Gerkan, Marg et associés (vignettes 7 à 9)

La comparaison de ces trois projets a permis de comprendre les différents enjeux sous-jacents que sont : la planification d'un corridor écologique important afin de valoriser les espaces verts en ville, la mise en valeur des gares centrales qui doivent retrouver une image positive dans l'imaginaire urbain et être véritablement intégrées à la ville, ce qui peut s'effectuer par une prise en compte renforcée du patrimoine architectural de ces bâtiments (Winter, 1998, p.128).

Malgré ces similitudes, des différences subsistent entre ces trois projets et entre l'ensemble des autres Projets 21. Stuttgart apparaît comme le projet-pilote du programme et cela se manifeste, après la présentation officielle du projet en 1994, par la réalisation la même année d'une étude de faisabilité⁴²⁶. Cela donne lieu à un examen par les pairs⁴²⁷ mené en 1996 auquel a participé le cabinet d'architectes Gerkan, Marg et associés (porteurs des Projets 21). Des concours sont organisés pour la maîtrise d'ouvrage d'une part des aménagements urbains et d'autre part des aménagements ferroviaires (Winter, 1998, p.122). Le projet Stuttgart 21 incarne dans la décennie 1990 le repositionnement de la gare dans la ville en tant que centralité d'un nouvel urbanisme⁴²⁸ (Von Gerkan, 1996, p.56). « Les milieux politiques, médiatiques ainsi que l'opinion publique semblent avoir accueilli positivement le projet en 1994 »⁴²⁹ (Von Gerkan, 1996), ce qui constitue un atout pour la ville et explique, en partie, la pérennité du projet. Nous pouvons également nous demander dans quelle mesure la DB dirigée dans la décennie 1990 par Heinz Dürr⁴³⁰, originaire de Stuttgart, a influé sur les décisions prises dans le cadre de Stuttgart 21. Ce cas d'étude apparaît atypique, du fait de sa réalisation concrète, parmi les autres Projets 21 et nous allons à présent préciser l'état d'avancement des projets les plus significatifs.

Les autres projets : quelques réalisations mais des renoncements importants

Après avoir décrit les modalités spatio-temporelles de trois projets (Figure 26) que nous avons estimé semblables dans les profils de villes concernées, nous allons dépeindre trois autres projets (Tableau 22) choisis selon deux critères : le premier repose sur l'achèvement des travaux (Neu-Ulm et Sarrebruck) ou le fait que ceux-ci aient déjà commencé et le second tient au profil

⁴²⁶ *Machbarkeitsstudie.*

⁴²⁷ *Gutachterverfahren.*

⁴²⁸ „Der Bahnhof als Kern eines neuen Städtebaus“ (Von Gerkan, 1996).

⁴²⁹ „Das Echo aus Politik, Medien und der Öffentlichkeit war überwiegend positiv“ (Von Gerkan, 1996).

⁴³⁰ Heinz Dürr dirigea de 1991 à 1994 la *Reichsbahn* et la *Bundesbahn* puis devint président du conseil de la Deutsche Bahn de 1994 à 1997.

des villes étudiées, à savoir deux villes capitale de *Land*⁴³¹ (Sarrebbruck et Magdebourg) et une ville de moindre envergure Neu-Ulm⁴³², chef-lieu de son arrondissement.

Ville (<i>Land</i>)		Neu-Ulm ⁴³³ (Bavière)	Sarrebbruck (Sarre)	Magdebourg (Saxe-Anhalt)
Statut administratif		Chef-lieu de l'arrondissement municipal	Ville-capitale du <i>Land</i>	Ville-capitale du <i>Land</i>
Population en 2019		63 000 hab.	183 000 hab.	242 000 hab.
Type de gare (date d'ouverture de la gare)		Gare traversante (1853)	Gare traversante (1852)	Gare traversante (1873)
Travaux prévus	<i>Temporalités</i>	Travaux 2003-2008	2007	Depuis 2000-...
	<i>Projet</i>	Réduction du nombre de voies et abaissement des voies restantes	Modernisation de la gare	Modernisation des infrastructures
	<i>Aménagements</i>	<ul style="list-style-type: none"> quartier mixte : Grüne Höfe habitations dans le Glacipark centre commercial dans le Glacis Galaxie 	Construction du quartier Eurobahnhof ⁴³⁴	Optimisation des infrastructures ferroviaires afin de fluidifier le trafic national (ligne ouest-est Hanovre-Berlin)
	<i>Espace</i>	18 ha disponibles	20 ha disponibles	35 ha disponibles
	<i>Statut</i>	Projet achevé	Projet achevé	Projet en cours

Tableau 22 : Présentation de trois projets terminés ou toujours en cours

Sources : Informations disponibles sur les sites internet des villes concernées⁴³⁵ et site internet de la DB⁴³⁶

Auteurs : Volin, 2018, UMR EVS

⁴³¹ Villes classées comme centre urbain de première importance (*Oberzentren*) tout comme Francfort, Munich et Stuttgart mais inférieures dans la hiérarchie urbaine.

⁴³² Ville également classée parmi les centres urbains de première importance quand elle est jumelée avec Ulm (*Land* du BW).

⁴³³ Présentation de l'ensemble du projet par la ville disponible en ligne, consultée le 10/09/2020.

URL : <https://nu.neu-ulm.de/de/stadt-politik/stadtentwicklung/stadtplanung/neu-ulm-21/>

⁴³⁴ Présentations du projet et des réalisations disponibles, consultés le 10/09/2020.

URL : <http://www.eurobahnhof-sb.de/standort/uebersicht/>

⁴³⁵ Notes précédentes pour Neu-Ulm et Sarrebbruck.

Magdebourg, documents disponibles et consultés le 10/09/2020.

URL : <https://www.magdeburg.de/Start/B%C3%BCrger-Stadt/Leben-in-Magdeburg/Verkehr/Eisenbahn%C3%BCberf%C3%BChrung-Ernst-Reuter-Allee/Bauprojekt>

⁴³⁶ Neu-Ulm, documents disponibles en ligne et consultés le 10/09/2020.

URL : <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/ulm-augsburg>

Magdebourg, documents disponibles en ligne et consultés le 10/09/2020.

URL : <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/knoten-magdeburg>

Les configurations présentées ici varient sur deux points de celles exposées précédemment : d'une part la taille des parcelles disponibles pour la rénovation urbaine et d'autre part le degré d'avancement du projet. Les espaces libérés par les réaménagements ferroviaires sont quatre à cinq fois inférieurs à ceux détaillés auparavant, néanmoins l'importance du trafic⁴³⁷ de ces trois gares est également moindre⁴³⁸, ce qui implique des emprises ferroviaires plus petites. Nous avons fait le choix de détailler ces trois projets (+ Stuttgart 21) puisque ce sont les seuls et (rares) à être commencés et même achevés pour les villes de Neu-Ulm et Sarrebruck traduisant des enjeux méso et micro en termes d'aménagements ferroviaires et urbains qui sont, en grande partie, similaires à ceux de Stuttgart 21.

En adoptant une grille de lecture à l'échelon régional nous avons constaté que ces villes sont situées sur des axes ferroviaires structurants de l'espace allemand. Si les enjeux pour Neu-Ulm et Sarrebruck restent une meilleure accessibilité à l'échelle méso nous pouvons également raisonner à l'échelon national voire européen dans la mesure où ces deux villes sont traversées par des corridors européens de transport, tout comme Stuttgart. Neu-Ulm fait partie de la ligne Stuttgart-Ulm-Passau-Munich qui est en cours de modernisation et dont la réticularité s'étend jusqu'à Paris vers l'ouest et jusqu'à Budapest vers l'est (Chapitre 2.) Le projet Neu-Ulm 21 apparaît comme d'autant plus informatif pour notre étude puisque cette ville est voisine de celle d'Ulm dont la municipalité a également entrepris un vaste programme d'aménagement ferroviaire et urbain⁴³⁹ dont nous parlerons dans le chapitre 5. Sarrebruck, quant à elle, constitue un carrefour sur la nouvelle LGV Paris-Francfort (LGV Est) et prend part au corridor Atlantique⁴⁴⁰ (Chapitre 2). Le second point commun de ces projets avec Stuttgart 21 réside dans la construction d'un nouveau quartier selon le standard de « l'Euroquartier de gare » (Delage, 2013, p.89). Le quartier *Eurobahnhof*⁴⁴¹ de Sarrebruck et celui de *Grüne Höfe*⁴⁴² à Neu-Ulm

⁴³⁷ Les gares centrales de Francfort, Munich et Stuttgart accueillent de 250 000 (Stuttgart) à 450 000 (Francfort, Munich) voyageurs/jour et représentent des installations de Catégories 1 (catégorie la plus importante dans les six établies par la DB et représentant de très grandes gares) [typologie des gares de la DB parmi les 5662 gares voyageurs existantes en 2016 – BMVI].

⁴³⁸ Les gares centrales de Magdebourg et Sarrebruck sont en catégorie 2 (grandes gares) et celle de Neu-Ulm en catégorie 4 (gares avec un fort trafic de proximité) [typologie des gares de la DB].

⁴³⁹ Projet intitulé *City Bahnhof Ulm*, Informations disponibles en ligne et, consultées le 10/09/2020.

URL : <https://www.ulm.de/rathaus/stadtpolitik/ulm-baut-um/masterplan-citybahnhof-ulm>

⁴⁴⁰ La ville se trouve sur la branche du corridor qui se termine à Mannheim, les autres terminaux étant Strasbourg à l'est et le Havre au nord (Commission européenne, 2013).

⁴⁴¹ Site internet du projet, consulté en ligne le 10/09/2020.

URL: <http://www.eurobahnhof-sb.de/startseite/>

⁴⁴² Site internet du projet, consulté en ligne le 10/09/2020.

URL : <https://nu.neu-ulm.de/de/stadt-politik/stadtentwicklung/stadtplanung/neu-ulm-21/gruene-hoefe/>

peuvent être envisagés comme des quartiers urbains standardisés dans lesquels se concentrent des fonctions mixtes d’habitat, d’espaces de travail pour des fonctions tertiaires ainsi que des espaces verts. La verticalité du bâti, les aménités disponibles (connexion immédiate à la gare centrale qui accueille des ICE, hôtels...) ainsi que la toponymie (*Europaallee* à Sarrebruck) représentent des caractéristiques communes à d’autres « Euroquartier de gare ». Nous étudierons sous cet angle, le cas stuttgartois à la fin de ce chapitre (4.2.1.).

La dernière catégorie des Projets 21, après celle des projets achevés et ceux en cours, regroupe les villes qui n’ont pas mis en place les travaux qui étaient prévus dans le cadre du programme *Bahnhöfe 21* mais qui ont réalisé d’autres aménagements ferroviaires et urbains. Les gares centrales de Francfort et Munich restent des gares terminus, néanmoins des travaux ont été opérés sur les infrastructures ferroviaires situées dans le centre-ville.

En ce qui concerne la gare de Francfort, les travaux se sont concrétisés dans les années 2000 par le renouvellement des toits au-dessus des voies ainsi que d’autres opérations⁴⁴³ sans que la structure du bâtiment ne soit modifiée. Des réaménagements sont prévus dans les étages inférieurs de la gare qui concentrent les activités commerciales ainsi que l’accès aux transports en commun. Si les travaux à l’intérieur de la gare sont de moins grande ampleur que ce que le projet Francfort 21 prévoyait, le réaménagement de l’emprise ferroviaire de la gare de marchandises a bien eu lieu. Le quartier Europe⁴⁴⁴ prend place sur l’ancienne gare de marchandises et la gare de triage (Figure 26 – vignette 1) située au nord-ouest de la gare centrale. La municipalité a souhaité élaborer un véritable quartier⁴⁴⁵ mixte⁴⁴⁶ (habitat, espaces de travail et espaces verts) idéalement positionné entre la gare centrale et la foire d’exposition⁴⁴⁷ et considère « la construction de ce quartier comme un des plus grands projets d’aménagements urbains en Allemagne »⁴⁴⁸.

⁴⁴³ Site internet de la DB, page consacrée aux travaux prévus dans la gare centrale de Francfort, informations disponibles en ligne et consultées en ligne le 10/09/2020.

URL : <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/frankfurt-m-hbf>

⁴⁴⁴ *Europaviertel*, page internet de la municipalité consacrée au projet disponible en ligne et consultée le 10/09/2020.

URL : https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/europaviertel_5196.html

⁴⁴⁵ Quartier construit entre 1999 et 2015. Documents disponibles en ligne et consultés le 10/09/2020.

URL : <http://reportage.hessenschau.de/europaviertel#1311>

⁴⁴⁶ Prévision de 30 000 places de travail et environ 3500 logements.

⁴⁴⁷ *Messe*.

⁴⁴⁸ „der bau des Europaviertels ist eines der grössten Städtebaulichen Projekte Deutschlands“ Service d’urbanisme de la ville de Francfort, documents disponibles et consultés en ligne le 10/09/2020.

URL : https://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de/europaviertel_5196.html?psid=0p2ct3r35k39shpnroij5aorm5

Les objectifs souhaités par la ville de Francfort se retrouvent à Munich dont les dirigeants soutiennent l'idée de faire de la gare une nouvelle centralité et devenir « une porte d'entrée dans la ville moderne »⁴⁴⁹. La municipalité prévoit de réaliser des aménagements à l'intérieur et à l'extérieur de la gare en accord avec la DB, prenant la forme d'une modernisation du hall d'entrée principal ainsi que des ailes du bâtiment de même qu'un réaménagement des espaces devant la gare⁴⁵⁰. La singularité de Munich par rapport à Francfort et Stuttgart réside dans une forme d'aménagements urbains multi sites qui ne prévoit pas la construction d'un « Euroquartier de gare », comme cela était prévu par le projet Munich 21. Les raisons de l'abandon des projets Francfort 21 et Munich 21 restent multiples relevant conjointement d'aspects financiers⁴⁵¹, d'aspect politique dans la mesure où les municipalités n'ont pas soutenu le projet en l'état, et d'aspects sociaux par l'intermédiaire de contestation citoyenne⁴⁵² face aux projets (Gietinger, 2011).

Le cadrage historique auquel nous avons procédé apparaît nécessaire pour saisir des enjeux spécifiques en ce qui concerne certains acteurs et certains espaces. La DB ainsi que la municipalité de Stuttgart jouent incontestablement les premiers rôles dans le projet Stuttgart 21. À la dimension actorielle s'ajoute celle des territoires (métropolitains et intra-urbains représentés par le quartier de gare) qui deviennent les supports de ces grands projets d'aménagements ferroviaires et urbains. Nous avons ici un aperçu de l'imbrication des acteurs et des échelles qui constituent le cœur de notre approche, appliqué au cas du projet Stuttgart 21 dont nous allons, à présent, retracer la chronologie.

⁴⁴⁹ „Aus dem Bahnhof [...] soll ein modernes Tor zur Stadt werden“, site internet de la municipalité de Munich, informations disponibles en ligne et consultées le 10/09/2020.

URL : <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Projekte/Hauptbahnhof.html>

⁴⁵⁰ Site internet de la municipalité de Munich, documents disponibles et consultés en ligne le 10/09/2020.

URL : <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Projekte/Hauptbahnhof.html>

⁴⁵¹ Abandon du projet Francfort 21 du fait du coût trop élevé dès 2001 alors même que la valeur du foncier est élevée compte-tenu de la situation du quartier de gare au sein même de la ville (Gietinger, 2011).

⁴⁵² Initiative Francfort 22 par exemple qui rejette le projet Francfort 21 et propose la construction d'une autre gare plus au sud de la ville pour délester la gare centrale.

4.1.2. : Copilotage du projet par les acteurs du Bund, du *Land*, de la VRS et de la ville

Nous allons présenter quelques éléments clés du projet Stuttgart 21 (Figure 24) avant de détailler les acteurs en présence et les espaces concernés. L'objectif est de donner ici une vue d'ensemble des deux volets présentés dans la Figure 23, les aménagements ferroviaires et les aménagements urbains. Les exemples plus précis d'aménagements ferroviaires (4.1.3.) et de projets d'urbanisme (4.2) feront l'objet de développements ultérieurs.

Les différentes sections ⁴⁵³ (Figure 27 et Figure 28) présentent uniquement les aménagements ferroviaires qui portent, soit sur la création ou la réhabilitation de gares, soit sur la construction ou la modernisation d'infrastructures de transports matérialisées par les voies ferrées. Les objectifs sont triples⁴⁵⁴ d'après les porteurs du projet (BPSU) avec l'intention de dynamiser les flux de voyageurs dans cet espace. Les travaux devront conduire à : une réduction des temps de trajet entre les différents hubs métropolitains, une amélioration générale des liaisons entre ces hubs et l'augmentation des capacités d'accueil de trains dans ces gares. Les six sections sont envisagées comme un projet global dont les différents maillons se situent, outre celui qui concerne la gare centrale (1.1.), d'une part au sud-est du hub central (sections 1.2., 1.3., et 1.4.) et d'autre part au nord-ouest de la ville-capitale (sections 1.5 et 1.6.).

- La section 1.1 regroupe les travaux menés dans la gare centrale de Stuttgart ainsi que le creusement de deux tunnels⁴⁵⁵.

Les sections situées au sud-est se concentrent sur trois projets autour de l'aéroport/foire-exposition (sections 1.2., 1.3., et 1.4.).

- La section 1.2. prolonge la section 1.1. en direction de l'aéroport/foire-exposition par le percement d'un tunnel⁴⁵⁶ de 9,5 km par lequel les trains pourront assurer une liaison rapide⁴⁵⁷.

⁴⁵³ Carte disponible en version numérique sur le site internet BPSU, consultée en ligne le 10/09/2020.

⁴⁵⁴ Sans être hiérarchisés dans les explications que nous donnons ici.

⁴⁵⁵ *Nordkopf* et *Südkopf*.

⁴⁵⁶ *Fildertunnel*.

⁴⁵⁷ Liaison en 10 minutes au lieu de 30 actuellement (BPSU, 2018).

- La section 1.3. comprend :
 - l'aménagement de deux gares dans l'aéroport, le percement de tunnels (2,2 km et 1,6 km) pour relier la ligne Stuttgart-Ulm à l'aéroport (1.3.a),
 - la modernisation de l'ancienne gare de *S-Bahn* „Flughafen-Messe“ qui deviendra „Station 3. Gleis“ et permettra de circuler en direction de Böblingen sur la ligne Gäubahn⁴⁵⁸ (1.3.b).
- La section 1.4. prend en charge la construction d'une nouvelle ligne rapide entre l'aéroport/foire-exposition et la ville de Wendlingen dont une section d'environ 750m en tunnel.

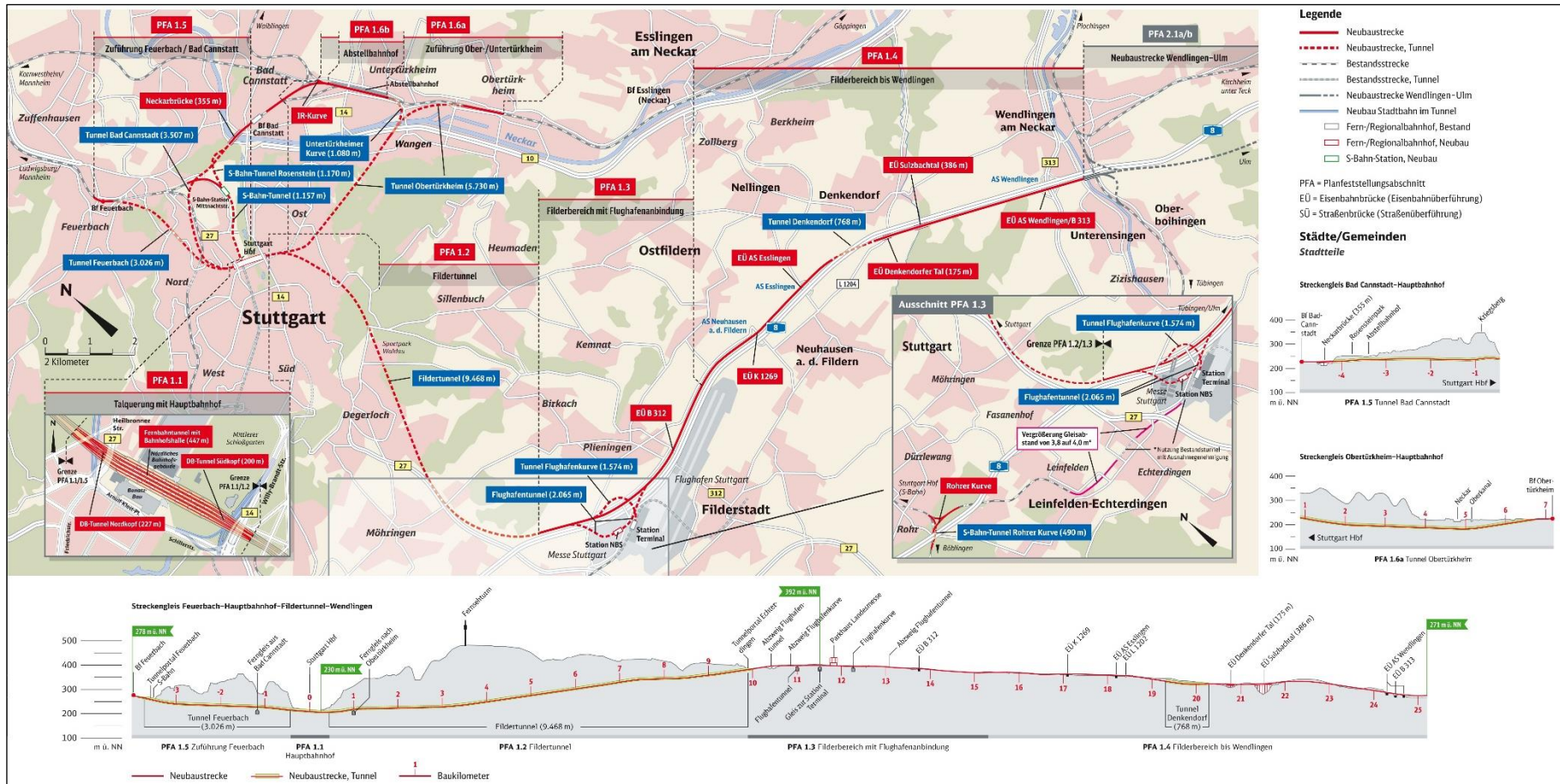
La liaison entre le projet Stuttgart 21 et la nouvelle ligne Wendlingen-Ulm s'effectue sur la commune de Wendlingen, ce que nous préciserons dans le chapitre 5.

Les sections situées au nord-ouest (1.5 et 1.6) de la gare centrale s'attachent davantage que les autres aux liaisons avec le réseau régional de transport (*S-Bahn*) :

- La section 1.5. prévoit :
 - la construction de deux tunnels (3 km et 3,5 km) pour relier la gare centrale aux lignes existantes en direction de Ludwigsburg, Mannheim (jonction à Feuerbach) et Bad Cannstatt *via* la gare du même nom,
 - une nouvelle gare de *S-Bahn* *Mittnachtstrasse* constituant le nouveau hub du réseau *S-Bahn*, remplaçant la gare centrale dans cette fonction. Cet aménagement nécessite la construction d'une liaison souterraine (1,2 km de tunnel) entre la nouvelle gare de *S-Bahn* et la gare centrale.
- La section 1.6. a pour but de :
 - joindre en souterrain la gare centrale et les quartiers de Untertürkheim et Obertürkheim par le percement d'un tunnel de 5,7 km (1.6.a),
 - d'établir une liaison entre les nouveaux espaces de garage (1.6.b) et de réparation des trains situés à Untertürkheim et le périphérique de transport ferroviaire⁴⁵⁹.

⁴⁵⁸ Ligne ferroviaire reliant Stuttgart à Singen (puis le lac de Constance ou la Suisse), voie construite presque intégralement dans les années 1860-1870 pour le transport de passagers et de marchandises (Chapitre 2).

⁴⁵⁹ *Ringverkehr*.



— Nouvelle ligne ferroviaire
 - - - Nouvelle ligne ferroviaire en tunnel
 — Nouvelle ligne TC en tunnel
 □ Gare existante pour le trafic régional et longue distance
 □ Nouvelle gare pour le trafic régional et longue distance
Städte/Gemeinden : Villes/communes

— Ligne ferroviaire existante
 - - - Ligne ferroviaire existante en tunnel
 — Nouvelle ligne Wendingen-Ulm
 □ Nouvelle station de S-Bahn
 Stadtteile = quartier de la ville

PFA : Planfeststellungsabschnitt = section du plan des travaux
 EÜ : Eisenbahnbrücke = pont ferroviaire
 SÜ : Strassenbrücke = pont routier
 AS : Autobahnanschlussstelle = raccordement autoroutier

Figure 27 : Plan des travaux détaillant les six sections (1.1 à 1.6.)
 Source : Bahnprojekt Stuttgart-Ulm, Stuttgart 21-Streckenkarte 2019





Sections	1.2 (Tunnel Filder/Fildertunnel)			1.3 (Liaison aéroport et ligne pays de Gäu/Flughafenanbindung und Gäubahn)		1.4 (Route jusqu'à Wendlingen/Filderbereich bis Wendlingen)
Sous-sections	sortie sud	tunnels	arrivée sur l'aéroport	1.3.a	1.3.b	
Travaux	jonction entre la gare centrale et l'entrée des tunnels	percement entier de deux tunnels de 9,5 km chacun	voies aériennes qui longent l'autoroute A8	construction de 2 tunnels : « tunnel de l'embranchement avec l'aéroport » (1,6 km) + « tunnel de l'aéroport » (2,2 km)	voies ferrées + édification d'une troisième gare (Station 3. Gleis) en parallèle de la station de S-Bahn Terminal (actuellement Flughafen/Messe)	section de 10 km dont 1 tunnel (770m) + 12 ponts ferroviaires + 8 ponts routiers [pont de Sulzbachtal (365 m) et pont de la vallée de Denkendorf (175m)]
Photos	Travaux autour de la sortie sud de la gare, vue aérienne - 2016 	Vue sur l'intérieur du Tunnel Filder - 2017 	Vue aérienne sur la construction du portail entrée/sortie du Tunnel Filder - 2018 		Constructions du tunnel Denkendorf (premier plan) et du pont Denkendorf (second plan) - 2018 	„Sulzbachtalbrücke“, longeant PA8 Vue aérienne sur le pont ferroviaire construit à 40m de hauteur - 2017 
Légende des photos	Auteur : Armin Kilgus, adaptations Volin, 2019, UMREVS - Source : BPSU					

Figure 28 : Branche Filder du projet Stuttgart 21, travaux entre la gare centrale et Wendlingen

Sources : BPSU

Auteure : © Volin, 2019, UMR EVS

« Le projet de développement le plus important de la ville » (Kron, 2006, p.138)

Ce projet est le reflet d'une appréhension large du projet d'aménagement comme un « tout en synergie »⁴⁶⁰ (Stadt Stuttgart, 1997). Le périmètre de Stuttgart 21 se trouve dans les arrondissements de Stuttgart-centre⁴⁶¹ et Stuttgart-Nord⁴⁶² sur des parcelles d'une surface totale d'environ 100 ha⁴⁶³. La majorité des terrains appartiennent à la municipalité après le rachat de parcelles en 2001 à la DB (4.1.3.). La gare ainsi que la parcelle A1 (15,4 ha) continuent d'être la propriété de la DB. Les entrepôts de la Deutsche Post (4,6 ha) au nord-est de ces terrains restent aux mains de la poste allemande. Les autres espaces (80 % restant) répartis en quatre lots [A2 (10,5 ha), A3 (1,4 ha), B (43,1 ha), C1 + C2 + C2.1 + C2.2. (25 ha)] offrent la possibilité à la ville d'envisager de vastes aménagements dans le centre-ville (Annexe 16 ; Annexe 17). Le *Synergiekonzept* sous-tend le projet et a pour objectif « le développement d'un centre-ville revitalisé et densifié »⁴⁶⁴. Pour atteindre ce but les porteurs du projet ont adopté une approche systémique (Figure 29) dans le but de rentabiliser « la chance séculaire offerte à Stuttgart et sa région »⁴⁶⁵ par la vacance de 100 ha en centre-ville.

⁴⁶⁰ „Synergiekonzept“.

⁴⁶¹ *Stuttgart-Mitte*.

⁴⁶² *Stuttgart-Nord*.

⁴⁶³ 100 ha répartis à 27 % (A1 + A2 + A3) dans Stuttgart-centre et 73 % (B + C + *Paketpostamt*) dans Stuttgart-nord.

⁴⁶⁴ „revitalisierenden und nahverdichtenden Innenstadtentwicklung“ (Rothacker, 2011, p.9).

⁴⁶⁵ „die Jahrhundertchance für Stuttgart und die Region“ (Deutsche Bahn AG, 1995, p.6).

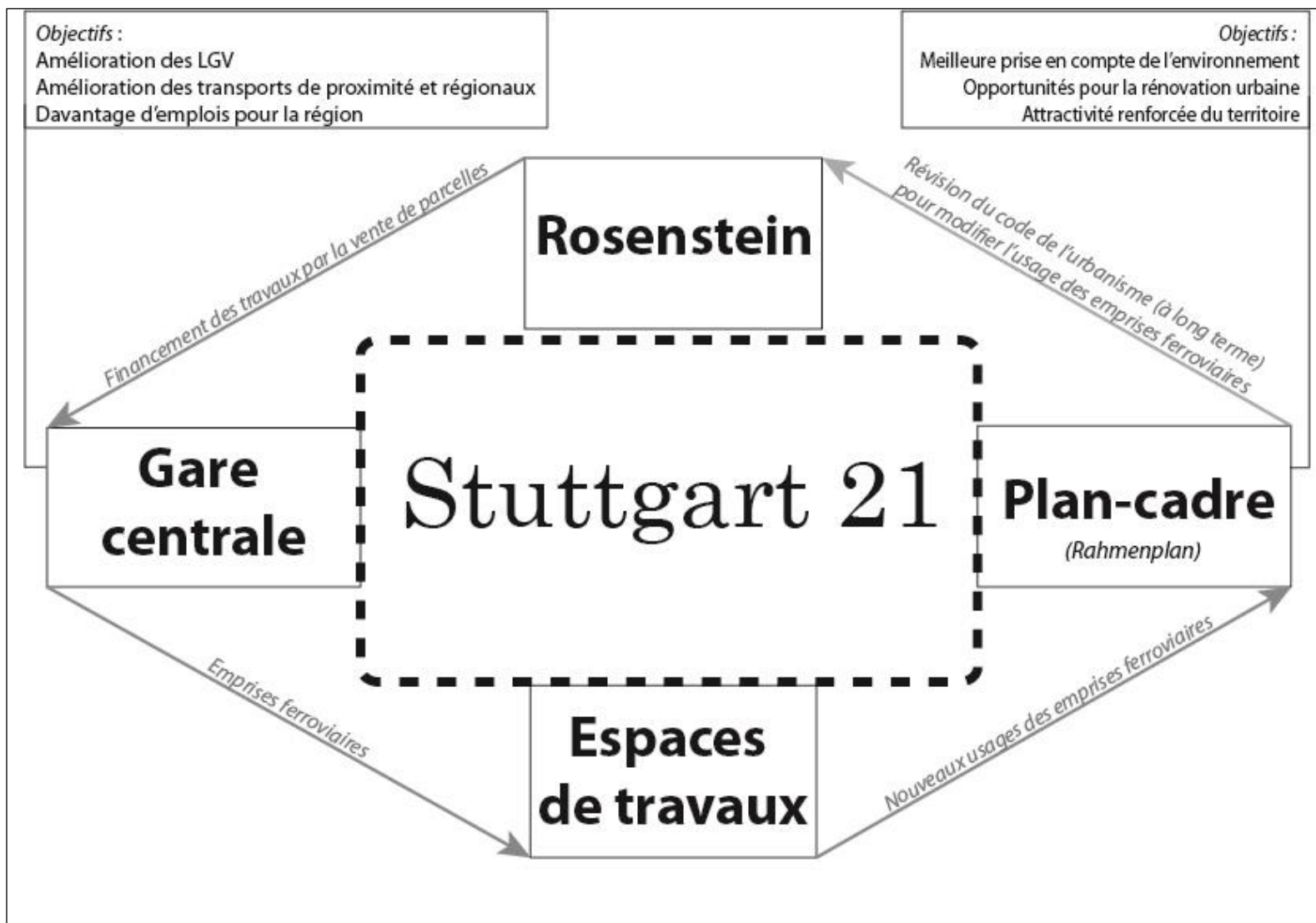


Figure 29 : Schéma général du projet Stuttgart 21
 Source : Deutsche Bahn, 1995b

Auteurs : d'après le schéma „Stuttgart 21 ist das Synergiekonzept“ in Deutsche Bahn, 1995b ; adaptation Volin, 2018, UMR EVS

Les avantages de la réalisation du projet (E4, 2014), d'après les porteurs, concernent une pluralité de domaines (transports, économie, politique par exemple), plusieurs types d'acteurs (public, privé) ainsi que différents espaces (municipalité, métropole, *Land*) qui constituent le cœur de notre réflexion géographique autour du couple échelles/espaces-acteurs. Par l'intermédiaire du travail bibliographique nous avons recensé sept domaines à partir desquels des enjeux sont identifiés et qui correspondent chacun à des acteurs et des espaces précis. L'objectif, ici, consiste à donner, pour chaque domaine, les arguments généraux que nous développerons davantage dans les parties III et IV. Parmi les champs retenus⁴⁶⁶ : économie, environnement, patrimoine, politique, société, transports, urbanisme⁴⁶⁷, nous n'établissons pas de hiérarchie puisque nous ne procédons pas à une évaluation du projet mais à une compréhension de celui-ci dans ses dimensions territoriales spécifiques aux sciences humaines et sociales. Toutefois la revue de la littérature scientifique a permis la mise en exergue de trois domaines : l'économie, les transports et l'urbanisme. Le choix de ce triptyque est corroboré par l'abondante littérature grise qui valorise ces trois volets ainsi que le fait la *Brochure municipale de présentation de S21* (Mairie de Stuttgart, 2005) : « S21 = une meilleure connexion des transports + une gare du futur + de nouveaux espaces dédiés aux aménagements urbains »⁴⁶⁸. Certaines publications développent davantage un des sept domaines nommés, ce que nous avons vu dans le chapitre 1. Nous allons, à présent, préciser les différents enjeux inhérents au projet et portés par les défenseurs de celui-ci sans hiérarchie.

En ce qui concerne l'économie, les attentes recouvrent des problématiques en termes d'emploi (secteur tertiaire) ainsi que la dynamisation du secteur secondaire par l'intermédiaire des différents chantiers de construction. La vente des parcelles sur lesquelles se trouvaient les anciennes emprises ferroviaires a contribué à alimenter les recettes de la DB, ce qui, en parallèle, offre l'opportunité de séduire des promoteurs privés pour la construction de certains îlots dans le quartier Europe. L'offre commerciale devrait se diversifier, à la fois par le réaménagement des espaces dans la gare centrale qui accueillera de nouvelles boutiques, et à la fois par des aménagements commerciaux effectués dans les nouvelles gares situées dans l'aéroport. Des espaces dédiés à ces activités sont également prévus dans les quartiers Europe

⁴⁶⁶ Champs soulignés dans le reste de notre développement pour les identifier.

⁴⁶⁷ Énumération alphabétique.

⁴⁶⁸ „S21 = Bessere Verbindungen + zukunftsfähiger Bahnhof + Freie Flächen für die Stadtentwicklung“.

et Rosenstein à l'image du centre commercial Milanéo⁴⁶⁹ construit dès 2012, inauguré en 2014 pour un montant d'investissement d'environ 550 millions €⁴⁷⁰.

Au sujet des préoccupations environnementales, elles font partie du projet Stuttgart 21 par la promotion des transports dits durables (Volin, 2018b) que sont le train et l'ensemble des mobilités douces. Les habitants de Stuttgart pourront circuler dans de nouveaux espaces publics voués aux modes doux, en particulier dans le quartier Rosenstein (4.2.) et sur le parvis côté nord de la gare centrale. La préservation et le prolongement des espaces verts existants restent au cœur des priorités des urbanistes dans le cadre de la politique générale de la ville de promouvoir le « U Vert »⁴⁷¹ indispensable pour maîtriser la qualité de l'air dans le centre-ville (Chapitre 2). Les travaux de la gare centrale dans le jardin central du château⁴⁷² doivent également veiller à préserver les sources d'eaux minérales⁴⁷³ qui se trouvent dans le sous-sol et qui constituent une ressource importante pour la ville⁴⁷⁴ (Bode, Lentz et Moser, 2017, p.82-83).

La mise en valeur du patrimoine de la ville se traduit par la sauvegarde d'une partie du bâtiment historique de la gare centrale du fait de sa singularité architecturale (Chapitre 2). La patrimonialisation et parfois la mise en tourisme d'espaces concernés par le projet Stuttgart 21 se retrouvent dans le quartier Nordbahnhof⁴⁷⁵ par l'intermédiaire de la valorisation du capital matériel et immatériel de Wagenhallen, ce que nous développerons à la fin de ce chapitre (4.2.2.). La question mémorielle, sur le site de Wagenhallen et par l'intermédiaire du mémorial de la déportation « Symbole du souvenir » de Nordbahnhof⁴⁷⁶, imprègne le domaine patrimonial et politique puisque l'engagement des acteurs municipaux a été nécessaire dans le processus de reconnaissance et de valorisation de ces espaces. Les instances de la ville ont également favorisé une démarche de fabrique citoyenne de la ville en ce qui concerne le projet d'urbanisme du nouveau quartier Rosenstein, ce que nous détaillerons dans la sous-partie suivante. Ces actions à l'échelon micro local et local sont menées en parallèle d'ambitions

⁴⁶⁹ Il est devenu le plus grand centre commercial de la ville. Office du tourisme de la région métropolitaine de Stuttgart, présentation du centre commercial disponible en ligne et consultée le 10/09/2020.

URL : <https://www.stuttgart-tourist.de/a-das-milaneo-shoppingcenter-stuttgart>

⁴⁷⁰ Données Wikipédia 2019, disponibles en ligne et consultées le 10/09/2020.

URL: <https://de.wikipedia.org/wiki/Milaneo>

⁴⁷¹ „Grünes U“ (Chapitre 2).

⁴⁷² *Mittlerer Schlossgarten*.

⁴⁷³ *Mineralquellen*.

⁴⁷⁴ Stuttgart possède les ressources en eaux minérales les plus importantes après celles de la ville de Budapest [site internet de la municipalité de Stuttgart, consulté le 19/06/2018]. Elles constituent un patrimoine naturel singulier qui participe à la renommée touristique de Stuttgart grâce aux thermes présents dans la ville.

⁴⁷⁵ Quartier de l'arrondissement Stuttgart-nord.

⁴⁷⁶ *Gedenkstätte „Zeichen der Erinnerung“* im Nordbahnhof. Source complémentaire : Blog „Zeichen der Erinnerung“, consulté en ligne le 10/09/2020.

URL : <http://www.zeichen-der-erinnerung.org/>

métropolitaines nationales et européennes. Les porteurs du projet mettent en exergue des arguments en faveur d'un renforcement des liens entre Stuttgart et les autres villes de la Magistrale européenne (situées sur le territoire national ou dans les quatre autres États européens). Stuttgart 21 apparaît comme la vitrine des ambitions politiques de la ville face à ses concurrentes, hypothèse que nous développerons dans la partie IV.

Cette volonté de polarisation de la ville de Stuttgart se traduit par des objectifs catégorisés comme sociaux. Les travaux envisagés dans la gare et dans les quartiers Europe et Rosenstein ont, en partie, pour but de rendre Stuttgart plus attractive en proposant des emplois et des logements à des populations aux profils socio-économiques hétérogènes⁴⁷⁷. Les porteurs du projet établissent ainsi des liens entre les infrastructures matérielles (trains et TC) et les dynamiques de populations inhérentes à la ville. D'une part les habitants de la ville profitent d'un marché immobilier renouvelé par l'intermédiaire de deux nouveaux quartiers construits au plus près des aménités urbaines, ce qui accroît les possibilités de mobilités. D'autre part Stuttgart devient plus attractive du fait d'une accessibilité en transport améliorée (E16, E17, 2015).

Le volet transport (courtes et longues distances) apparaît comme central dans le projet Stuttgart 21 et soutient une conception réticulaire des flux à l'échelle régionale, nationale et européenne. Le hub constitué par la gare centrale réhabilitée de Stuttgart constituera le cœur névralgique d'un réseau de transports réorganisé afin de favoriser également les liaisons métropolitaines (*S-Bahn*). La nouvelle connexion avec l'aéroport et la foire-exposition devrait contribuer à valoriser ce pôle multimodal et à dynamiser le trafic aérien⁴⁷⁸ vers et depuis la ville-capitale (Chapitre 5).

L'amélioration des liens entre des espaces à petite et grande échelle anime l'ensemble des domaines étudiés et particulièrement le dernier autour de l'urbanisme. La conception de Stuttgart 21 repose sur la notion de réseau qui se traduit par des aménagements matériels d'infrastructures ferroviaires et de deux quartiers mixtes. Les acteurs en faveur du projet insistent de même sur les nouveaux liens immatériels tissés dans la ville entre, d'une part la gare et ses nouveaux quartiers environnants⁴⁷⁹, et d'autre part la ville et ses emprises

⁴⁷⁷ Principalement des classes moyennes et des classes aisées.

⁴⁷⁸ L'aéroport a accueilli environ 12 millions passagers en 2018, ce qui le place en position inférieure par rapport aux grands aéroports de Francfort et Munich.

⁴⁷⁹ Gare centrale et quartiers Europe-Rosenstein.

ferroviaires⁴⁸⁰. L'appréhension de cette double focale, micro locale et locale, permet de reconnecter (physiquement et mentalement) la gare et la ville, principe général au cœur de nombreux projets d'aménagements ferroviaires et urbains en Europe (Delage, 2013).

Un projet multi acteurs et multi échelles

Les enjeux expliqués dans le paragraphe précédent s'appliquent à différentes échelles, de la plus grande à l'échelon micro local du quartier ou de l'arrondissement municipal, à la plus petite à l'échelon européen ou transnational. Les acteurs principaux du projet apparaissent sur la photographie suivante (Photo 12) de présentation publique du projet située sur l'entrée sud-ouest de la gare (rue Karoline-Kaulla). De l'échelle la plus petite à la plus grande nous trouvons : l'Union européenne, l'État, la DB, le *Land* du BW, la région métropolitaine de Stuttgart (VRS), la municipalité de Stuttgart ainsi que l'aéroport de Stuttgart qui ne figure pas sur cette pancarte mais qui soutient et finance Stuttgart 21. Nous centrons ici notre analyse sur les jeux d'acteurs du volet Stuttgart 21 (E9, 2015 ; E20, 2015 ; E23, 2015 ; E27, 2015 ; E28, 2015 ; E23, 2016) au sein du BPSU (Figure 22) qui comprend également le volet LGV entre Wendlingen et Ulm (Chapitre 5).

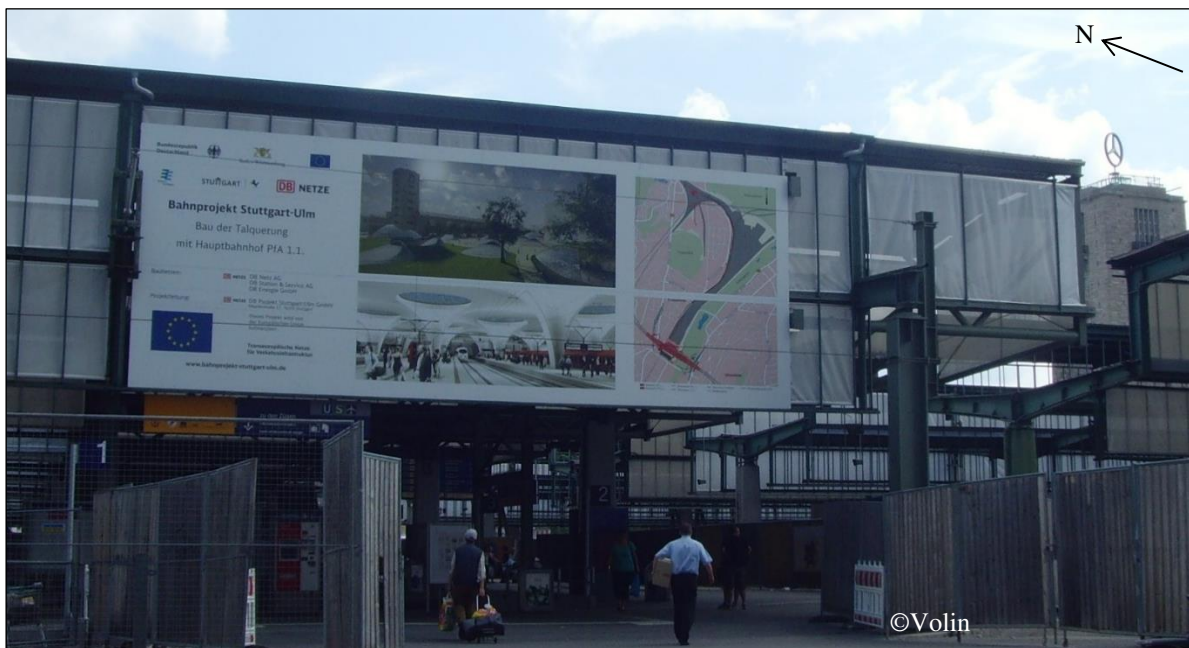


Photo 12 : Pancarte de présentation du *Bahnprojekt Stuttgart-Ulm* (espaces et acteurs), focus sur la section 1.1.

⁴⁸⁰ Les espaces au nord de la gare étaient, jusque dans les années 1990, accessibles seulement au personnel ferroviaire. Les quartiers du futur quartier Rosenstein (Am Pragfriedhof, Auf der Prag, Norbahnhof, Rosensteinpark) jouissaient d'une mauvaise réputation puisque considérés comme des espaces aux activités industrielles et habités par des marginaux (Observation de l'auteure).

Pour notre étude nous avons réparti l'ensemble des acteurs en deux groupes (acteurs politiques et autres acteurs) et quatre sous-groupes (instances ou partis politiques d'une part, acteurs économiques ou société civile d'autre part) (Figure 30). Nous avons opéré une seconde distinction générale entre les acteurs en fonction de leur participation ou non au financement (gamme de couleurs - Figure 30). Voici la composition des sous-groupes⁴⁸¹ :

- Les **instances politiques** rassemblent les acteurs principaux, à l'initiative de Stuttgart 21 et présents ensemble à tous les échelons d'analyse
- Les **acteurs du monde économique** réunissent des entreprises spécialisées dans les transports pour une partie et dans les travaux publics pour une autre partie
- Les acteurs de la **société civile**⁴⁸² qui font partie d'associations pour certains et/ou interviennent en tant qu'expert (architectes, ingénieurs, urbanistes, géographes dont certains sont des universitaires de Stuttgart)
- Les principaux **partis politiques** impliqués dans le projet.

Nous aurons l'occasion de reparler des différents acteurs au cours des développements de cette partie II.

⁴⁸¹ En commençant par les principaux financeurs, puis ceux qui contribuent aux travaux pour terminer par ceux qui interviennent de façon indirecte.

⁴⁸² « La société civile, à travers ses représentants, l'activité de ses associations, ses syndicats, ses groupes de consommateurs, fournit des acteurs et des contre-pouvoirs indépendants de l'État et du marché et essentiels au bon fonctionnement d'une démocratie. » (*Géoconfluences*, 2015 – entrée de glossaire « société civile »).

	ACTEURS POLITIQUES	AUTRES ACTEURS		
INSTANCES	Union européenne État fédéral allemand [Bund] Land du Bade-Wurtemberg Région métropolitaine de Stuttgart <small>[VRS : VerbandRegion Stuttgart]</small> Ville-capitale de Stuttgart [Landeshauptstadt Stuttgart]	Deutsche Bahn Aéroport de Stuttgart Chambre de commerce et d'industrie métropolitaine <small>[IHK : Industrie und Handelskammer - VRStuttgart]</small> Office de transports en commun de Stuttgart <small>[VVS : Verkehrs Verein Stuttgart]</small> Cabinet d'architectes Ingenhoven Cabinet d'architectes Trojan, Trojan + neu Entreprises de BTP	MONDES ECONOMIQUES	
	CDU : Chrétiens-démocrates [Christlich-Demokratische Union] SPD : Socio-démocrates [Sozialdemokratische Partei Deutschland] Die Grünen/Bündnis 90 : Les Verts/Alliance 90	<div style="border: 2px solid black; padding: 5px; text-align: center;"> Bahnprojekt Stuttgart-Ulm Stuttgart 21 Stuttgart + Filder </div> Associations [Vereine] Chambre des architectes du Land Forum des architectes IG Bürger S21 : communauté d'intérêts citoyens engagés en faveur de S21 LNV : association régionale de défense de la nature [Landes Naturschutz Verband] NABU : association nationale de défense de la nature [Naturschutz Bund] Umkehr Stuttgart : collectif de réflexion sur les liens environnement et transports VCD : club automobile allemand [Verkehrs Club Deutschland] Experts Architectes Ingénieurs Historiens de l'art, spécialistes du patrimoine Universitaires (Urbanisme, SHS)		SOCIETE CIVILE
	<small>Bund : acteur financeur</small>	<small>Office de transports : participation directe aux travaux</small>	<small>Chambre de commerce : réflexion sur les travaux</small>	

Figure 30 : Classification des acteurs selon leur appartenance à la sphère politique (colonne) et au sous-groupe d'acteur identifié par fonction (ligne)

Nous comprenons, par l'intermédiaire de cette figure, le rôle central du BPSU (E14, E15, 2015) qui se décline en deux entités distinctes. La BPSU GmbH⁴⁸³ est créée en 2013 afin d'assurer la gestion du projet en accord avec les autres acteurs financeurs. Auparavant l'association BPSU⁴⁸⁴ a été fondée en 2009⁴⁸⁵ afin de communiquer sur le projet. Elle comprend des représentants de la DB, du *Land* du BW, de la région métropolitaine ainsi que de la ville de Stuttgart, l'aéroport de Stuttgart et la ville d'Ulm⁴⁸⁶. La communication sur le projet se matérialise par la création dès 1998 d'un lieu dédié à cette fonction situé dans l'actuelle Tour de la gare centrale⁴⁸⁷ (E14, E15, 2015). Sont fêtés en 2018 les 20 ans (Von Mil, 2018)⁴⁸⁸ de l'existence de cet espace mis en place par la DB et la ville de Stuttgart⁴⁸⁹ afin d'informer les habitants de la ville sur le projet grâce à une Exposition permanente de la TI en visite libre ou guidée et complétée en 2014 par des visites guidées du chantier⁴⁹⁰ ainsi que des journées portes ouvertes⁴⁹¹ pendant lesquelles il est possible de se rendre dans les tunnels en construction.

La Figure 30 illustre la question du financement du projet en distinguant les acteurs qui financent le projet Stuttgart 21⁴⁹² (acteurs en bleu foncé - Figure 30) de ceux qui ne subventionnent pas les travaux mais qui le soutiennent et contribuent soit directement aux travaux (acteurs en bleu clair - Figure 30), soit indirectement par l'intermédiaire de débats portant sur le projet en amont ou pendant les travaux (acteurs en vert - Figure 30). La catégorie des contributeurs directs aux travaux rassemble des acteurs qui ne font pas partie de la

⁴⁸³ *Bahnprojekt Stuttgart-Ulm Gesellschaft mit beschränkter Haftung* : Société à responsabilité limitée.

⁴⁸⁴ *Verein Bahnprojekt Stuttgart-Ulm*.

⁴⁸⁵ Médiatisée sous le nom *S21 Erleben* signifiant « Vivre Stuttgart 21 ». Leur film sur l'Exposition permanente de la TI conçue par le BPSU est disponible en ligne et a été consulté le 10/09/2020.

URL: <https://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/en/media-library/detail/media/s21-erleben-film-zur-ausstellung-des-bahnprojekt-stuttgart-ulm-ev/mediaParameter/show/Medium/>

⁴⁸⁶ L'association est chargée de la communication de l'ensemble du projet, c'est-à-dire du sous-projet Stuttgart 21 ainsi que de celui de la nouvelle ligne ferroviaire entre Wendlingen et Ulm. Informations disponibles en ligne et consultées le 10/09/2020.

URL : <http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/ueber-uns/verein-bahnprojekt-stuttgart-ulm/>

⁴⁸⁷ Lieu ouvert jusqu'en juillet 2019 puis installation au printemps 2020 dans des locaux situés à l'emplacement de l'ancienne voie 16. Informations disponibles en ligne et consultées le 10/09/2020.

URL : <https://www.its-projekt.de/unser-angebot/ausstellung/>

⁴⁸⁸ Article pour l'anniversaire des 20 ans de l'exposition consacrée au BPSU disponible en ligne et consulté le 10/09/2020.

URL: <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-ausstellung-s-21-schau-wird-20-jahre-alt.2d04b87a-5fd8-416d-831c-f99042bed1e4.html>

⁴⁸⁹ Ils sont rejoints en 2009 par le *Land* du BW et la Région métropolitaine de Stuttgart par l'intermédiaire de la création de l'association BPSU.

⁴⁹⁰ Liste disponible en ligne et consultée le 10/09/2020.

URL: <https://www.its-projekt.de/unser-angebot/fuehrungen/>

⁴⁹¹ Informations disponibles en ligne et consultées le 10/09/2020.

URL: <https://www.its-projekt.de/unser-angebot/events/>

⁴⁹² Uniquement la branche du BPSU qui regroupe les travaux qui se déroulent à Stuttgart et ceux autour de l'aéroport et sa liaison avec la ville-capitale d'une part, Wendlingen et la direction d'Ulm d'autre part.

sphère politique et qui se répartissent entre les secteurs secondaire et tertiaire de l'économie d'un côté, la société civile d'un autre côté dont voici le détail :

- Les instances chargées des transports en commun à Stuttgart (SSB⁴⁹³ associé au VVS⁴⁹⁴) participent au projet dans la mesure où le réseau intra-urbain et extra-urbain est en cours de modification⁴⁹⁵ dans le cadre de Stuttgart 21.
- Les cabinets d'architectes cités ont été chargés de concevoir pour le cabinet Trojan, Trojan + Neu le premier plan d'ensemble des futurs quartiers Europe et Rosenstein et pour le cabinet Ingenhoven les schémas de la nouvelle gare centrale et des espaces adjacents.
- Les entreprises de BTP participent quant à elles à la réalisation des travaux et à travers elles la Chambre de commerce et d'industrie de la région métropolitaine de Stuttgart pour les entreprises qui y sont inscrites. Cette instance apparaît en bleu ciel et en vert dans le schéma (Figure 30) dans la mesure où leur positionnement officiel sur le projet Stuttgart 21 affiche une certaine neutralité. La direction de l'IHK de la région métropolitaine de Stuttgart devait, lors de notre rencontre avec l'interlocuteur chargé du projet Stuttgart 21⁴⁹⁶ (E13,2015), rester le plus impartiale possible⁴⁹⁷ afin de concilier les avis favorables et défavorables au projet tout en ne nuisant pas à l'activité économique du secteur. Sur la Figure 30, nous avons ainsi fait le choix de colorer cet acteur en tant que contributeur direct aux travaux et en tant que penseur et participant aux débats qui animent les mondes économiques depuis la fin des années 1990.
- Les experts à la catégorie des contributeurs directs aux travaux puisqu'en tant que membres de la société civile un certain nombre ont réfléchi aux travaux à mener et ont pu y contribuer par la production de rapports dans leur champ d'expertise⁴⁹⁸.

⁴⁹³ *Stuttgarter StrassenBahnen AG* : opérateur historique des transports en commun de la ville de Stuttgart créé en 1889, informations disponibles sur le site internet du SSB et consultées le 10/09/2020.

URL : <https://www.ssb-ag.de/unternehmen/geschichte/>

⁴⁹⁴ *Verkehrs TarifVerbund Stuttgart* : Union tarifaire des transports dans la région métropolitaine de Stuttgart qui permet une harmonisation des tarifs dans l'ensemble des espaces desservis.

⁴⁹⁵ Aperçu des espaces concernés par les travaux effectués autour de la gare centrale, ressources disponibles en ligne et consultées le 10/09/2020.

URL : http://www.vvs.de/download/Verbund_Schienennetz.pdf

⁴⁹⁶ Entretien avec Götz Bopp, référent pour Stuttgart 21 et Magistrale pour l'Europe.

⁴⁹⁷ À cette fin l'IHK a mis en ligne sur son site internet deux articles informatifs avec d'une part les arguments de défenseurs du projet et d'autre part ceux des opposants, disponibles en ligne et consultés le 01/08/2018.

URL : https://www.stuttgart.ihk24.de/standortpolitik/projekte_verkehrspolitik/Stuttgart_21_neu/Initiativen_fuer_Stuttgart_21/677926

URL : https://www.stuttgart.ihk24.de/standortpolitik/projekte_verkehrspolitik/Stuttgart_21_neu/Gegenpositionen_weitere_Informationen/677932

⁴⁹⁸ Catégorie d'acteur privilégiée pour nos entretiens.

- Les partis politiques mentionnés (classés dans la colonne des acteurs politiques) soutiennent activement le projet, soit par le biais de leur poids politique⁴⁹⁹ en ce qui concerne la *CDU* et le *SPD*, soit par des actions de communication menées par des associations (E10, 2015).
- Les associations comme le VCD du *Land* du BW⁵⁰⁰ et celui de l'arrondissement de Stuttgart⁵⁰¹ ont participé aux discussions au début de projet mais ont par la suite défendu le principal projet alternatif K21⁵⁰² dont nous reparlerons dans la partie III. D'autres militent entièrement pour le projet Stuttgart 21 à l'image de l'association *IGBürger*⁵⁰³ dont nous avons rencontré des membres lors d'un entretien en 2016 (E31, 2016) (Chapitre 8).

Ces deux dernières catégories regroupent des acteurs qui ont pensé le projet mais qui ne l'ont pas mis en œuvre.

En nous intéressant à présent aux acteurs qui apparaissent en bleu foncé dans la Figure 30 nous constatons que leurs contributions connaissent une hausse depuis 10 ans (2008-2018). D'un point de vue méthodologique les informations exposées ici sont le fruit de recueils multiples de données concernant le financement du projet entre 2009⁵⁰⁴ et 2018. Il reste difficile d'être exhaustif et certain de la véracité de l'ensemble des renseignements (SudWestRundfunk, 2016) dans la mesure où il s'agit d'un point épineux du projet, particulièrement critiqué par les opposants (Chapitre 6). Dans la chronologie générale du projet Stuttgart 21, nous avons identifié quatre temps forts répartis entre l'accord-cadre signé en 1995 et l'année 2018 durant laquelle une nouvelle évaluation des coûts a été communiquée indiquant que le budget total s'élève à 8,2 Mrd € et pourrait atteindre 10 Mrd € à la fin des travaux. La première évaluation des coûts⁵⁰⁵ a lieu en 1995 dans le cadre de la parution du plan-cadre⁵⁰⁶ dans lequel figure une

⁴⁹⁹ C'est-à-dire que ces partis soutiennent officiellement le projet Stuttgart 21 qui a vu le jour dans les décennies où ils constituaient (seuls ou en coalition) la majorité au pouvoir dans la ville de Stuttgart et dans le *Land* du BW.

⁵⁰⁰ Club automobile allemand implanté dans le *Land* du BW. Informations disponibles en ligne et consultées le 10/09/2020.

URL : <https://bw.vcd.org/der-vcd-in-bw/stuttgart/thema-kopfbahnhof-21-stuttgart-21>

⁵⁰¹ Club automobile allemand implanté dans l'arrondissement municipal de Stuttgart. Informations disponibles en ligne et consultées le 10/09/2020.

URL : <https://www.vcd.org/vorort/stuttgart/themen/kopfbahnhof-21/>

⁵⁰² K21 pour *Kopfbahnhof 21* est un projet envisageant d'autres travaux pour la gare de Stuttgart que ceux de Stuttgart 21, ce que nous détaillerons au cours de la Partie III.

⁵⁰³ *Interessengemeinschaft Bürger für Baden-Württemberg Verein* : association d'intérêt général portée par des citoyen au sein du *Land* du BW. Informations disponibles en ligne et consultées le 10/09/2020.

URL: <https://igbuenger-rosenstein.de/>

⁵⁰⁴ Le premier contrat officiel de financement a été signé en 2009, 15 ans après la présentation officielle du projet et un an avant le début des travaux.

⁵⁰⁵ *Kostenschätzung*.

⁵⁰⁶ *Rahmenvereinbarung*, document disponible en ligne et consulté le 10/09/2020.

estimation des dépenses autour de 2,5 Mrd €⁵⁰⁷ (Tableau 23). Les discussions se poursuivent en 2001, année durant laquelle les acteurs essayent d'établir un plan de financement (MVI BW, 2018a). Le premier plan officiel de financement⁵⁰⁸ est signé, huit ans plus tard, le 2 avril 2009 (Ministère des transports et des infrastructures du *Land* du BW (MVI-BW), 2018) pour des dépenses qui ne doivent pas dépasser 4,526 Mrd € (Tableau 23 et Figure 31). Trois ans après, la DB annonce que si les coûts doivent être réévalués les dépenses totales ne devraient pas dépasser 6,8 Mrd € [hausse de près de 2,3 Mrd € par rapport au coût annoncé en 2009]. L'augmentation est confirmée en 2013 avec une évaluation des coûts à la hausse, le budget plafonnant désormais à 6,526 Mrd € (Tableau 23 et Figure 31).

Les discussions entre les différents financeurs, notamment entre le *Land* et la DB reflètent des tensions entre une majorité politique régionale devenue Verte⁵⁰⁹ en 2011 (opposant historique au projet) (Chapitre 2) et l'entreprise ferroviaire. Le refus du *Land* de répondre à la DB en 2016 au sujet d'une demande de révision du contrat de financement constitue un exemple des relations conflictuelles entre ces deux acteurs majeurs du projet. La dernière évaluation des dépenses a été effectuée en janvier 2018 pour un montant total de 8,2 Mrd € (Tableau 23) (Ministère des transports et des infrastructures du *Land* du BW (MVI-BW), 2018).

	1995	2009	2013	2018
Coût en milliards (€)	2,5	4,526	6,526	8,2
Évolution d'une année sur l'autre (%)	81 %		44 %	26 %
Évolution 1995-2018 (%)	228 %			

Tableau 23 : Évolution des coûts du projet Stuttgart 21 entre 1995 et 2018

Sources : BPSU, 2015

Auteurs : Volin, 2020, UMR EVS

URL : https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Stuttgart_21/Rahmenvereinbarung_S21.pdf

⁵⁰⁷ 4,9 mrd DM (valeur de la monnaie en 1993), détail des coûts p.4 du document *Rahmenvereinbarung* édité en 1995 (Idem).

⁵⁰⁸ *Finanzierungsvertrag*.

⁵⁰⁹ *Bündnis 90/Die Grünen*.

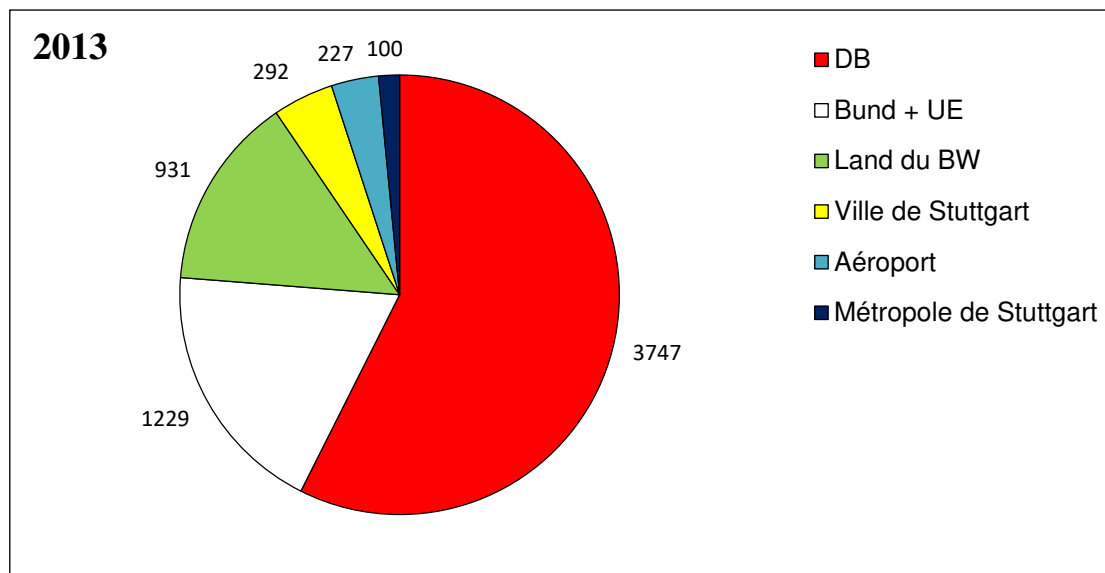
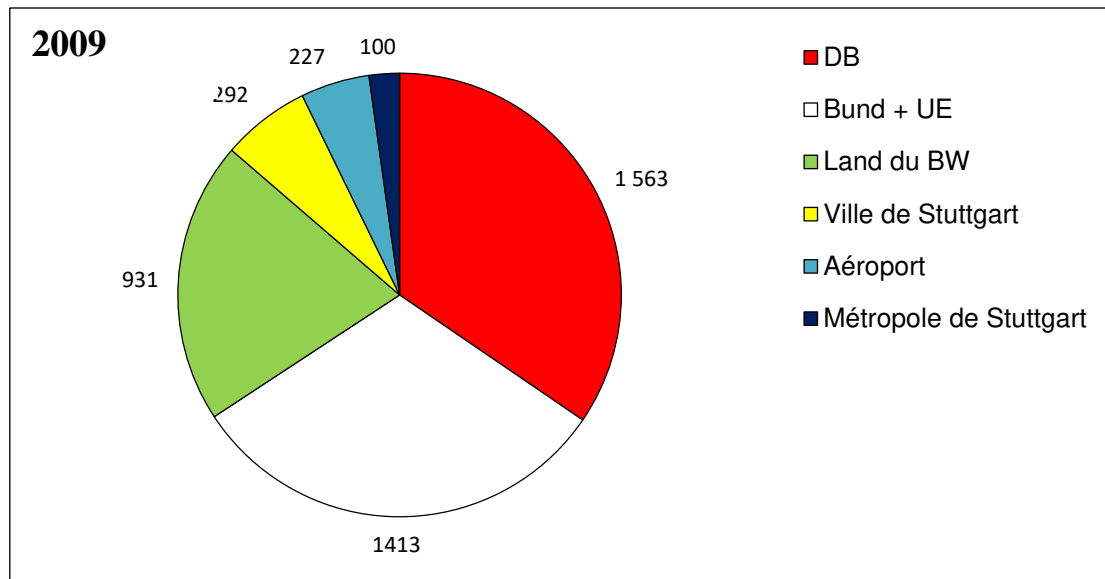


Figure 31 : Répartition des contributions financières (en millions €) au projet Stuttgart 21 par acteur, en 2009 et en 2013
 Sources : BPSU, 2015
 Auteurs : Volin, 2020, UMR EVS

L'explosion des coûts du projet a des conséquences pour l'ensemble des acteurs cités auparavant et alimente les arguments des opposants, ce que nous détaillerons dans le chapitre 6. Nous allons, à présent, analyser les enjeux en termes d'aménagements ferroviaires et d'aménagements urbains qui constituent le cœur du projet intra-muros Stuttgart 21.

4.1.3. : Un vaste chantier ferroviaire dans la ville-capitale du *Land*

Nous allons procéder à l'explicitation des travaux en cours⁵¹⁰ compris dans les sections 1.1., 1.5., et 1.6. et développerons les aménagements des sections 1.2., 1.3. et 1.4. au cours du chapitre 5. En effet nous reprenons la distinction faite par le BPSU entre les projets centrés sur la gare centrale (branche Stuttgart)⁵¹¹ (sections 1.1., 1.5. et 1.6.) et ceux orientés vers et autour de l'aéroport (branche Filder)⁵¹² (sections 1.2., 1.3. et 1.4.) (Figure 28). Le panorama des aménagements ferroviaires permet de prendre conscience de l'ampleur des travaux prévus. Au total ce sont 57 km de nouvelles lignes⁵¹³ qui seront construites dont 20 km en LGV et 33 km en tunnels ou passages semi-ouverts⁵¹⁴, 16 tunnels, 18 ponts, trois gares de voyageurs et une gare de délestage. L'ensemble devrait être opérationnel fin 2025 selon les prévisions des porteurs de projet⁵¹⁵. L'objectif global reste de faire face à la hausse prévue des demandes en transports par l'amélioration de l'efficacité des infrastructures (Exposition permanente de la TI, 2014). La Figure 32 et la Figure 33 permettent d'observer les espaces du projet avant le début des travaux (Figure 32 ⁵¹⁶ et quelques années après le commencement de ceux-ci (Figure 33).

⁵¹⁰ Du point de vue de la géographe et non en tant qu'ingénieure des TP. Nous détaillerons donc uniquement ce qui nous permettra de comprendre les enjeux territoriaux des travaux et non leurs aspects techniques.

⁵¹¹ Site internet du BPSU, consulté en ligne le 10/09/2020.

URL : <http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/projekt/stuttgart-filder-s21/stuttgart/>

⁵¹² Site internet du BPSU, consulté en ligne le 10/09/2020.

URL : <http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/projekt/stuttgart-filder-s21/filder/>

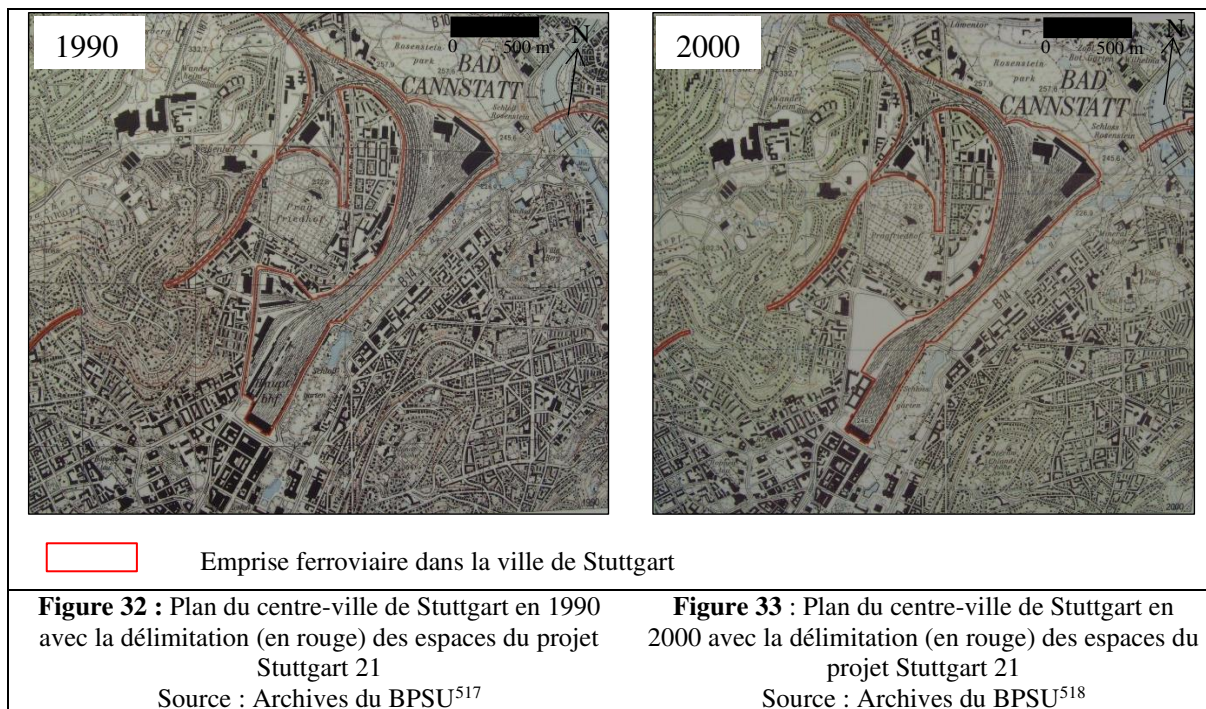
⁵¹³ Circulation limitée à 250 km/h.

⁵¹⁴ *Durchlass-strecke*.

⁵¹⁵ BPSU, état d'avancement du projet fin 2019, informations disponibles en ligne et consultées le 10/09/2020.

URL : <http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/projekt/ueberblick/s21-auf-einen-blick/>

⁵¹⁶ Nous avons regroupé un ensemble de plans urbains du quartier Europe afin de montrer l'évolution depuis 1914 (début de la construction de l'actuelle gare centrale) jusqu'à 2019 en insistant sur la fin de la décennie 1980 qui correspond aux commencements du réaménagement du quartier.



Il apparaît alors intéressant de se concentrer sur les aménagements en cours de construction depuis le milieu des années 1990. En quoi consistent-ils ? Quelle est leur emprise spatiale et leur impact sur le paysage urbain ?

Quels aménagements ferroviaires pour la ville ?

« L'architecture historique et moderne formera dans la nouvelle gare de Stuttgart un ensemble de bâtiments singulier »⁵¹⁹ (Exposition permanente de la TI, 2014).

La section 1.1. comprend le plus grand nombre de travaux dans et aux alentours de la gare centrale et sont subdivisés en trois volets : le réaménagement intérieur de la gare centrale, la rénovation des bâtiments extérieurs de celle-ci (Photo 13) (Figure 34) (Le Bot, 2019, p.139) ainsi que la construction de trois tunnels. Le projet élaboré sous la direction de Christoph Ingenhoven⁵²⁰ prévoit d'une part de nombreux aménagements dans la gare par l'intermédiaire d'un nouvel agencement des fonctions (transports, commerce) selon les étages (Figure 35).

⁵¹⁷ Site internet du BPSU, Section histoire de l'emprise ferroviaire dans la ville de Stuttgart. Informations disponibles en ligne et consultées le 10/09/2020.

URL : <http://www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/projekt/vorteile-und-nutzen/stadtentwicklung/historie/>

⁵¹⁸ Ibid.

⁵¹⁹ „historische und moderne Architektur bilden im künftigen Stuttgarter Hauptbahnhof ein einzigartiges Gebäudeensemble“.

⁵²⁰ Architecte allemand qui travaille dans son propre cabinet installé à Düsseldorf.



Photo 13 : Vue sur les travaux de la gare (bâtiment amputé de ses deux ailes), depuis la colline d'Ostheim, Haussmannstrasse



Figure 34 : Plan du parvis nord de la gare, vue sur les puits de lumière
Source : DB, BPSU

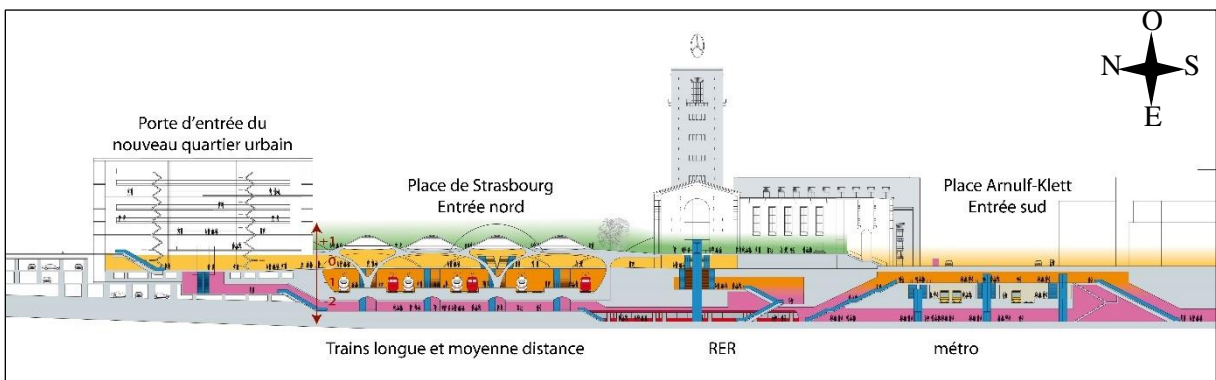


Figure 35 : Vue en coupe de la distribution des flux à l'intérieur de la gare (projet prévu)
Source : DB AG, BPSU⁵²¹ ; adaptation Volin, 2020, UMR EVS

⁵²¹ Ressource disponible en ligne et consultée le 10/09/2020.

Les trains longue et moyenne distance se trouveront au -1 (Figure 36) tandis que les transports régionaux (*S-Bahn*) et en commun (métro)⁵²² circuleront au -2 (Figure 35). Les activités dédiées au commerce ainsi qu'aux services annexes des transports (vente de tickets, renseignements) de même que l'accès au parvis de la Place Arnulf-Klett (sortie sud) seront au niveau 0 ; la sortie nord (Place de Strasbourg) se trouvera, quant à elle au niveau +1 (Figure 37).



Figure 36 : Vue en 3D sur l'étage -1 (trains à longue et moyenne distance)
Source : DB, BPSU, 2010

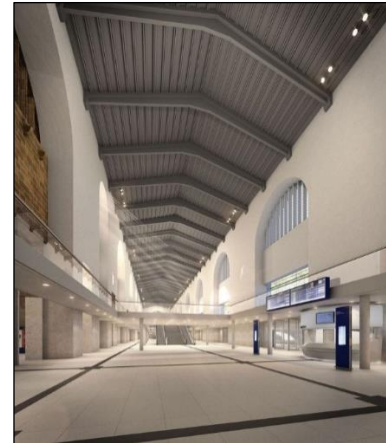


Figure 37 : Vue en 3D sur l'intérieur du bâtiment (étage 1)
Source : DB, BPSU

L'intérieur de la gare va être modifié par les rénovations extérieures qui redessinent la structure du bâtiment. Le premier changement affecte le sous-sol du bâtiment par l'intermédiaire de la construction de huit voies ferrées en souterrain en remplacement des espaces qui reliaient la gare aux quais. Ces voies occuperont l'étage -1 (Figure 35) et l'ensemble de ces étages sera couvert par un toit végétalisé qui permettra une entrée de lumière naturelle *via* des puits de lumière (Figure 34). Ceci est permis par la destruction des voies ferrées actuelles agencées dans un sens nord-sud et la construction de nouvelles voies traversantes orientées est-ouest. Afin de faciliter ces travaux, les ailes nord et sud de la gare ont été démolies en 2011 et 2012 (Photo 13) et accueilleront le futur parvis nord de la gare.

La création d'une gare traversante souterraine nécessite le percement d'au moins un tunnel pour accueillir les voies ferrées. Dans le cas de Stuttgart, celui-ci mesure 447 m (*Fernbahntunnel mit Bahnhofshalle* – Figure 27). Deux autres tunnels sont en cours de construction, un côté nord de 227 m (*DB-Tunnel Nordkopf*) (Figure 27) qui reliera la gare centrale aux nouvelles voies ferrées souterraines en direction soit de Feuerbach, soit du

⁵²² Ces deux réseaux restent dans leur configuration d'origine.

périphérique de transport ferroviaire⁵²³. Le tunnel côté sud mesurera 200 m (*DB-Tunnel Südkopf*) et fera la liaison entre la gare centrale (à l'ouest), la ligne vers Obertürkheim (au nord) ou la ligne vers l'aéroport (au sud) (Figure 27).

La section 1.5. se concentre sur les lignes ferroviaires ouest en provenance de Kornwestheim, Ludwigsburg ou Mannheim (Figure 27). Elle comprend la réalisation d'un périphérique de transport ferroviaire qui dessert la gare centrale (pour la direction sud), Bad Cannstatt (pour la direction est) et Feuerbach (pour la direction ouest). La majorité des nouvelles voies se situera en souterrain par l'intermédiaire du creusement de deux tunnels, celui de Bad Cannstatt sur 3,5 km (2013-2020)⁵²⁴ et le tunnel du *S-Bahn* sur 1,2 km (en construction depuis octobre 2013)⁵²⁵. Celui-ci permettra la liaison entre la gare centrale et le nouveau hub du *S-Bahn* dans la station *Mittnachtstrasse*⁵²⁶ construite pour délester le réseau de transports du centre-ville⁵²⁷. Trois autres infrastructures complètent les travaux de cette section :

- une nouvelle voie ferrée souterraine est en construction entre la gare centrale et la gare de Feuerbach rejoignant la ligne existante en direction de Ludwigsburg et Mannheim, *via* un tunnel de 3 km en construction depuis septembre 2013⁵²⁸ (Figure 27),
- une autre liaison souterraine sera effective, par le percement d'un tunnel de 1,2 km (*S-Bahn Tunnel Rosenstein*) entre la station *Mittnachtstrasse* et la rive gauche du Neckar,
- un nouveau pont⁵²⁹ de 355 m est érigé depuis juin 2016 sur le Neckar entre le tunnel Rosenstein et la gare Bad Cannstatt (Figure 27) traversant par là le périphérique urbain (B 4).

⁵²³ *Ringverkehr*.

⁵²⁴ Page consacrée au Tunnel Bad Cannstatt sur le site internet du BPSU consultée en ligne le 10/09/2020.

URL : http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/no_cache/baustelle/direkt-in-ihrer-naeche/baustelle/tunnel-bad-cannstatt/action/baustellenma%C3%9Fnahmendetail/bereich/baustellenbereich/

⁵²⁵ Page consacrée au Tunnel du *S-Bahn* et à la construction de la station *Mittnachtstrasse* sur le site internet du BPSU consultée en ligne le 10/09/2020.

URL : http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/no_cache/baustelle/direkt-in-ihrer-naeche/baustelle/s-bahn/action/baustellenma%C3%9Fnahmendetail/bereich/baustellenbereich/

⁵²⁶ Informations sur la nouvelle gare de *S-Bahn* disponibles sur le site internet du BPSU et consultées le 10/09/2020.

URL: <https://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/projekt/stuttgart-filder-s21/neue-bahnhoefe/s-bahn-station-mittnachtstrasse/>

⁵²⁷ La station *Mittnachtstrasse* remplacera celle de la gare centrale dans la fonction de gare centralisatrice du réseau de *S-Bahn*.

⁵²⁸ Page dédiée au Tunnel Feuerbach disponible sur le site internet du BPSU et consultée en ligne le 10/09/2020.

URL : http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/no_cache/baustelle/direkt-in-ihrer-naeche/baustelle/tunnel-feuerbach/action/baustellenma%C3%9Fnahmendetail/bereich/baustellenbereich/

⁵²⁹ Page dédiée au Pont sur le Neckar, informations disponibles en ligne et consultées le 10/09/2020.

URL : http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/no_cache/baustelle/direkt-in-ihrer-naeche/baustelle/neckarbruecke/action/baustellenma%C3%9Fnahmendetail/bereich/baustellenbereich/

Pour terminer la section 1.6. comporte deux sous-projets :

- la construction d'une liaison souterraine (mesurant plus de 5,7 km) entre la gare centrale et les quartiers de Untertürkheim et Obertürkheim débutée en février 2013⁵³⁰ (Figure 27),
- le réaménagement depuis mars 2014 de la gare d'Untertürkheim⁵³¹ qui accueillera des espaces de garage et de réparations des trains⁵³² dans les espaces à proximité de la rue Augsburg (Figure 27).

Après avoir détaillé les différents espaces du projet situés dans le centre de Stuttgart, nous allons expliquer la chronologie de la mise en place du projet à partir de ses balbutiements en 1985.

De la présentation du projet à la pose de la première pierre, 16 ans de mise en place avant le début des travaux

Uwe Stuckenbrock⁵³³, dans son chapitre de présentation générale du projet Stuttgart 21 (Stuckenbrock, 2013) établit une chronologie⁵³⁴ du projet Stuttgart 21 et met en exergue quatre phases principales entre 1985 et 2011⁵³⁵. Nous y ajoutons une dernière période regroupant l'avancée des travaux depuis 2011.

- Phase 1 (1985-1993) : diagnostic d'un problème national de transport qui comprend Stuttgart
- Phase 2 (1994-2000) : du démarrage du projet, au freinage puis à son arrêt brutal⁵³⁶
- Phase 3 (2001-2010) : du redémarrage du projet au début des travaux

⁵³⁰ Page dédiée à la construction du Tunnel Ober-/Untertürkheim, informations disponibles en ligne et consultées en le 10/09/2020.

URL : http://www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/no_cache/baustelle/direkt-in-ihrer-naeche/baustelle/tunnel-ober-untertuerkheim/action/baustellenma%C3%9Fnahmendetail/bereich/baustellenbereich/

⁵³¹ Page dédiée au réaménagement de la gare Untertürkheim, informations disponibles en ligne et consultées le 10/09/2020.

URL : http://www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/no_cache/baustelle/direkt-in-ihrer-naeche/baustelle/ingenieurbaeuwerke-untertuerkheim/action/baustellenma%C3%9Fnahmendetail/bereich/baustellenbereich/

⁵³² *Abstellbahnhof*.

⁵³³ Ses analyses nous semblent particulièrement pertinentes étant donné qu'il a été chargé de l'urbanisme de la ville en tant que directeur du service municipal dédié à l'aménagement et à la rénovation urbaine (*Leiter Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung*).

⁵³⁴ Les noms de périodes sont des extraits traduits, par l'auteur, du chapitre d'ouvrage cité (Stuckenbrock, 2013).

⁵³⁵ Nous prenons également appui sur deux entretiens (E12, 2015 ; E29, 2015).

⁵³⁶ „vom Startschuss zur Vollbremsung“ qui peut être traduit par arrêt d'urgence.

- Phase 4 (2010-2011) : contestation, conciliation et référendum
- Phase 5 (depuis 2011) : l'avancée des travaux dans les différentes sections

Nous reviendrons dans le chapitre 5 sur les dates importantes concernant la phase 1 étant donné que ces décisions concernent la ligne ferroviaire Mannheim-Stuttgart-Ulm. L'amorce de la phase 2 tient dans la présentation officielle du projet en avril 1994 traduisant les enjeux territoriaux multiples de Stuttgart 21 par la présence du maire de Stuttgart Manfred Rommel, du président du *Land* du BW Erwin Teufel, du ministre fédéral des transports Matthias Wissmann ainsi que du directeur de la DB Heinz Dürr (Figure 9). Après la livraison en janvier 1995 d'une étude de faisabilité⁵³⁷ par la DB, un accord-cadre⁵³⁸ est signé en novembre 1995⁵³⁹. Le concours d'architecte pour la réhabilitation de la gare centrale est remporté par Christoph Ingenhoven en novembre 1997, néanmoins la fin de la décennie 1990 est marquée par l'arrêt en juillet 1999 puis la reprise de celui-ci du projet au gré des décisions prises par les directeurs successifs de la DB⁵⁴⁰ (E12, 2015). Les acteurs parviennent à un nouvel accord en juillet 2001 et la planification du déroulement des travaux⁵⁴¹ débute en octobre 2001 (Phase 3). Des discussions publiques sont ouvertes en avril 2003 en ce qui concerne la section 1.1., (cf. supra), ce qui aboutit à l'établissement, en janvier 2005, d'un plan des travaux pour cette section. La question financière fait l'objet de concertations qui se terminent en juillet 2007 par un *memorandum of understanding* conclu avec l'ensemble des acteurs-financeurs du projet comprenant, outre les quatre déjà cités, l'aéroport de Stuttgart, la VRS et l'UE (cf. supra). Le projet de construction est défini en décembre 2009 afin que les travaux puissent commencer dès le 2 février 2010 (Figure 38) (Phase 4) et se terminer en 2021 (Phase 5).

⁵³⁷ *Machbarkeitstudie*.

⁵³⁸ *Rahmenvereinbarung*.

⁵³⁹ Document disponible sur le site internet du Ministère des transports du *Land* du BW, consulté le 07/03/2020.

⁵⁴⁰ Johannes Ludewig décide en juillet 1999 de l'arrêt de la planification des travaux jusqu'à son remplacement à la tête de la DB par Hartmut Mehdorn qui réactive le projet « pas à pas » „Er aktiviert die S21-Pläne Schritt für Schritt“ (Lösch, Stocker, et al., 2011).

⁵⁴¹ *Planverstellungsverfahren*.



Figure 38 : Vue sur les quais de la gare centrale de Stuttgart, le jour du lancement des travaux⁵⁴²
 Source : BPSU, Bureau chargé de la communication du projet, 2010



Figure 39 : Plaquette d'informations au sujet du *Bahnprojekt Stuttgart-Ulm* à destination des habitants
 Source : BPSU, 2018



Photo 14 : Panneau d'informations situé dans la gare centrale afin d'indiquer les espaces en travaux
 Source : DB

⁵⁴² « C'est parti, Stuttgart 21 arrive ! Début des travaux le 02/02/2010 ».

Le bilan établi en mai 2020 par les porteurs du projet⁵⁴³ indique que 50 km de tunnel sur les 59 km prévus ont été creusés et déblayés, les travaux prévus pour chacune des sections ont débuté et devraient se terminer en 2025. Tous ces travaux sont le thème principal de campagnes de communication effectuées dans la gare, par la DB de manière ludique, avec une visée informative auprès des usagers de transport (Figure 39 et Photo 14). Max la taupe, animal totem de la DB pour ses différents travaux ferroviaires, est devenu le symbole du creusement des nombreux tunnels dans et à proximité de Stuttgart.

En parallèle le BPSU a également conçu, de manière didactique, des matériaux d'informations (E14, E15, 2015) à destination des usagers de la gare et des citoyens de Stuttgart (Photo 15 et Photo 16). L'ensemble des informations se retrouve dans la Tour de la gare qui accueillait dans ses étages (1998-2019) une Exposition permanente (cf. supra) dont nous avons recueilli un grand nombre de matériaux utiles pour comprendre le projet.



„Was wird hier gebaut?“ - « Qu'est-ce qui a été construit ici ? »
Photo 15 : Informations au sujet des travaux de construction des futures voies et quais
Source : BPSU

⁵⁴³ Point d'information sur l'avancée des travaux opérés par la DB en novembre 2019, informations disponibles en ligne et consultées le 10/09/2020.

URL : <https://magistrale.org/85-prozent-der-s21-tunnel-sind-vorgetrieben/>



„Bagger, Bohren, Buddeln“ - « excaver, forer, creuser »

Photo 16 : Informations aux citoyens *via* les Techniques d’Information et de Communication
Source : BPSU

En ce qui concerne la section 1.1. les travaux dans le parc central du château⁵⁴⁴ (Figure 40) à proximité de l’aile sud de la gare débutent par l’abattage d’arbres en octobre 2010 et se poursuivent par la démolition de l’aile nord⁵⁴⁵ (2011) puis de l’aile sud (2012). Les travaux s’étendent au sud par le percement du tunnel Südkopf qui établira la liaison avec le Fildertunnel (PFA 1.2.) (Figure 27 et Figure 28). Les rampes d’accès aux quais sont désormais réduites à deux afin de pouvoir réaménager, au maximum, les espaces sous les rampes selon les plans du cabinet d’architectes Ingenhoven.

Conclusion de la section 4.2.

Dans notre étude des jeux d’acteurs, nous avons ainsi pu décortiquer les enjeux pour ceux qui interviennent à l’échelon national. Le soutien des acteurs locaux semble toutefois indispensable dès le commencement afin que le projet se concrétise, ce que nous allons aborder à présent.

⁵⁴⁴ *Mittlerer Schlossgarten.*

⁵⁴⁵ Vidéos de la démolition de l’aile nord disponible en ligne sur Fluegel.tv, et consultée le 09/09/2020.

URL : <https://www.fluegel.tv/posts/abriss-nordfluegel-beginn-25-08-2010/>

URL : <https://www.fluegel.tv/posts/abriss-nordfluegel-erster-baggerbiss-25-08-2010/>

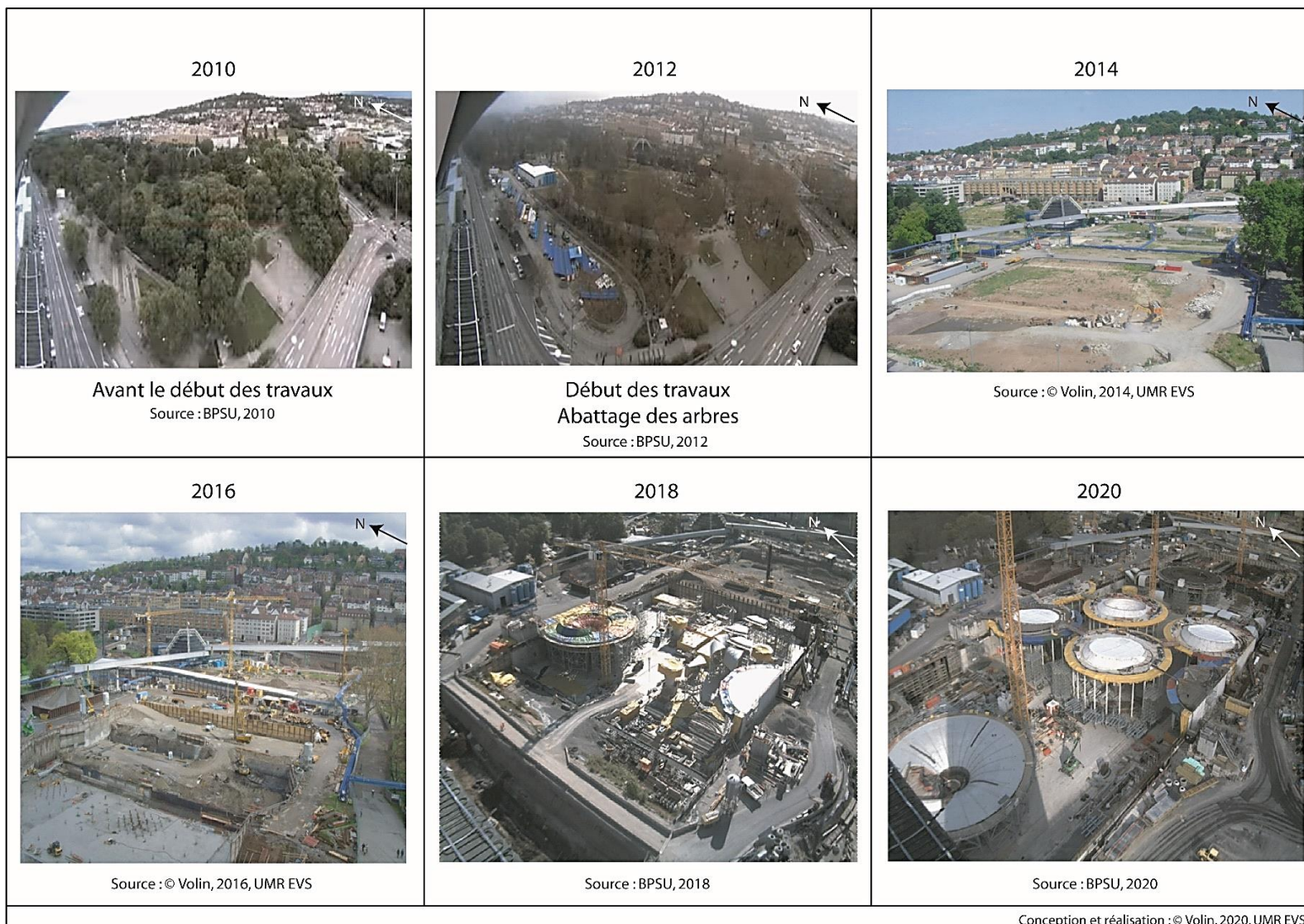


Figure 40 : Panorama de l'évolution des travaux dans le *Mittlerer Schlossgarten* (2010-2020)
Vues prises depuis la Tour de la gare

4.2 : Stuttgart 21, un projet par et pour les acteurs locaux

« Au cœur de la ville se tiendront de nouveaux quartiers attractifs pour vivre, habiter et travailler. Les espaces consacrés aux espaces verts s'étendront sur 20 ha de plus »
(Exposition permanente de la TI, 2014)⁵⁴⁶.

Stuttgart 21 peut également faire l'objet d'une analyse actorielle à l'échelon local dans la mesure où nous faisons l'hypothèse que parallèlement à une conception intéressée du projet par les acteurs nationaux, les acteurs locaux, qui agissent aux échelles micro local et locale ont eux aussi, fait valoir leurs souhaits depuis le début du projet. Nous allons davantage centrer notre analyse sur le volet urbanisme dans cette sous-partie, par rapport à la première, puisque nous détaillerons les deux projets urbains des quartiers Europe (Annexe 18) et Rosenstein (Annexe 19). L'objectif consiste à spécifier l'action de l'échelon local dans la conception et la construction de ces quartiers. Est-elle similaire à celle des acteurs nationaux ? Si non, en quoi diffère-t-elle ? Tout d'abord nous procéderons à l'appréhension de la mise en place du quartier Europe (4.2.1.) puis Rosenstein (4.2.2.).

Nous avons structuré notre raisonnement ainsi dans la mesure où le quartier Europe nous semble davantage en lien avec les questions de transports étudiées dans la sous-partie précédente. La chronologie des projets⁵⁴⁷ induit de comprendre dans un premier temps le projet autour du quartier Europe plus ancien puis le projet autour du quartier Rosenstein pensé, lui aussi, à la fin des années 1990 mais qui a connu différentes phases de réflexions partagées entre les acteurs locaux, les experts et la société civile. Les temporalités de ces deux projets étaient semblables au début de Stuttgart 21, néanmoins la réalisation (du volet urbanisme) diffère grandement puisque le projet Europe prend fin tandis que les travaux du projet Rosenstein commencent⁵⁴⁸.

⁵⁴⁶ „Mitten in der Stadt entstehen neue, attraktive Quartiere zum Leben, Wohnen und Arbeiten. Die Parkanlagen und Grünflächen werden im 20 Hektar erweitert“ (Exposition permanente de la TI, 2014).

⁵⁴⁷ La construction du quartier Europe a débuté à la fin des années 1990 pour être presque intégralement terminée à la fin de la décennie 2010.

⁵⁴⁸ Bilan début 2020.

La chronologie propre à chaque projet suit une première phase commune de planification dans la décennie 1990. La présentation du projet global Stuttgart 21 en 1994 précède de deux ans le concours d'architecte de 1996 qui aboutit à la proposition de projets d'aménagements des espaces libérés des emprises ferroviaires. L'ouvrage *Stuttgart 21. Städtebauliches Gutachten* (Mairie de Stuttgart, 1997) ainsi que l'Exposition permanente de la TI située dans la Tour de la gare centrale, rassemblent les dix projets reçus par les porteurs institutionnels. La commande reposait sur la proposition d'un plan-cadre (Annexe 16)⁵⁴⁹ pour l'aménagement des espaces vacants d'une superficie totale de 100 ha⁵⁵⁰. Parmi les dix propositions⁵⁵¹, sept n'ont pas été retenues par le comité chargé de la sélection et trois⁵⁵² ont particulièrement intéressé les porteurs du projet. Le cabinet d'architectes Trojan, Trojan + Neu de Darmstadt remporte le concours (Annexe 16) grâce à la projection de 50 ha de constructions dont 7 ha avec des logements, 39 ha accueillant des espaces mixtes et 4 ha dédiés à des usages spécifiques⁵⁵³. Une place importante (un cinquième) est accordée aux espaces verts avec la prévision de 20 ha supplémentaires de parcs⁵⁵⁴ (Mairie de Stuttgart, 1997). En quoi le projet choisi intègre-t-il les standards urbanistiques de la fin du XX^{ème} siècle ? Comment ces deux quartiers se différencient-ils et s'intègrent-ils au bâti existant ? Nous allons explorer ces pistes de réflexion par l'intermédiaire de l'étude successive de chacun des quartiers.

⁵⁴⁹ *Rahmenplan*.

⁵⁵⁰ „die Städtebauliche Jahrhundertchance für Stuttgart: die alten Gleisanlagen werden komplett entfernt, rund 100 Hektar Fläche stehen im Herzen der Innenstadt für die Stadtentwicklung zur Verfügung“ Exposition permanente de la TI, 2014.

⁵⁵¹ Pour les justifications des choix, lire l'ouvrage mentionné et/ou visiter l'Exposition permanente dans la TI.

⁵⁵² Cabinet Trojan, Trojan + Neu de Darmstadt, Jean-François Jodry de Paris, Klein + Breucha de Stuttgart.

⁵⁵³ *Sondernutzung*.

⁵⁵⁴ Parmi les trois projets finalistes, celui du cabinet parisien prévoyait lui 50 ha supplémentaires de parcs tandis que le projet Klein + Breuche envisageait également 20 ha d'espaces verts en complément.

4.2.1 : La création d'un nouveau quartier de gare standardisé, le quartier Europe

Lorsque j'ai commencé ma thèse, la construction du quartier Europe avait déjà débuté (Annexe 20) toutefois j'ai pu observer directement certaines étapes marquantes de l'avancée des travaux (Photo 17 ; Photo 18 ; Annexe 21). La construction de la nouvelle station de métro (ligne 12) *Budapester Platz*⁵⁵⁵ (et) ainsi que l'inauguration du centre commercial Milanéo ont été intéressantes pour nos recherches puisqu'il s'agit d'équipements urbains.



« Vous voudriez en savoir plus ? Nous construisons pour vous le métro U12 dans le quartier Europe »
Photo 17 : Travaux dans le quartier Europe pour la construction d'une nouvelle station de métro

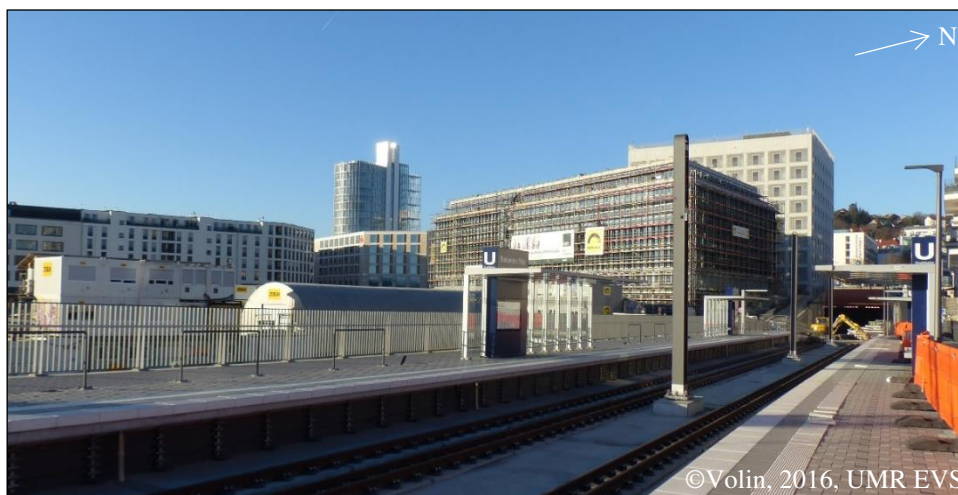


Photo 18 : Nouvelle station de métro, *Budapester Platz*

⁵⁵⁵ Station créée en remplacement de l'actuelle *Pragfriedhof*, pour plus d'informations consulter la ressource disponible en ligne et consultée le 06/09/2020.

URL : <https://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/en/media-library/detail/media/ssb-extrablatt-zur-u12/mediaParameter/show/Medium/>

Quel projet et quelles réalisations depuis la décennie 1990 ?

Le cabinet d'architectes Trojan Trojan + Neu dessina, à la fin des années 1990 (Annexe 20), les plans d'un nouveau quartier⁵⁵⁶, Europe, dont la parcelle restante à aménager dispose de 15,4 ha (4.1.2.) divisée en 15 îlots dévolus chacun à une ou plusieurs fonctions : habitat et/ou travail et/ou loisirs (Figure 41).

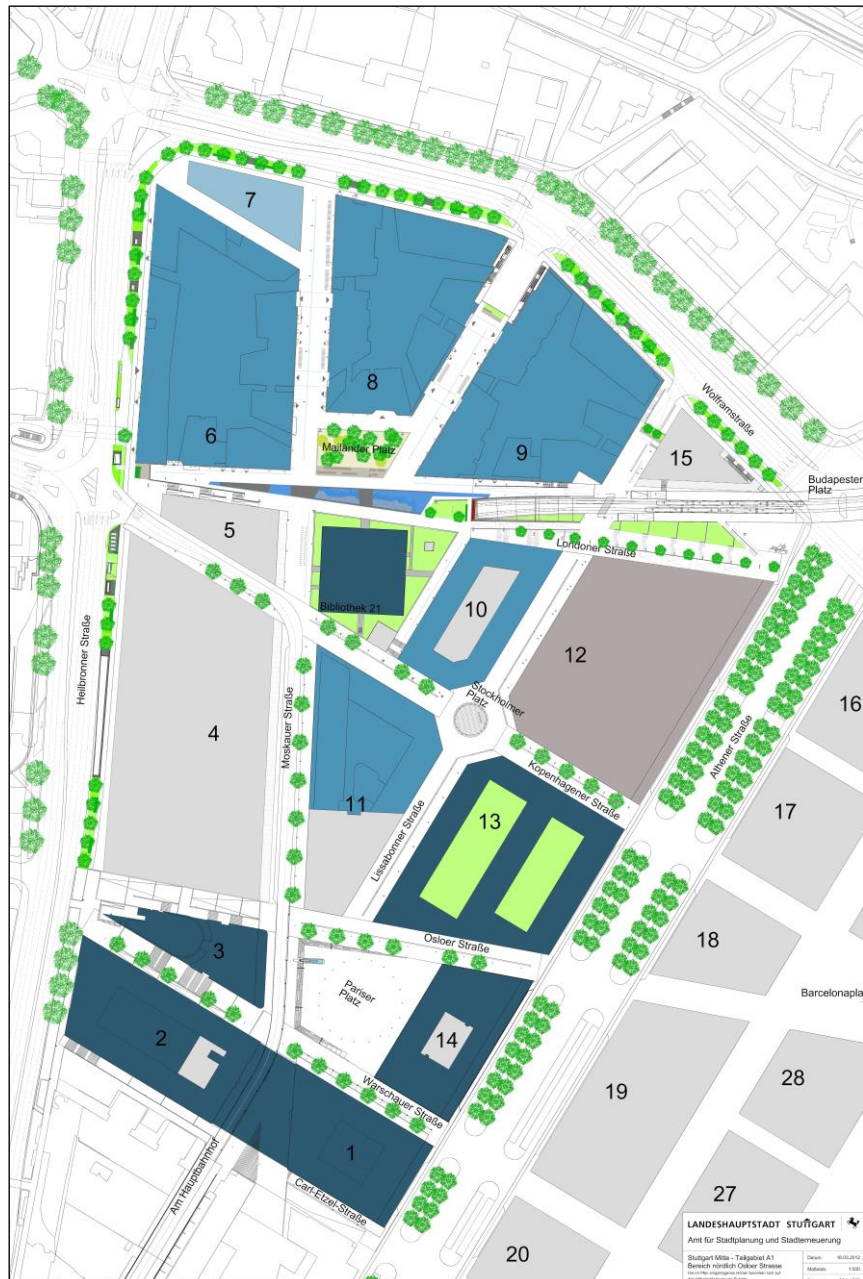


Figure 41 : îlots du quartier Europe
Source : Mairie de Stuttgart

⁵⁵⁶ Plan disponible en ligne et consulté le 06/09/2020.

URL : <http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/projekt/vorteile-und-nutzen/stadtentwicklung/europaviertel/>

Les îlots 1 et 2 rassemblent des bâtiments occupés par la Landesbank BW (siège social et bureaux) (Figure 42) ainsi que la Sparda Bank en complément des parcelles existantes au sud de ces espaces (2.1 et 2.2). L'îlot 3 complète les structures dédiées aux activités bancaires par l'intermédiaire de la construction de la City Tower Landesbank BW (Figure 42) haute de 70 m et toutes inaugurées au début de la décennie 2000. Deux autres îlots sont dédiés aux mêmes activités, l'îlot 11 reçoit la *Sparkasseakademie*⁵⁵⁷ depuis 2014 et l'îlot 14 accueille, quant à lui, l'entreprise de banque et assurances Südleasing depuis 2011.

L'activité de loisirs est représentée dans différents îlots, le 10.1 sur lequel se situe la nouvelle bibliothèque municipale⁵⁵⁸ inaugurée en 2011 (Figure 42) ; les 6, 8 et 9 sur lesquels s'étend le centre commercial Milanéo ouvert en 2014 (Figure 43). La fonction d'habitat prend place dans les étages supérieurs des îlots 6, 8 et 9 (Figure 43) ainsi que la parcelle 13 sur laquelle a été construit depuis 2010 le *Pariser Höfe* avec près de 240 logements⁵⁵⁹ et 7 200 m² de bureaux disponibles⁵⁶⁰ (Figure 43). Trois îlots sont dédiés au service d'hôtellerie *via* les parcelles 5, 7 et 15. L'hôtel situé sur la parcelle 5 devrait ouvrir en 2020, l'îlot 7 accueille un hôtel 4 étoiles⁵⁶¹ dans la Tour Cloud⁵⁶² (Figure 42) ouvert en 2017 précédant l'ouverture de structures hôtelières sur l'îlot 15 (Hampton by Hilton entre autres) prévues pour 2020. L'îlot 10.2, terminé en 2017, est consacré à l'Europa Plaza⁵⁶³ (Figure 42) bâtiment dédié à des activités de services ainsi que des fonctions récréatives par l'intermédiaire d'espaces dédiés à la restauration et au commerce.

⁵⁵⁷ Ressources disponibles en ligne et consultées le 06/09/2020.

URL : <http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/projekt/vorteile-und-nutzen/stadtentwicklung/europaviertel/akademie/>

⁵⁵⁸ Les plans ont été réalisés par l'architecte sud-coréen Eun Young Li.

⁵⁵⁹ Les premiers logements sont occupés dès 2012.

⁵⁶⁰ Ressources disponibles en ligne et consultées le 06/09/2020.

URL : <http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/projekt/vorteile-und-nutzen/stadtentwicklung/europaviertel/pariser-hoefe/>

⁵⁶¹ Il est composé de 175 chambres et 50 appartements sur 18 étages.

⁵⁶² Ressources disponibles en ligne et consultées le 06/09/2020.

URL : <https://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/projekt/vorteile-und-nutzen/stadtentwicklung/europaviertel/cloud-no-7/>

⁵⁶³ Ressources disponibles en ligne et consultées le 06/09/2020.

URL : <https://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/projekt/vorteile-und-nutzen/stadtentwicklung/europaviertel/europe-plaza/>

La nouveauté des infrastructures et la proximité avec le centre-ville permettent d'affirmer qu'il s'agit d'une nouvelle centralité de la ville, au détriment d'autres espaces commerciaux du centre-ville (Haar, 2019b, 2019a) pourtant inaugurés dans la décennie 2010 comme Gerber⁵⁶⁴. Pour le moment, les projets pour les parcelles 4 et 12 ne sont pas définis.

Les architectes avaient également prévu d'aménager des espaces publics (Annexe 16), entre autres quatre places à la toponymie européenne, du sud ou nord : la place de Paris (Figure 43), la place de Stockholm, la place de Milan et en bordure nord-est la place de Budapest. Les espaces verts se répartissent entre des allées arborées, des cours intérieures d'immeubles avec de la verdure. Le plan-cadre de 1997 (Annexe 16) indiquait la présence de petits parcs qui n'ont finalement pas été réalisés selon les plans initiaux. Un exemple est la place de Paris devenue une place bétonnée avec quelques arbres tandis qu'elle devait être un espace vert à part entière (Figure 43).

Les éléments constitutifs de ce quartier concourent à nous poser la question d'une conception standardisée des quartiers de gares construits depuis les années 1990. Nous allons soumettre cette hypothèse à la lumière des éléments apportés par Aurélie Delage dans sa thèse (Delage, 2013).

⁵⁶⁴ Petit centre commercial inauguré aussi en 2014 et situé dans l'arrondissement Stuttgart-centre (rue Sophie) accueillant environ 80 entreprises sur 25 000 m² tandis que le centre Milanéo concentre environ 200 magasins répartis sur 43 000 m². Données récoltées sur les sites internet des deux centres commerciaux le 29/09/2020.



Siège de la banque du Land du BW (LBBW)



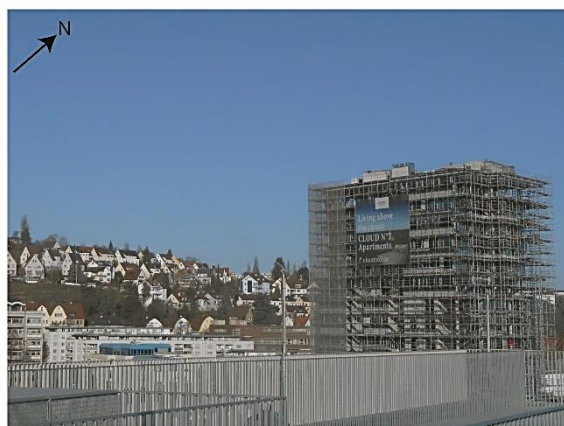
Bâtiments de la banque du Land du BW (LBBW)



Vue depuis la terrasse de la bibliothèque municipale



Nouvelle bibliothèque municipale
Vue depuis la Place de Milan



Immeuble Cloud 7 en construction
Vue depuis la terrasse de la bibliothèque municipale



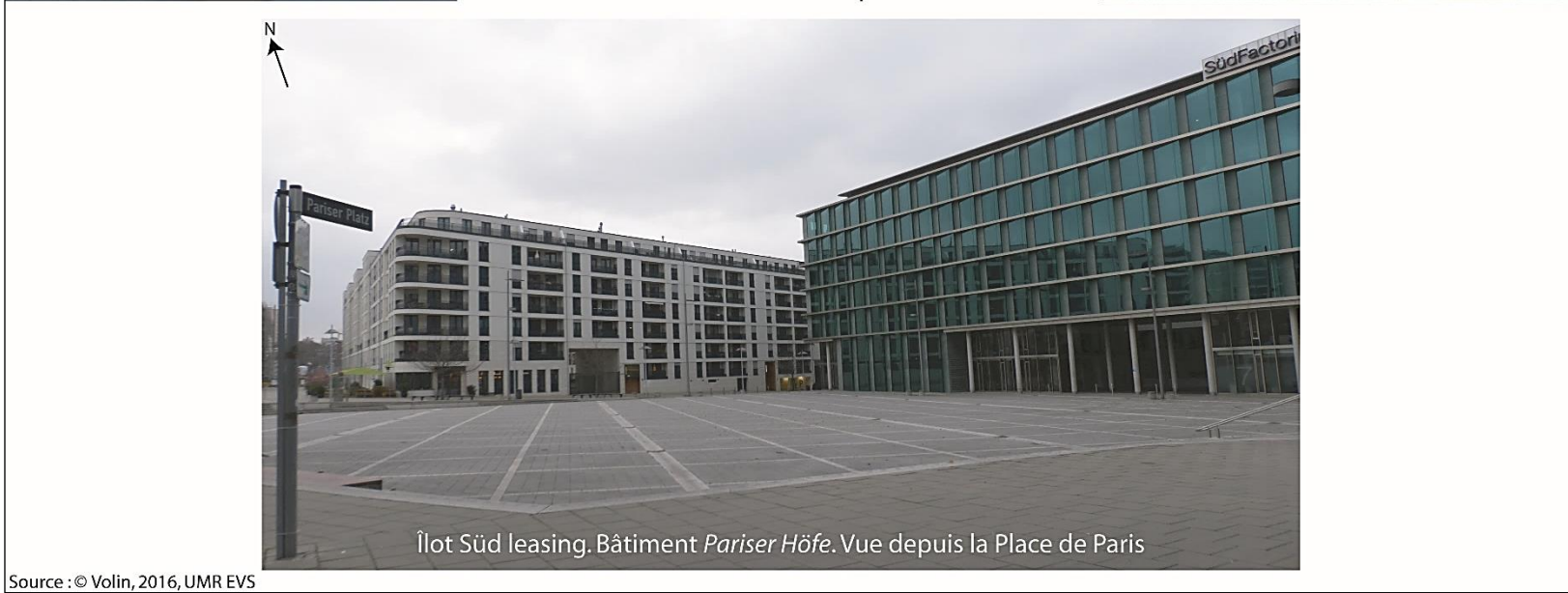
Construction de l'Europe Plaza
Vue depuis la Place de Milan

Source : © Volin, 2016, UMR EVS

Figure 42 : Bâtiments remarquables construits au sein du nouveau quartier Europe



Centre commercial Milanéo Vue depuis la Place de Milan



Îlot Süd leasing. Bâtiment Pariser Höfe. Vue depuis la Place de Paris

Source : © Volin, 2016, UMR EVS

Figure 43 : Autres bâtiments remarquables au sein du nouveau quartier Europe

Europaviertel, un quartier européen de gare ?

L'appellation « Euroquartier de gare » renvoie à un projet urbain spécifique autour d'une gare comprenant un certain nombre de bâtiments qui symbolisent des fonctions urbaines précises et uniformisées. Ce quartier est « un champion de la mixité » (Delage, 2013, p.84) puisqu'il regroupe des **fonctions résidentielles, tertiaires et commerciales**. La mixité sociale est souhaitée pour les logements destinés à la location ainsi qu'au primo-achat pour des ménages des classes moyennes⁵⁶⁵. Les fonctions tertiaires et commerciales prennent place dans des immeubles de bureaux occupés par des sièges sociaux, des filiales bancaires ou d'assurances dans la majorité des cas. L'« Euroquartier de gare » possède ainsi son quartier d'affaires sur le modèle du CBD étasunien. Les fonctions récréatives et de commerces se déclinent en un centre commercial, des hôtels de standing et des équipements culturels publics (musée, salle de spectacle...) (Delage, 2013, p.84).

L'urbanisme de ce quartier symbolise la **modernité** par la construction de bâtiments neufs, adaptés aux normes environnementales actuelles (HQE). Une attention est portée à la « présence de nombreux espaces verts [...] répondant ainsi aux critères de la ville durable » (Delage, 2013, p.86). Dans ce cadre-là les **transports en commun** sont valorisés par rapport aux transports individuels et de nouvelles lignes de métro, tramway, bus ou équivalent⁵⁶⁶ peuvent être construites afin de relier ce nouveau quartier au reste de la ville. La situation de ces quartiers est attractive dans la mesure où ils se trouvent à proximité de la gare centrale et prennent place dans les arrondissements centraux des villes concernées.

Les acteurs publics chargés de l'aménagement du quartier insistent sur la **dimension métropolitaine du projet** dans le sens où ce dernier apparaît comme : « un levier de développement urbain » (Delage, 2013, p.86). Ces mêmes acteurs réfléchissent parfois à une autre échelle et espèrent conférer à la ville « un **rayonnement de portée européenne** » (Delage, 2013, p.87) grâce à la construction d'un « Euroquartier de gare » y compris souvent en ajoutant le préfixe « euro » au nom du projet. Après avoir analysé les éléments constitutifs d'un Euroquartier ou quartier européen, nous allons comparer cette grille de lecture au projet stuttgartois *Europaviertel*.

⁵⁶⁵ Achat classique et achat en accession à la propriété pour des ménages plus modestes que le reste des acquéreurs du quartier.

⁵⁶⁶ La théorisation de « l'Euroquartier de gare » a été effectuée principalement à partir d'exemples français ce qui justifie que nous étudions les infrastructures présentes en France.

La mixité des usages des sols (Annexe 18) a guidé la conception des plans du futur quartier comme nous l'explique l'Exposition permanente de la TI⁵⁶⁷ : « le quartier Europe est un espace polarisant sur lequel repose une mixité fonctionnelle (commerces, services, équipements culturels, logements). Comme marqueur du paysage urbain on distingue trois tours le long de la rue d'Heilbronn symbolisant l'entrée dans la ville de Stuttgart »⁵⁶⁸ (Exposition permanente de la TI, 2015). Les logements construits répondent également au critère de mixité sociale, néanmoins certains îlots ciblent des ménages aux revenus plus élevés tel que le Cloud 7 de l'îlot 15 (Figure 41 et Figure 42) (E9, 2015).

Le quartier Europe accueille également des fonctions tertiaires (banques et assurances principalement) dont le siège social de la LBBW⁵⁶⁹ qui tend à polariser un véritable centre d'affaires dans ces espaces. Le centre commercial le plus grand de la ville, Milanéo, a été construit pour répondre aux fonctions commerciales entouré par des hôtels construits pour des clientèles aux revenus élevés (Jaz Stuttgart au sein du bâtiment Cloud 7) (Figure 42). La structure publique principale de ce quartier réside dans la bibliothèque municipale (E2, 2016) qui a pour avantage d'attirer des populations hétérogènes et concourt à une certaine mixité sociale en journée, ce qui diffère du caractère d'entre soi des résidents présents en soirée (E9, 2015 ; Observation de l'auteure).

Les flux de personnes sont facilités par les infrastructures de transport qui maillent le quartier. Des transports en commun (métro, bus et *S-Bahn*) desservent les artères principales et concurrencent en partie les transports individuels permis par les axes routiers quadrillant ces espaces. Les mobilités douces (marche, vélo...) ont été favorisées par les porteurs de projet dans la mesure où le quartier Europe reste accessible à tous (trottoirs pour les poussettes et/ou les personnes à mobilité réduite) et profite d'une situation privilégiée à proximité de la gare. « L'avantage principal du quartier Europe repose sur sa proximité avec le centre-ville. Dans un rayon de 500 m on retrouve l'artère centrale Königstrasse ainsi que le Parc du château. La rue de Moscou constitue l'axe central pour l'ensemble des flux du nouveau quartier. Toutes les autres rues et places sont piétonnes »⁵⁷⁰ (Exposition permanente de la TI, 2015).

⁵⁶⁷ Étage 3, données 2015 recueillies par l'auteure.

⁵⁶⁸ "The europaviertel is the core area and thus supports a diverse and flexible mixture of different uses consisting of trade, services, culture and residences. As a significant city landmark, three city towers along Heilbronner Strasse will mark the entrance to the city of Stuttgart".

⁵⁶⁹ *LandesBank Baden-Württemberg*.

⁵⁷⁰ "Major advantages of the Europaviertel are short distances in a central location. Within a 500 meters radius are the main station Königstrasse and the park areas of the Schlossgarten. Moskauer Strasse is the central axis and traffic space in the new quartier. All other streets and squares are pedestrianized."

La centralité du quartier Europe au sein de la ville de Stuttgart peut être étudiée à deux échelles : municipale (réelle) et européenne (fictive). La première recouvre des aspects concrets de développement urbain dans la mesure où ce quartier apparaît comme « une extension du centre-ville de Stuttgart »⁵⁷¹ (Exposition permanente de la TI, 2015), reliée du mieux possible au hub de transport majeur de la ville-capitale. La seconde témoigne du caractère européen des projets de rénovation de gare par l'intermédiaire de la toponymie qui renvoie aux capitales des États européens⁵⁷². Nous pouvons ainsi affirmer que le quartier Europe possède toutes les caractéristiques⁵⁷³ de l'« Euroquartier de gare » (Type 4 des déclinaisons de projets autour des gares centrales) (Delage, 2013, p.89).

L'« Euroquartier de gare » de Stuttgart semble ainsi posséder les éléments caractéristiques de ce type de quartier présent dans d'autres métropoles européennes, néanmoins il se distingue par l'implantation d'une structure culturelle de premier ordre dans la ville : la Bibliothèque municipale (Figure 42). Le site, la fonction et l'architecture singulière du bâtiment en font un monument désormais incontournable de la ville qui a pour ambition une mixité sociale, relativement absente du reste du quartier, à l'inverse de ce qui est projeté pour le quartier Rosenstein.

4.2.2 : Un projet de réhabilitation urbaine de grande ampleur dans le centre-ville, le quartier Rosenstein

Le projet Rosenstein repose sur la réhabilitation et la rénovation urbaine de différents espaces qui formeront un nouveau quartier⁵⁷⁴ sur près de 80 ha (Annexe 16). Le processus de concertation s'est terminé en 2018 et le concours d'architectes a pris fin en 2019, ce qui a orienté notre étude sur les différentes phases de dialogues entre citoyens, acteurs publics et privés.

⁵⁷¹ “an extension of Stuttgart's city centre”.

⁵⁷² Londres, Copenhague, Moscou, Lisbonne, Oslo, Varsovie (dans le sens nord-sud) + Athènes, Amsterdam.

⁵⁷³ Pôle d'échanges multimodal, projet de renouvellement urbain, vocation tertiaire affirmée/présence d'un quartier d'affaires, ambition de vitrine urbaine pour un rayonnement métropolitain d'envergure européenne (Delage, 2013, p.89).

⁵⁷⁴ Nous faisons ici la différence entre un quartier (Annexe 3), au sens administratif du terme (*Statteil*), qui désigne une sous-division des arrondissements (*Stadtbezirk*) de Stuttgart (Annexe 2) et un quartier au sens d'espace vécu faisant abstraction des limites administratives. Ici le quartier Rosenstein se compose, dans les faits, de quatre quartiers (*Stadtteil*).

Le quartier Rosenstein avant le projet Stuttgart 21

Avant de détailler les projets successifs qui ont émergé pour réaménager le quartier Rosenstein il nous semble important de présenter l'état des lieux de l'occupation des espaces jusque dans les années 1990 (Annexe 22). Le futur quartier regroupe quatre quartiers⁵⁷⁵ (Annexe 3) situés dans l'arrondissement nord, dont la partie orientale concentre les infrastructures ferroviaires⁵⁷⁶ en lien avec la gare centrale ainsi que le parc Rosenstein. Les espaces les plus méridionaux sont dévolus au cimetière Prag⁵⁷⁷ qui s'étend sur 21 ha et représente le troisième cimetière le plus vaste de la ville. Les espaces restants accueillent des bâtiments construits dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle dont des logements (individuels ou collectifs dans des immeubles de trois ou quatre étages) et des espaces publics. La ville a également implanté des administrations municipales telles l'Agence pour l'emploi ou le service dédié aux voies navigables ainsi que des structures du *Land*, par exemple l'institut chargé de la pédagogie dans le BW. Le profil socio-économique des habitants de ces quatre quartiers⁵⁷⁸ attestait, en 2014⁵⁷⁹, d'une population plus jeune que la moyenne de l'arrondissement⁵⁸⁰ qui possède un passé migratoire pour plus de 50 %. La majorité reste célibataire, néanmoins on compte environ un cinquième de familles avec des enfants mineurs dont près de 30 % de familles monoparentales⁵⁸¹. Le taux de chômage est élevé, autour de 10 %⁵⁸², par rapport aux 7 % de l'arrondissement. Les acteurs municipaux souhaitent ainsi dynamiser économiquement ces espaces et tendre à plus de mixité sociale (par l'attraction de CSP avec un capital économique et culturel élevé).

⁵⁷⁵ Stadtteile 126 : Nordbahnhof, 127 : Am Pragfriedhof, 128 : Am Rosensteinpark, 129 : Auf der Prag (découpage administratif de l'arrondissement Nord).

⁵⁷⁶ Voies ferrées, espaces de garage des trains de la DB ainsi que des entrepôts appartenant à la Deutsche Post en ce qui concerne les espaces situés au sud du Parc Rosenstein. Dans le quartier Nordbahnhof se trouvaient les ateliers de la DB (*Wagenwerkstätte*).

⁵⁷⁷ Cimetière ouvert en 1873.

⁵⁷⁸ Dans les faits il n'y a pas de données qui concernent le quartier Rosensteinpark puisqu'il n'y a aucune habitation à ce jour.

⁵⁷⁹ Publication en 2015, par la municipalité de Stuttgart, de données statistiques socio-économiques par arrondissement (*Stadtbezirk*) avec le détail des résultats par quartier (*Stadtteil*). Document pour l'arrondissement Stuttgart-Nord, disponible en ligne et consulté le 10/09/2020.

URL : <https://www.stuttgart.de/medien/ibs/Datenkompass-S-Nord.PDF>

⁵⁸⁰ *Durchschnittsalter*, tableau 1, p.18.

⁵⁸¹ *Haushalte und Familien*, tableau 3, p.18.

⁵⁸² *Arbeitslose quote*, tableau 2, p.19.

La création sur le temps long d'un nouveau quartier mixte au cœur de la ville

Les plans des architectes Trojan, Trojan + Neu situaient les différents îlots qui devaient être construits sur les espaces libérés des emprises ferroviaires (Annexe 16). Le plan-cadre de 1997 (Figure 44) reprend les propositions faites de créer soit des îlots aux fonctions mixtes, soit consacrés au logement, soit accueillant des activités tertiaires. Le statu quo perdure jusqu'en 2005, année durant laquelle a lieu un concours d'architecture dans le but de proposer un autre projet pour le quartier Rosenstein que celui dessiné par Trojan, Trojan + Neu en 1996 (E32, 2016). Le cabinet stuttgartois Pesch & associés remporte l'appel d'offres grâce au plan ci-dessous (Figure 44).



Figure 44 : Plan de Pesch & associés
Source : BPSU⁵⁸³, 2005

⁵⁸³ Document disponible en ligne et consulté le 06/09/2020.

URL : <https://www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/de/projekt/vorteile-und-nutzen/stadtentwicklung/rosenstein-quartier/>

Pareillement à ce qui avait été envisagé dans les années 1990, le cabinet Pesch & associés souhaite conserver un usage mixte des sols (logement, services et commerce) ainsi qu'une extension des espaces verts (Exposition permanente de la TI, 2015). Des conférences publiques⁵⁸⁴ ont lieu à partir de 2010 sur des sujets d'actualité qui concernent des projets d'urbanisme à Stuttgart et dans d'autres villes européennes. La problématique de la localisation des structures culturelles en ville est par exemple discutée lors d'une conférence sur Wagenhallen en août 2011, tandis que le projet de rénovation urbaine du quartier de gare de la gare centrale de Vienne est présenté en février 2011. Puis en 2011-2012, une phase de dialogues citoyens s'engage à propos de thèmes généraux relatifs à la rénovation urbaine (le logement, construire une ville durable...). Le conseil municipal change de majorité fin 2012 et, afin d'impliquer de nouveau les habitants dans le projet, une consultation citoyenne est organisée en 2016 (E9, 2015) intitulée « configurer ensemble la ville »⁵⁸⁵. Différentes manifestations se déroulent cette année-là afin que les acteurs publics et de la société civile puissent partager leurs points de vue selon des modalités de discussions variées. Le Forum Rosenstein a permis des échanges au sein des structures publiques tandis que des conférences publiques et des ateliers favorisaient les discussions entre citoyens ou entre experts⁵⁸⁶ (E32, 2016). Le processus de fabrique participative de la ville se poursuit en 2018 par l'amorce du futur appel à candidatures pour dessiner et planifier les travaux à venir. Les habitants de Stuttgart ont été invités à participer de mai à août 2018 à la conception du plan-cadre au sein d'une action nommée « concours d'urbanisme international pour la construction du quartier Rosenstein »⁵⁸⁷. Un an après, le cabinet d'architectes Asp et le cabinet d'architectes-paysagistes Kober remportent, au printemps 2019, l'appel à projets pour la réalisation du nouveau quartier.

⁵⁸⁴ Documents disponibles en ligne et consultés le 06/09/2020.

URL : <http://www.rosenstein-stuttgart.de/index.php?id=6>

⁵⁸⁵ „gemeinsam Stadt gestalten“. Informations disponibles en ligne et consultées le 10/09/2020.

URL : <https://www.stuttgart-meine-stadt.de/content/bbv/details/68/?tab=0>

⁵⁸⁶ Détails des modalités de la phase de consultation citoyenne (2016), site internet de la municipalité de Stuttgart consacré aux projets en cours dans la ville et à vocation d'informations et d'échanges avec les citoyens. Document disponible en ligne, et consulté le 06/09/2020.

URL : <https://www.stuttgart-meine-stadt.de/content/bbv/details/68/?modal=/bausteine-rosenstein/&tab=0#156c2d689d5f3db6a46866dc2>

⁵⁸⁷ „internationaler städtebaulicher Wettbewerb Rosenstein“. Documents disponibles en ligne et consultés le 06/09/2020.

URL : <https://www.stuttgart-meine-stadt.de/stadtentwicklung/wettbewerb-rosenstein/>



Figure 45 : Vue en 3D du futur nouveau quartier, d'après les plans proposés par Asp/Kober
Source : Ville de Stuttgart, 2019
Auteur : Leif Piechowski, Ville de Stuttgart

La Figure 45 illustre, par une image de synthèse, le projet dans son ensemble, à la fois le long du Parc du château et au sein des différents quartiers qui composent le quartier Rosenstein. Après avoir détaillé chacun des deux nouveaux quartiers en construction dans le centre-ville de Stuttgart, nous allons analyser les enjeux de ces projets d'aménagements d'urbains. Quels sont ceux inhérents à chacun d'entre eux ? Existe-t-il malgré tout des similarités ?

Les enjeux spécifiques de la construction du quartier Rosenstein

La création de ce quartier urbain correspond à des attentes classiques en termes de dynamiques créées par la construction de nouveaux espaces consacrés à l'habitat, au travail et aux loisirs. Les enjeux en ce qui concerne l'économie, les transports et l'urbanisme semblent similaires à ceux du quartier Europe (4.1.2.). La différence principale concerne le volet social en lien avec la fonction d'habitat dans la mesure où le parc immobilier apparaît plus varié. Ce quartier devrait accueillir davantage de mixité sociale que son voisin, Europe, ce qui prend acte également dans le processus de fabrication de la ville comme en témoigne la participation citoyenne (cf. supra).

Le quartier Rosenstein se distingue par ailleurs du quartier Europe par la réflexion nécessaire et collective au sujet du volet environnemental et celui patrimonial et culturel (E2, 2016)⁵⁸⁸. Les arguments mis en exergue dans la présentation générale du projet (4.1.2.) sur ces deux points s'appliquent en particulier au futur quartier Rosenstein (Annexe 19).

L'importance des espaces verts, en particulier du « U vert » au sein des espaces centraux de la ville de Stuttgart, doit être conservée dans le nouveau quartier. C'est pourquoi des espaces naturels sont observables sur les différents projets proposés dès 1997 (Figure 44) et finalement dans celui qui sera réalisé (Figure 45). La circulation de l'air dans cette ville encaissée reste une priorité tout comme le développement d'espaces publics arborés. Les architectes chargés du projet depuis 2019 proposent l'agrandissement du corridor écologique qui longe l'actuel parc du château en lieu et place des anciennes emprises ferroviaires (Figure 45). Les mobilités douces seront encouragées par la création de nouvelles pistes cyclables et d'aires pour les transports non motorisés, également à la place des anciennes emprises ferroviaires. Ce type d'infrastructures apparaît classique lorsque l'on s'intéresse aux projets de rénovation urbaine de métropoles européennes, toutefois la singularité du cas stuttgartois réside dans trois considérations. Tout d'abord la forte pollution de l'air du fait de l'encaissement de la ville qui exige une ceinture verte « U vert » (Chapitre 2). Ensuite il apparaît que ce projet de quartier s'inscrit dans une prise en compte plus grande des mobilités douces et des transports en commun. La proximité immédiate de la gare centrale qui polarise les réseaux de transports publics complète une offre multimodale destinée à réduire la place des véhicules motorisés en encourageant le report modal. Le passage des voies ferrées en souterrain contribue, enfin, à la réduction de la pollution sonore pour les quartiers d'habitations environnants.

⁵⁸⁸ Ces arguments s'appuient sur une visite de terrain effectuée dans ces quartiers en novembre 2016 avec notre interlocutrice.

L'affichage d'une meilleure qualité de vie dans ce nouveau quartier urbain se traduit par la valorisation d'éléments patrimoniaux et culturels qui appartiennent à l'histoire contemporaine de la ville. La sauvegarde et la mise en valeur de l'espace Wagenhallen⁵⁸⁹, devenue Zone de protection des arts (Photo 19), attestent de la présence d'artistes en résidence et de lieux d'expositions d'œuvres artistiques dans d'anciennes maisons et entrepôts industriels (Photo 19).



Photo 19 : Zone de protection des arts – rue quartier nord de la gare [encadré haut]
Intérieur du quartier Wagenhallen, vue sur un bâtiment accueillant une brocante

⁵⁸⁹ Situé dans l'arrondissement Stuttgart-nord, dans le quartier nord de la gare (*Nordbahnhofsviertel*) entre les stations de métro *Pragfriedhof* (à l'ouest), *Mittnachtstrasse* (à l'est) et *Nordbahnhof* (au nord).

Informations complémentaires, sur la protection de cet espace, disponibles en ligne et consultées le 10/09/2020.

URL : <https://www.stuttgart-meine-stadt.de/file/57bd7f3ed6f3dbba7e2b10dc/>

Propositions pour l'aménagement des espaces libres au sein de Wagenhallen, travail collaboratif entre des étudiants des Beaux-arts de Stuttgart et l'association Kunstverein Wagenhallen en 2016. Document disponible en ligne et consulté le 10/09/2020.

URL : <https://www.stuttgart-meine-stadt.de/file/59916971a1c3d144f0593772/>

Ces lieux, délaissés par les habitants et situés dans une zone industrielle constituaient, depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, un espace en déprise, où se sont installés des populations sans ressources ; puis à partir de la décennie 1980 ils ont été investis par des artistes. Wagenhallen est devenu le symbole de la culture alternative (Photo 20) dans une ville bourgeoise endormie, avec des installations artistiques temporaires ainsi qu'un ancrage dans les événements culturels majeurs de la ville, à l'exemple de « La nuit blanche des musées »⁵⁹⁰.



Photo 20 : Intérieur du quartier Wagenhallen, vue sur des conteneurs occupés par des artistes

Nous pouvons ainsi prendre conscience de la protection, par la municipalité, d'un patrimoine matériel et immatériel dans cette rue *Innerer Nordbahnhof* qui maille Wagenhallen. Au sud-est de cette rue, se trouve un autre lieu témoin de l'histoire contemporaine de la ville et de son travail de mémoire. L'ouverture en 2006 du Mémorial de la déportation (Photo 21), nommé « Symbole du souvenir », atteste d'un travail de mémoire par les populations qui ont vécu la Seconde Guerre mondiale et ce à destination des générations futures. Le mémorial fut construit sur d'anciennes emprises ferroviaires, inutilisées depuis, qui ont servi à l'acheminement de population depuis Stuttgart et ses environs vers des camps de concentration nazis (Photo 22).

⁵⁹⁰ *Lange Nacht der Museen*, dont l'édition 2020 aurait dû se dérouler le samedi 21 mars de 19h à 02h du matin mais a été annulée du fait du Covid19.



Photo 21 : Entrée du Mémorial « Symbole du souvenir », inscriptions des dates de départ des convois depuis Stuttgart



Photo 22 : Intérieur du Mémorial, voies ferrées en partance pour des camps de concentration (Riga, Izbica, Auschwitz et Theresienstadt)

Les historiens estiment qu'environ 2500 personnes (juives, roms ou tziganes) ont été déportées entre 1941 et 1945 ; leurs identités ont été inscrites sur le « mur des noms »⁵⁹¹. Le futur quartier Rosenstein prend donc forme dans un environnement marqué par un fort passé industriel, par des espaces dédiés aujourd'hui à la culture et à la valorisation de la mémoire de la ville tout en offrant des opportunités uniques de développement à proximité des aménités urbaines. Les enjeux de développement urbains apparaissent ainsi primordiaux pour les acteurs de la ville. La disponibilité d'emprises foncières aussi vastes⁵⁹² cristallise les attentes d'un ensemble d'acteurs qui ont dû travailler ensemble à la planification du nouveau quartier Rosenstein. Ce dernier a été pensé davantage comme un espace consacré au logement et aux activités récréatives tandis que le quartier Europe s'inscrit davantage dans une autre fonction, celle des activités économiques en particulier le tertiaire (banques, assurances, commerces). L'objectif pour les acteurs de la ville consiste à densifier le centre-ville par l'intermédiaire des parcelles libérées des emprises ferroviaires et reconnecter à la gare centrale les espaces au nord de celle-ci.

⁵⁹¹ Nous nous sommes documentés à partir du travail d'archives réalisé par les membres de l'association „Zeichen der Erinnerung“ qui aida la mise en place de cette structure. Blog consulté le 06/09/2020.

URL : <http://www.zeichen-der-erinnerung.org/>

⁵⁹² Actuellement voies ferrées et gares de dépôt du matériel.

Conclusion du chapitre 4

En conclusion de ce chapitre consacré aux acteurs du projet et aux objectifs propres aux aménagements ferroviaires et urbains dans la ville de Stuttgart, nous pouvons mettre en lumière deux éléments. Tout d'abord l'indispensable analyse des acteurs et des espaces considérés qui ont déterminé les enjeux de la mise en place de ce projet. Nous avons expliqué l'existence d'une pluralité d'acteurs publics et privés qui doivent travailler en synergie pour que le projet soit mené à son terme. Toutefois nous avons remarqué que la divergence des intérêts entre acteurs ainsi que des ambitions territoriales différenciées rendaient difficile une lecture impartiale des aménagements envisagés. Cette complexité demeure inhérente à tout projet d'aménagement, en milieu rural et urbain. Néanmoins, dans le cas de Stuttgart 21, il nous semble que les ambitions des acteurs peuvent se concurrencer en fonction de l'échelon d'action considéré. La DB souhaite, par exemple, développer en priorité son réseau ferroviaire dans le sud de l'Allemagne, ce qui sera effectif par l'intermédiaire de la suppression du goulet d'étranglement ferroviaire dans la région de Stuttgart. La municipalité de Stuttgart vise, de son côté, aussi bien une meilleure accessibilité de sa ville-capitale qu'une rénovation urbaine de grande ampleur par la création de deux quartiers au plus près des aménités urbaines.

Le second point d'analyse auquel nous sommes parvenus, repose sur l'appréhension des différentes temporalités, électorales à l'échelle locale et régionale, politiques à l'échelle nationale et celle du projet. La chronologie des faits depuis la décennie 1980 permet de comprendre les ressorts temporels qui ont influé sur le projet. La mise en place d'une longue phase de concertation, dans la décennie 2010, à propos du futur quartier Rosenstein, découle des changements politiques majeurs qui ont eu lieu à l'échelle régionale puis locale. La suite de nos réflexions atteste de la considération d'une nouvelle échelle, celle de la métropole de Stuttgart à travers le hub de transport constitué par l'aéroport de la ville. Quelle place occupe-t-il dans les flux aériens nationaux ? Quels travaux sont prévus pour le dynamiser ? Ces considérations nous conduiront jusqu'à Ulm dans le but d'étudier la nouvelle LGV qui parcourt les espaces méridionaux du *Land*.

Chapitre 5 : Cap à l'est, la nouvelle LGV Wendlingen-Ulm

Ce chapitre se concentrera sur les différents aménagements ferroviaires décidés dans le cadre de la construction de la LGV entre Wendlingen et Ulm⁵⁹³ (Figure 23). En effet le volet aménagement urbain est moins présent si ce n'est à travers la rénovation urbaine menée dans les villes d'Ulm et Neu-Ulm (jumelle bavaroise). Nous avons fait le choix d'étudier les enjeux de la construction de la liaison rapide entre Stuttgart et Ulm (pour considérer l'ensemble de la ligne) en nous demandant dans quelle mesure les enjeux de cette ligne apparaissent classiques. Nous questionnerons également le rôle joué par la compétition régionale interne dans le choix de la localisation des aménagements. Nos analyses se fonderont sur les enjeux territoriaux observés à trois échelles : métropolitaine, régionale et nationale.

Dans un premier temps nous examinerons les liens réels et symboliques entre le projet Stuttgart 21 et la nouvelle LGV Wendlingen-Ulm⁵⁹⁴ par l'intermédiaire de l'appréhension du nouvel hub de transport situé à Filderstadt (5.1.). Puis nous analyserons les principes communs aux projets de LGV ainsi que les ressorts spécifiques pour la ville d'Ulm en tant que ville frontalière du *Land* attractif de Bavière (5.2.).

La Figure 2 et la Figure 23 permettent de comprendre l'ossature du BPSU dont nous allons ici détailler uniquement la partie concernant la NBS W-U⁵⁹⁵. Celle-ci comprend deux branches, une avec des projets dans le Jura souabe⁵⁹⁶ (Figure 46) [sections 2.1. à 2.4.] et une autre autour des projets situés à Ulm et Neu-Ulm [section 2.5.].

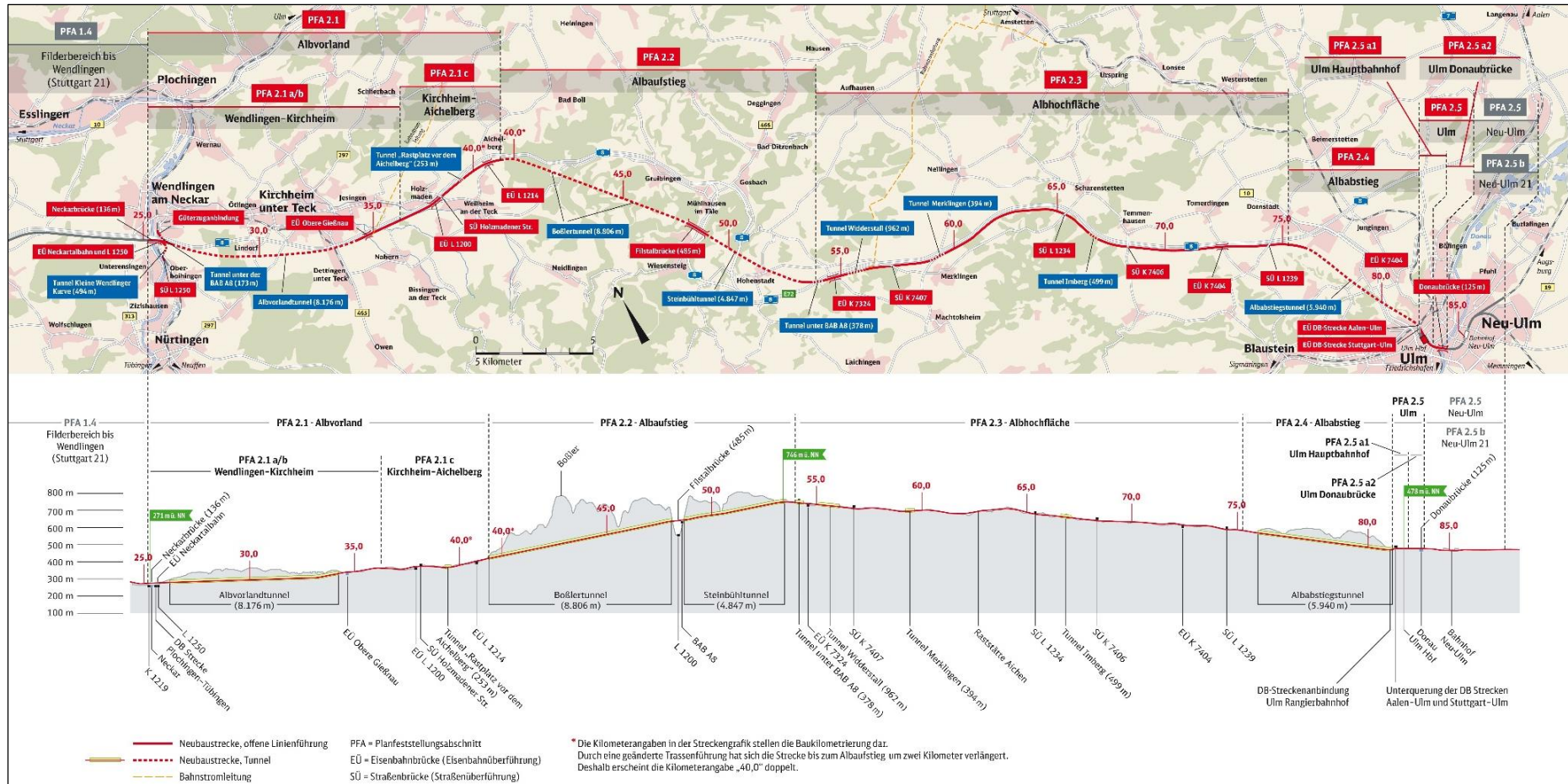
⁵⁹³ *Neubaustrecke Wendlingen-Ulm.*

⁵⁹⁴ L'entretien mené en 2015 au sein du MVI-BW avec le Référent chargé, pour le *Land*, du projet Stuttgart 21 et de la NBS W-U (financement, coordination, planification) alimente l'ensemble des réflexions de ce chapitre.

⁵⁹⁵ Carte disponible en version numérique sur le site internet du BPSU, consultée le 06/09/2020.

URL : <https://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/projekt/alb-ulm-nbs/neubaustrecke-wendlingen-ulm-nbs/>

⁵⁹⁶ *Schwäbisches Alb*, les indications données dans le projet mentionnent uniquement Alb (*Albvorland...*) néanmoins les espaces concernés se situent réellement dans le massif du Jura souabe.



- Nouvelle ligne ferroviaire (dont le tracé devait être confirmé)
- - - Nouvelle ligne ferroviaire en tunnel (carte)
- Nouvelle ligne ferroviaire en tunnel (profil en coupe)
- - - Lignes électriques d'alimentation des voies ferrées

PFA : *Planfeststellungsabschnitt* = section du plan des travaux

EÜ : *Eisenbahnbrücke* = pont ferroviaire

SÜ : *Strassenbrücke* = pont routier

*Les indications kilométriques sur le graphique représentent le kilométrage de construction. La voie a été allongée jusqu'à l'*Albauftstieg* de deux km via un changement de tracé, c'est pour cela que le km 40 apparaît deux fois.

Figure 46 : Plan des travaux détaillant les cinq sections (2.1. à 2.5.)
 Source : BPSU, Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, Streckenkarte 2019

5.1 : Complémentarité de la nouvelle ligne par rapport à Stuttgart 21, la prise en compte de l'échelle régionale

Pour commencer nous allons détailler la sous-branche Filder du projet Stuttgart 21 qui relie la ville-capitale à Wendlingen en passant par l'aéroport (Figure 27). Dans la continuité de cette ligne, la LGV entre Wendlingen et Ulm prend forme sur près de 60 km dont plus de 30 dans des tunnels. Les ouvrages d'art sont nombreux afin de traverser le relief du Jura souabe⁵⁹⁷ et comprennent neuf tunnels⁵⁹⁸, 17 ponts ferroviaires et 20 ponts routiers qui devraient permettre de circuler à 250 km/h maximum et ainsi relier dès décembre 2022⁵⁹⁹ (Willing, 2013)⁶⁰⁰, Stuttgart et Ulm (*via* l'aéroport) en moins de 30 minutes⁶⁰¹.

Dans cette sous-partie nous allons ainsi interroger le rôle de l'aéroport dans ce nouveau plan régional des transports (5.1.1.) puis les enjeux nationaux en termes d'accessibilité qui apparaissent de façon sous-jacente (5.1.2.). Nous développerons successivement ces deux points à partir d'analyses multiscalaires.

⁵⁹⁷ Topographie vallonnée qui débute à 271 m de hauteur à Wendlingen jusqu'à 746m à Hohenstadt puis 478 m à Ulm (Willing, 2013).

⁵⁹⁸ Parmi les neuf tunnels, cinq excèdent 500 m de longueur.

⁵⁹⁹ 2022 est la date officielle en vigueur en 2020 tandis que la date de 2021 était prévue en 2013 (VRS, 2013). L'année 2022 est confirmée en juillet 2020 pour l'ouverture de la nouvelle ligne liaison ferroviaire entre Wendlingen et Ulm (BPSU, 2020).

La revue de presse complète de cette déclaration est disponible en ligne et a été consultée le 15/09/2020.

URL : <https://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/presse/pressemitteilungen/newsdetail/news/1565-kurs-auf-inbetriebnahme/newsParameter/detail/News/datum/20200715/>

⁶⁰⁰ Les données chiffrées proviennent du Bureau officiel chargé de la communication sur le projet ferroviaire Stuttgart-Ulm (Willing, 2013, p.13).

⁶⁰¹ 28 minutes d'après les porteurs du projet.

5.1.1. : Compétitivité de l'intermodalité dans la métropole de Stuttgart, faire exister l'aéroport

L'aéroport international de Stuttgart, situé sur la commune de Filderstadt (13 km au sud-est de Stuttgart) (Figure 47), se place au huitième rang à l'échelle nationale⁶⁰². En effet il a enregistré près de 12 millions de passagers en 2018⁶⁰³ pour un trafic national de voyageurs qui en comptait plus de 223 millions cette même année⁶⁰⁴ (5 % du trafic national). Le Land du BW compte par ailleurs deux autres aéroports régionaux⁶⁰⁵ : Karlsruhe/Baden-Baden et Friedrichshafen.

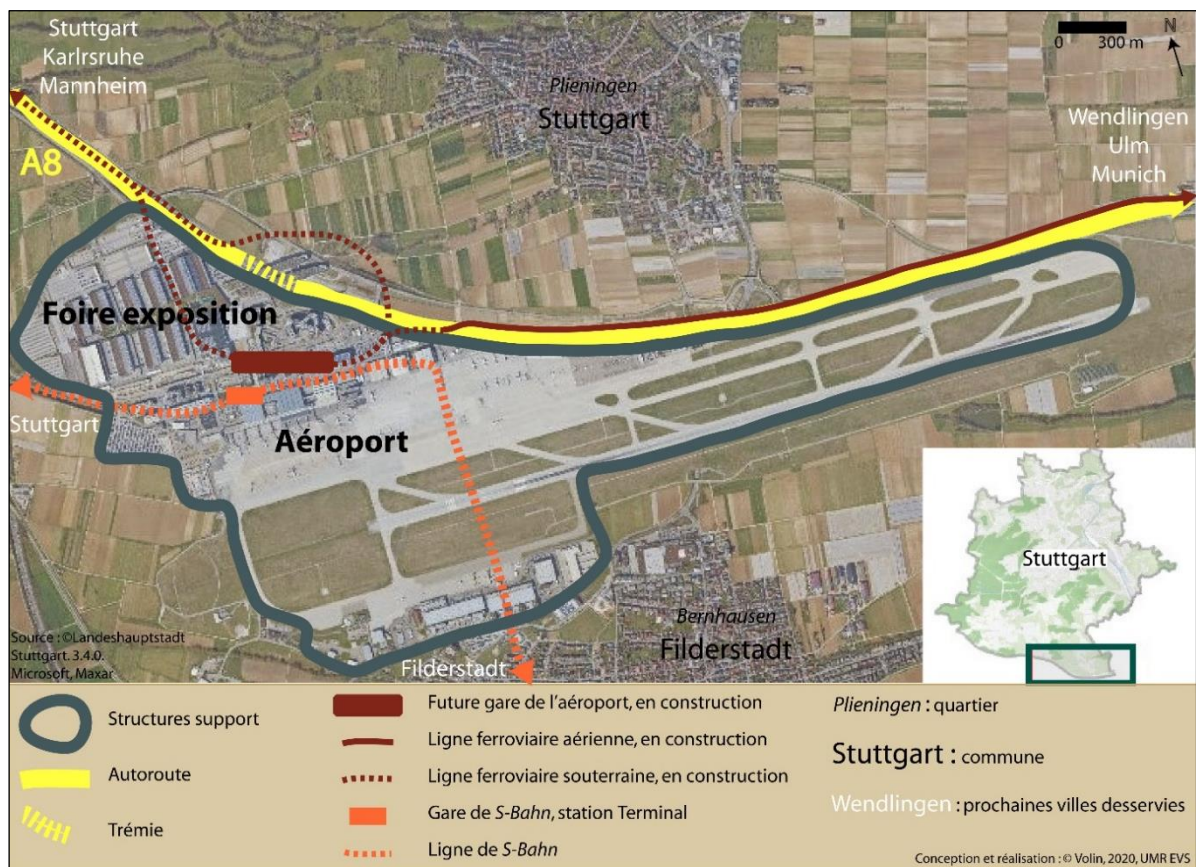


Figure 47 : Vue aérienne de l'aéroport de Stuttgart et de la foire-exposition
Source : GIS Municipalité de Stuttgart, image aérienne 2020 ; adaptation Volin, 2020, UMR EVS

⁶⁰² Le classement des autres aéroports, en millions de passagers, est dominé par Francfort (70 M), Munich (46 M), Düsseldorf (24 M), Berlin-Tegel (22 M), Hambourg (17 M), Cologne/Bonn et Berlin-Schönefeld (13 M chacun). Données provenant du Bilan des mobilités aériennes en Allemagne en 2018, consulté en ligne le 10/09/2020.

⁶⁰³ Total des passagers au départ et l'arrivée de l'aéroport de Stuttgart en 2018, 11 820 023 personnes exactement. Données du Bilan statistiques 2018 de l'aéroport de Stuttgart, disponible en ligne et consulté en le 10/09/2020.

URL : <https://www.flughafen-stuttgart.de/media/306284/statistischer-jahresbericht-2018.pdf>

⁶⁰⁴ Bilan des mobilités aériennes en Allemagne, en 2018, rapport disponible en ligne en consulté le 10/09/2020.

URL : https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Transport-Verkehr/Personenverkehr/Publikationen/Downloads-Luftverkehr/luftverkehr-ausgewahlte-flugplaetze-2080610187004.pdf?__blob=publicationFile

⁶⁰⁵ Deux types d'aéroports sont distingués, les internationaux et les régionaux en fonction de leurs zones de chalandise, d'après le Bilan des mobilités aériennes en Allemagne pour l'année 2018, rapport consulté en ligne le 10/09/2020.

L'aéroport de Stuttgart-Filderstadt⁶⁰⁶ : un aéroport international au rayonnement européen

Près de 12 millions de voyageurs ont été accueillis à l'aéroport de Stuttgart en 2018, desservant 120 destinations situées dans 37 pays dont sept⁶⁰⁷ en dehors de l'Europe⁶⁰⁸ (Figure 48). La fréquentation a augmenté d'environ 20 % en 10 ans (2008-2018)⁶⁰⁹. Les flux de voyageurs sont assurés pour plus de 40 % par la compagnie German/Eurowings⁶¹⁰ et comprennent plus de deux tiers d'étrangers pour à peine un tiers d'Allemands⁶¹¹. Les passagers en partance de Stuttgart prennent davantage l'avion durant la période estivale. Ils choisissent comme destination à 68 % des pays européens (Allemagne exclue)⁶¹², 22 % l'Allemagne⁶¹³ et 10 % d'autres pays en dehors de l'Europe⁶¹⁴. En parallèle des vols effectués dans le cadre professionnel, les liaisons aériennes à destination de Stuttgart peuvent également être effectuées pour des activités de loisirs en vue de visiter la ville-capitale et sa région. L'aéroport de Stuttgart polarise ainsi des flux des travailleurs qui se rendent dans les autres métropoles allemandes et européennes ainsi que des flux de touristes en direction principalement de pays européens ou vers l'espace méditerranéen. Inversement, cet aéroport reçoit majoritairement des passagers venant à Stuttgart pour des raisons professionnelles, en particulier pour des événements qui se déroulent à la foire-exposition⁶¹⁵.

⁶⁰⁶ Le premier aéroport de Stuttgart est construit dans les années 1920 sur la commune de Böblingen puis un nouvel aéroport est installé à Filderstadt en 1937. Le quatrième terminal est inauguré en 2000. L'aéroport porte depuis 2014 le nom de Manfred Rommel en hommage au maire de Stuttgart décédé en 2013. Informations disponibles en ligne et consultées le 10/09/2020 sur les deux sites internet indiqués ci-dessous.

URL : <https://www.flughafen-stuttgart.de/unternehmen/chronik>

URL : <https://www.filderstadt.de/,Lde/start/tourismus/Flughafen.html>

⁶⁰⁷ Egypte, États-Unis, Israël, Liban, Maroc, Tunisie, Turquie.

⁶⁰⁸ Russie comprise.

⁶⁰⁹ Calcul de l'auteure à partir des données du Bilan statistique 2018 de l'aéroport de Stuttgart, disponible en ligne et consulté le 10/09/2020.

URL : <https://www.flughafen-stuttgart.de/media/306284/statistischer-jahresbericht-2018.pdf>

⁶¹⁰ Bilan de l'année 2018 du transport aérien (passagers et marchandises), données du Bilan statistique 2018 de l'aéroport de Stuttgart, disponible en ligne et consulté le 10/09/2020.

URL : <https://www.flughafen-stuttgart.de/media/306284/statistischer-jahresbericht-2018.pdf>

⁶¹¹ Ibid.

⁶¹² Europe au sens de continent, l'Espagne était la première destination en 2018 puis la Turquie, la Grèce, la Grande-Bretagne et l'Italie (source : Ibid.).

⁶¹³ La liaison avec la capitale fédérale regroupe 10 % des vols (vers Berlin-Tempelhof), puis la ville de Hambourg apparaît comme la seconde destination au sein du territoire national (6,8 % des vols).

⁶¹⁴ Bilan statistique 2018 de l'aéroport de Stuttgart, disponible en ligne et consulté le 10/09/2020.

URL : <https://www.flughafen-stuttgart.de/media/306284/statistischer-jahresbericht-2018.pdf>

⁶¹⁵ Traduction choisie pour *Messe*.

La présence adjacente à l'aéroport témoigne de la vitalité de l'activité économique dans la métropole. L'organisation de près de 60 événements en 2019, qui ont accueillis environ 1,2 million de visiteurs⁶¹⁶, alimente les flux nationaux, européens voire mondiaux de voyageurs (Figure 48). Le site comprend également le centre international des congrès de Stuttgart permettant d'accueillir des événements comptant jusqu'à 10 000 personnes. La foire-exposition, inaugurée en 2007⁶¹⁷ (Braun, 2015 ; Loose, 2009), appartient majoritairement au *Land* du BW (65 %) et à la ville de Stuttgart (35 %).

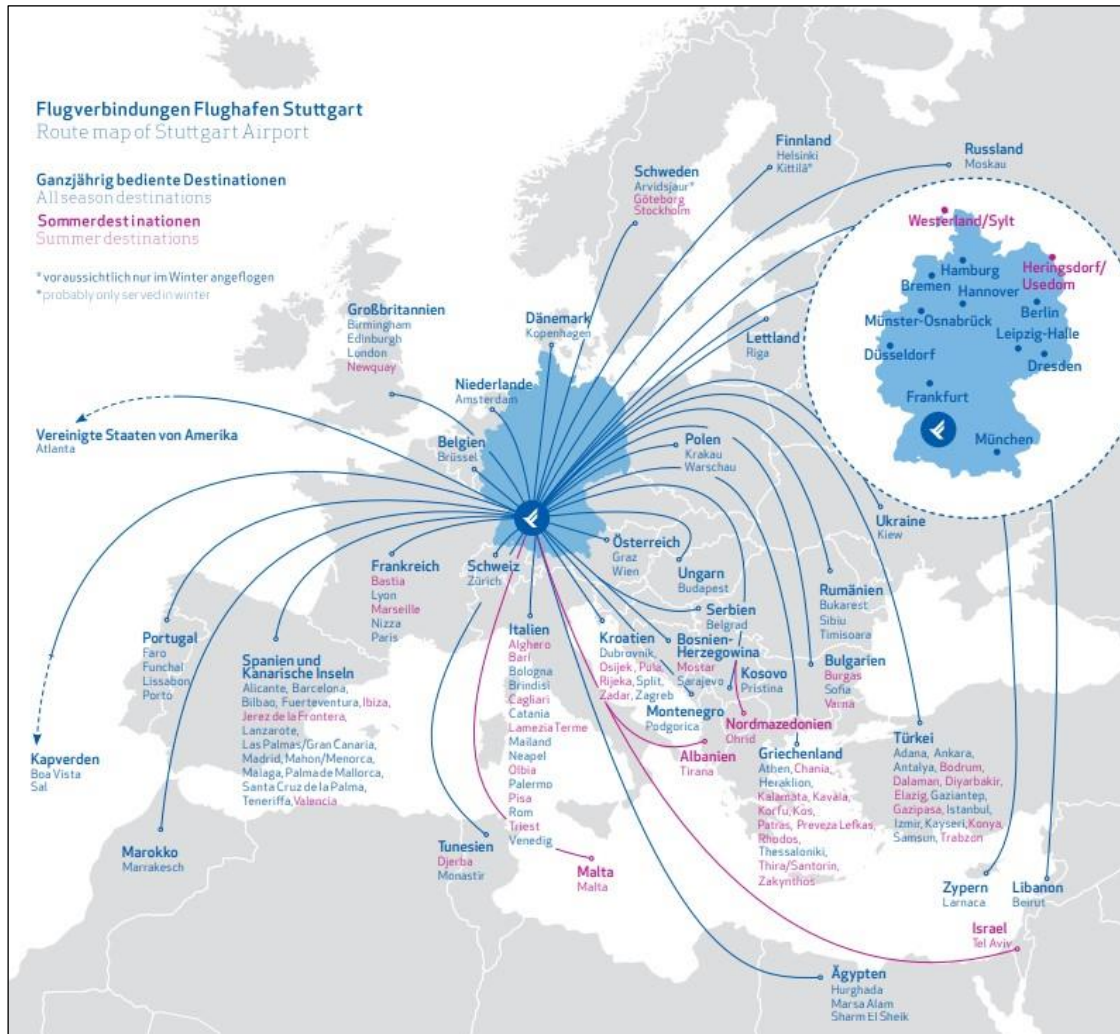


Figure 48 : Liaisons aériennes assurées par l'aéroport de Stuttgart en 2020

Source : Brochure des plans de vols⁶¹⁸, 2020, p.28

⁶¹⁶ Données 2019, site internet de la Foire exposition de Stuttgart, informations disponibles en ligne et consultées le 10/09/2020.

URL : <https://www.messe-stuttgart.de/das-unternehmen/wir-ueber-uns/daten-und-fakten/>

⁶¹⁷ La première foire exposition de Stuttgart se trouvait à Killersberg depuis 1940 et a été reconstruite après sa destruction pendant la Seconde Guerre mondiale. Par manque de place un nouveau lieu est envisagé dès la fin des années 1980 et les travaux ont débuté en 2004 (Braun, 2015 ; Loose, 2009).

⁶¹⁸ Brochure des plans de vols 2019-2020, p.28, document disponible en ligne, et consulté le 10/09/2020.

URL : https://www.flughafen-stuttgart.de/media/306183/flugplan-winter19-20_web.pdf

L'aéroport et la foire-exposition constituent un hub de transports où la multimodalité est complète (Annexe 23). Les visiteurs internationaux et nationaux ont la possibilité de venir en avion, en train ou en bus grâce à l'ouverture en 2016 d'une gare routière internationale au sein de l'aéroport. La gare centrale de Stuttgart est reliée à l'aéroport/foire-exposition par les transports en commun sur route ou sur rail (Annexe 23). La liaison la plus rapide entre la gare centrale et l'aéroport reste le *S-Bahn* (lignes S2 ou S3) qui effectue le trajet en 27 minutes. De plus, un réseau de bus maille la région métropolitaine de Stuttgart permettant l'accès à l'aéroport/foire-exposition. Il est également possible d'utiliser des moyens de transports privés pour se rendre à Filderstadt grâce à l'autoroute A8 joignant Karlsruhe et Munich, complétée par des parkings d'une capacité de 11 000 places⁶¹⁹. Le projet Stuttgart 21 prend en compte les souhaits des acteurs économiques et politiques d'améliorer l'actuel réseau de transports qui dessert ces deux lieux, principalement par la création d'une liaison rapide entre la gare centrale de Stuttgart et Filderstadt, réflexions au cœur des débats, entre autres, des spécialistes allemands du transport de la Faculté de Stuttgart. L'hypothèse de bénéfices pour toute la région *via* une meilleure accessibilité de l'aéroport de Stuttgart nous a ainsi été confirmée lors d'un entretien (E19, 2015).

Une nouvelle ère grâce au projet Stuttgart 21

Au cours du chapitre 4 (4.1.2.) nous avons détaillé la branche Stuttgart (sections 1.1., 1.5. et 1.6.) du projet Stuttgart 21, lui-même sous-projet du BPSU (Figure 23). Nous allons à présent développer les travaux de la branche Filder qui comprend les trois sections suivantes : 1.2., 1.3. et 1.4. (Figure 27). Ces trois sections (Figure 27) correspondent à la liaison entre la gare centrale et Wendlingen *via* l'aéroport.

Le tracé s'étend sur environ 30 km⁶²⁰ dont la moitié en tunnels⁶²¹ du fait de la topographie. Le dénivelé positif de plus de 150 m jusqu'à l'aéroport puis 100 m négatif jusqu'à Wendlingen a contraint la construction des infrastructures. La densité du tissu urbain a également conduit les ingénieurs à, d'une part, envisager la mise en place de longs tunnels (cinq sur l'ensemble du tracé) (Figure 27) et d'autre part, à privilégier l'installation des voies ferrées aériennes le long d'infrastructures existantes, dans notre cas l'autoroute A8 (Figure 23).

⁶¹⁹ Informations détaillées disponibles en ligne et consultées le 06/09/2020.

URL : <https://www.flughafen-stuttgart.de/an-abreise-und-parken/parken/parkplatz-buchen/>

⁶²⁰ 9,5 km pour la section 1.2., environ 10 km pour la section 1.3. et environ 10 km pour la section 1.4.

⁶²¹ Environ 14,5 km pour l'ensemble des sections (estimation de l'auteure).

Ce choix reste classique lorsqu'il s'agit de l'édification de LGV dans la mesure où ces deux types d'axes nécessitent des tracés relativement rectilignes afin de relier en un temps optimal différents pôles urbains, sans y entrer (Chapitre 1). Les différentes sections ainsi que les aménagements majeurs sont visibles sur le plan de la section 1.4.⁶²². Nous avons souhaité mettre en exergue certains ouvrages d'art puisqu'ils sont le témoin de l'ampleur des travaux et de l'investissement nécessaire pour la réalisation de telles structures. Après avoir détaillé les travaux en cours dans ces trois sections, nous allons analyser les enjeux de l'aménagement d'une nouvelle liaison ferroviaire rapide entre Stuttgart et l'aéroport-foire exposition alors que de nombreux moyens de transports existent déjà pour effectuer ce trajet.

Une meilleure connexion des hubs de transports dans la région métropolitaine de Stuttgart

Le projet Stuttgart 21 a été pensé pour compléter et surtout délester l'actuelle ligne ferroviaire entre Stuttgart et Ulm (Figure 2) qui suit la vallée du Fils et traverse le Jura souabe par la ville de Geislingen et son raidillon de près de 500 m (Chapitre 2). Cette voie ferrée du XIX^{ème} siècle⁶²³ est saturée⁶²⁴, c'est pourquoi dès le milieu des années 1980, conjointement aux débuts de la grande vitesse ferroviaire, la création d'une ligne complémentaire à celle existante a été envisagée. Plusieurs tracés⁶²⁵ ont été proposés (Deutsche Bahn, 1991) néanmoins le choix s'est porté sur celui que nous avons évoqué précédemment (Stuttgart-Wendlingen-Ulm le long de l'A8).

Les enjeux de cette ligne (W-U) peuvent être classés⁶²⁶ selon trois domaines⁶²⁷ : les transports, l'économie et l'environnement (IWW, SRF, VWI, 2009). En ce qui concerne les transports, il existe trois attentes majeures récurrentes :

⁶²² Figure disponible sur le site du projet, consultée le 10/09/2020.

URL : <https://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/projekt/stuttgart-filder-s21/filder/filderbereich-bis-wendlingen/>

⁶²³ Utilisée pour le trafic voyageur et pour le fret.

⁶²⁴ Les experts prévoient une hausse du trafic régional pour 2015 de 30 % sur la ligne Öbertürkheim-Plochingen et sur celle entre l'aéroport et Wendlingen et 87 % sur la liaison Plochingen-Göppingen (DB Projekt Süd GmbH, 2002, p.6).

⁶²⁵ Il existait principalement la Variante H dite tracé de l'autoroute (*Autobahnstrasse*) et la Variante K dite tracé de la vallée du Fils (*Filstalstrasse*).

⁶²⁶ Nous n'établissons pas de hiérarchie entre ces trois domaines néanmoins les sources consultées abordent généralement ces enjeux dans cet ordre-là. Ils apparaissent en souligné dans le texte.

⁶²⁷ Parmi ceux énumérés par le site internet officiel de présentation du projet, BPSU, informations disponibles en ligne et consultées le 06/09/2020.

URL : <http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/projekt/vorteile-und-nutzen/uebersicht/>

- la réduction des temps de trajets,
- l'augmentation de l'offre de transports ainsi que la priorité donnée à l'intermodalité dans des hubs,
- une meilleure gestion du trafic de marchandises grâce à une meilleure répartition de l'ensemble des flux (passagers et marchandises) sur le réseau.

Un des arguments repose sur le constat factuel de la réduction, grâce au projet Stuttgart 21, du temps de trajet en direction ou en partance de l'aéroport/foire-exposition (Figure 49) (IWW, SRF, VWI, 2009, p.3). La liaison avec la gare centrale de Stuttgart verra son temps divisé par trois (8 minutes en ICE au lieu de 27 actuellement en *S-Bahn*). L'ensemble des connexions avec les autres villes environnantes bénéficiera de la hausse de la vitesse autorisée sur les voies ferrées (Vallée, 2006) . « Par l'intermédiaire de la gare aéroport/foire-exposition et du tunnel Filder ainsi que des nouvelles liaisons (courbe de Rohr⁶²⁸ et courbe de Wendlingen⁶²⁹), les espaces autour de Böblingen/Herrenberg ou Kirchheim/Nürtingen seront mieux connectés aux structures de l'aéroport de Stuttgart et de la foire-exposition »⁶³⁰ (Vallée, 2006). La ville d'Ulm sera ainsi accessible en moins de 30 minutes au lieu de presque 110 minutes (1h50) par l'intermédiaire de la ligne actuelle.

⁶²⁸ *Rohrer Kurve.*

⁶²⁹ *Wendlinger Kurve.*

⁶³⁰ „Durch den Filderbahnhof und den Fildertunnel sowie die Rohrer Kurve und die Wendlinger Kurve werden die Räume Böblingen/Herrenberg sowie Kirchheim/Nürtingen wesentlich besser mit dem Filderraum vernetzt“.

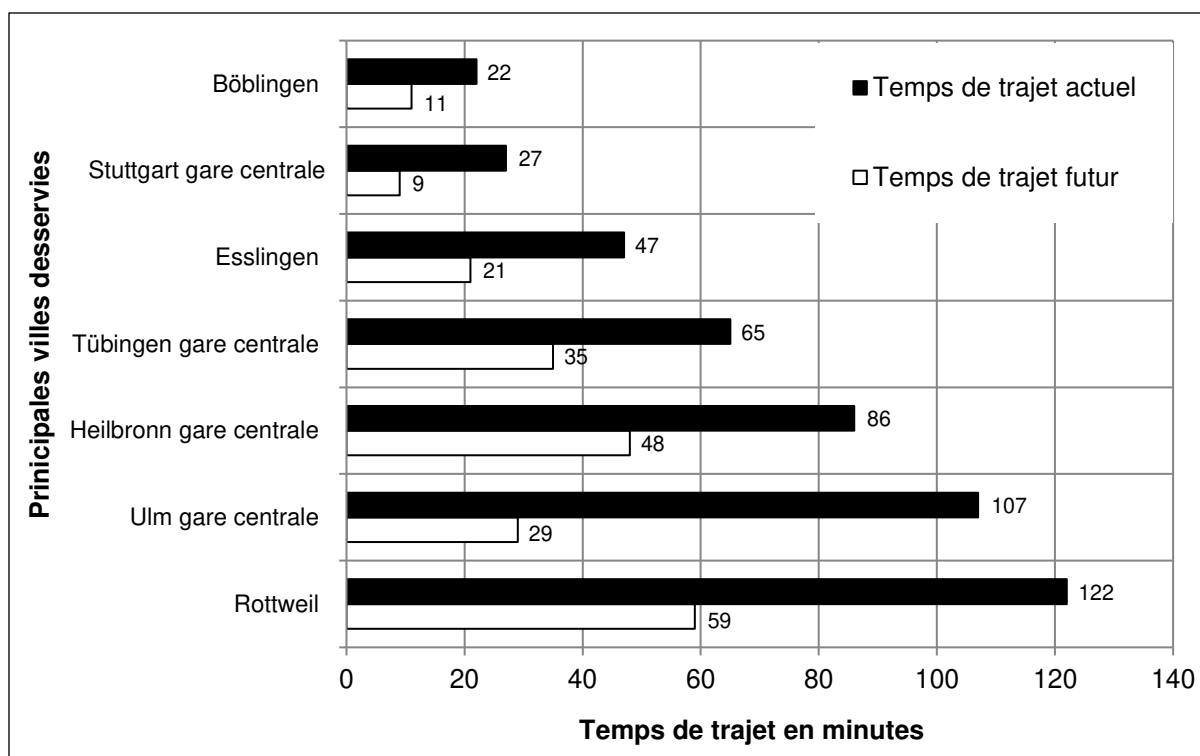


Figure 49 : Temps de trajets entre l'aéroport/foire-exposition et les principales villes environnantes
 Source : BPSU⁶³¹, 2014 ; adaptation Volin, 2018, UMR EVS

Le constat de la réduction des temps de parcours permet de mettre en lumière deux types d'espace qui bénéficieront d'une liaison accélérée avec l'aéroport. Une première couronne accessible en moins de 20 minutes regroupe les villes de Stuttgart au nord, Esslingen à l'est ainsi que Böblingen à l'ouest. Une seconde couronne, accessible en 30 à 50 minutes, rassemble les pôles urbains secondaires d'Heilbronn au nord, Tübingen et Rottweil au sud de même que Ulm à l'est. Les espaces méridionaux et orientaux du *Land* se trouvent favorisés par la mise en place de ces liaisons rapides. En parallèle l'effet polarisant de Stuttgart (pour les liaisons en direction de Karlsruhe et Mannheim) et Ulm (pour les liaisons avec la Bavière) (Bauer, 2011) se trouve renforcé.

⁶³¹ Données disponibles en ligne et consultées le 06/09/2020.

URL : <http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/en/media-library/detail/media/stuttgart-21-zahlen-fakten/mediaParameter/show/Medium/>

Les plans de transports de la région métropolitaine de Stuttgart (*S-Bahn*) et du *Land* (trains régionaux) vont ainsi être adaptés à la nouvelle offre dans le but : « d'agrandir les performances du transport régional »⁶³² (Bauer, 2011) . Les gares devraient, par ailleurs, devenir davantage des points multimodaux à partir desquels l'utilisateur pourra changer de mode de transports⁶³³ pour des courtes (mobilités douces, taxis, transports en commun), moyennes (bus internationaux) ou longues distances (transport aérien). Par exemple « la nouvelle gare aéroport/foire-exposition deviendra un hub de transports intelligent »⁶³⁴. En effet l'intermodalité apparaît exhaustive dans la mesure où les transports routiers (A8, bus, taxis), ferrés (ICE, trains régionaux), aériens sont disponibles et complétés par des transports en communs à courte (bus publics) et moyenne distances (*S-Bahn*). La construction d'une nouvelle ligne ferroviaire entre Stuttgart et Ulm a également pour objectif de déplacer une partie du trafic voyageur sur cette liaison rapide et ainsi permettre au fret de circuler plus régulièrement sur la ligne le long du Fils *via* Geislingen. La nouvelle ligne devrait également être en capacité d'accueillir des trains de marchandises (Vallée, 2006) , néanmoins les avis restent divergents sur ce point, ce dont nous reparlerons dans le chapitre suivant.

L'accessibilité des villes demeure une priorité pour les acteurs politiques et économiques qui espèrent une croissance économique forte. « Le site de l'aéroport/foire-exposition bénéficiera d'une meilleure accessibilité par l'amélioration de ses infrastructures de transports (auto, train, avion) ce qui lui offre une position idéale au sein du marché unique européen »⁶³⁵. La situation de la métropole au sein de la Banane bleue (Brunet, 1989) (Chapitre 2) confère ainsi à cet espace un avantage spatial (E18, 2015). Les deux structures, aéroport de Stuttgart et foire-exposition, seront davantage reliées aux villes du *Land*, du pays et des autres États européens, polarisation dont aspire à profiter la ville-capitale que ce soit pour des voyages d'affaires ou pour du tourisme (Messe Stuttgart, 2017).

⁶³² „Mit den künftig deutlich attraktiveren Angeboten im Zugverkehr wird die Voraussetzung geschaffen, die Leistungen im Regionalverkehr auszuweiten,,

⁶³³ Avec l'objectif de minimiser la rupture de charge ou temps de transbordement.

⁶³⁴ „Neuer Bahnhof Flughafen/Messe schafft intelligente Verkehrsverknüpfung“ (BPSU). Informations disponibles en ligne et consultées le 06/09/2020.

URL : <http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/projekt/vorteile-und-nutzen/uebersicht/>

⁶³⁵ „beste Erreichbarkeit durch eine optimale Verkehrsinfrastruktur für Auto, Zug, Flug sorgt für eine ideale Position im europäischen Binnenmarkt“ (Foire exposition de Stuttgart). Informations disponibles en ligne et consultées le 06/09/2020.

URL : <https://www.messe-stuttgart.de/das-unternehmen/wir-ueber-uns/standort-stuttgart/>

Les acteurs municipaux et métropolitains escomptent que l'ensemble de la région métropolitaine puisse croître, d'un point de vue économique et d'un point de vue démographique, par l'intermédiaire de la création de la liaison rapide entre sa gare centrale et l'aéroport/foire-exposition (E16, E17, 2015), corroborant ainsi la croyance dans les effets structurants des transports (Chapitre 2).

La question économique croise par ailleurs celle des préoccupations environnementales dans la mesure où le coût écologique qui résulte du projet est pris en compte dans les études d'impacts. Cet argument a ainsi été mentionné à plusieurs reprises lors de nos entretiens (E26, 2015 ; E30, 2016). Le report modal (de la voiture vers le train)⁶³⁶ est fortement encouragé par les porteurs de projet et facilité par l'amélioration de l'offre de transports ferroviaires (Volin, 2018a). La problématique des migrations pendulaires⁶³⁷ au sein du *Land* préoccupe les acteurs régionaux (E19, 2015) dans la mesure où la congestion, en particulier dans la métropole de Stuttgart, engendre des nuisances pour les populations. En 2016, environ 60 % de la population active du *Land* travaillait dans une autre commune⁶³⁸ que sa commune de résidence (SL-BW, 2019)⁶³⁹. Ces travailleurs se rendaient sur leur lieu de travail, en 2016, à 84 % en voiture ou en moto, 13 % en transports en commun et 3 % en vélo (SL-BW, 2019)⁶⁴⁰. Les grandes villes⁶⁴¹ polarisent la majorité de ces flux puisqu'elles concentrent les emplois (Bauer-Hailer et Winkelmann, 2015), ce qui alimente des attentes très fortes de fluidification des mobilités quotidiennes grâce à une offre renforcée de transports en commun. Le travail de terrain dans la ville-capitale a permis de prendre conscience de la saturation des réseaux de transports en commun existants, particulièrement les trains régionaux et le RER. L'offre existe mais semble aujourd'hui insuffisante compte-tenu de l'ampleur des migrations pendulaires dans la région, les espoirs suscités par le projet Stuttgart 21 et la nouvelle LGV apparaissent cyclopéens.

⁶³⁶ Facilité par le fait que le train, comme transport durable, bénéficie d'une image positive (E18, 2015).

⁶³⁷ *Pendlerfrage*.

⁶³⁸ Les chiffres estimés pour 2015 comptabilisaient environ 3,2 millions de personnes effectuant une migration pendulaire dans une autre commune que celle de résidence (Bremer, 2017).

⁶³⁹ Les données ont été recueillies en 2016 par le Service statistiques du *Land* du BW. Document disponible en ligne et consulté le 06/09/2020.

URL : https://www.statistik-bw.de/Service/Veroeff/Statistik_AKTUELL/803417009.pdf#search=pendlerzahlen

⁶⁴⁰ Nous avons recueilli des données pour comparer la situation dans deux autres régions similaires, la Bavière pour le territoire allemand et la région Auvergne-Rhône-Alpes dans une perspective européenne. En 2017, la part de navetteurs utilisant leurs voitures était de 70 % pour la Bavière (Services statistiques du *Land* de Bavière, 2017). En 2016 cette part représentait 70 % également dans la région AURA. Données de l'INSEE dans son Atlas de la région AURA 2016, disponibles en ligne et consultées le 06/09/2020.

URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3630290>.

⁶⁴¹ Stuttgart attire le plus grand nombre de population, puis Mannheim et Karlsruhe complètent le podium.

L'autre argument écologique tient à une meilleure prise en compte de la pollution visuelle et sonore causée par l'infrastructure ferroviaire. La mise en tunnel des voies ferrées, spécifiquement dans le centre-ville semble répondre à ce point en essayant de réduire l'impact sonore et la visibilité dans le paysage (Deutsche Bahn, 2002). Les ingénieurs avaient pour but d'occuper le moins d'espace possible afin de ne pas grignoter un paysage de verdure important pour les élus et les habitants. Le tracé de la nouvelle ligne ferroviaire suit de ce fait celui de l'autoroute A8 ce qui a deux avantages principaux. D'un côté cela signifie que le tracé de la ligne ferroviaire sera relativement rectiligne (évitant l'impact du relief) ; d'un autre côté cela permet de réduire les coupures paysagères et de situer sur un même espace l'ensemble des infrastructures de transport. Nous avons explicité dans cette partie les ressorts politiques, économiques et spatiaux du projet Stuttgart 21 en conservant un ancrage régional (pour l'échelle la plus petite). Néanmoins la source du projet ferroviaire Stuttgart-Ulm remonte à la décennie 1980 et se trouve au cœur des instances nationales.

L'appréhension des travaux réalisés, dans le cadre du projet Stuttgart 21, au sein et à proximité de l'aéroport a permis de mettre en exergue trois éléments. Tout d'abord nous avons constaté la primauté du volet transports sur les aménagements urbains en ce qui concerne les sections 1.2., 1.3. et 1.4. Les acteurs de la métropole insistent sur l'importance de l'accessibilité de Stuttgart comme levier de développement métropolitain. Deuxièmement, la ville-capitale confirme son statut d'outsider au sein du réseau urbain allemand puisqu'elle possède un aéroport international. Enfin, le développement de nombreux transports dits durables et l'injonction à la multimodalité nous ont amenée à réfléchir aux spécificités de notre cas d'étude. Nous faisons ici part d'intuitions sans avoir pu creuser davantage ce point lors de nos campagnes de terrain. Il semblerait que, dans les discours politiques, dans les programmes de recherche et développement mis en place dans la métropole, l'objectif de réduction de la pollution automobile reste un objectif fort. L'élection à la tête de la ville d'un maire issu du parti *Bündnis 90/Die Grünen* témoigne de la volonté d'une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux. Toutefois l'effectivité du changement des pratiques de mobilité se mesure par un report modal. Ce dernier semble difficile dans un espace densément peuplé dont les transports en commun sont saturés et où persiste, dans ce berceau de l'automobile, un culte de la voiture individuelle. L'espoir repose sur une hausse de l'utilisation des nouvelles liaisons ferroviaires qui mailleront le territoire métropolitain.

5.1.2. : Un plan régional des transports amélioré au cœur de la stratégie nationale allemande

La révision du plan général des transports allemand⁶⁴² au milieu des années 1980 (Glück et Weber, 1985) (Annexe 9) mit en exergue la nécessité d'amélioration à moyen terme des liaisons nationales nord-sud (Chapitre 2). Avant la réunification, les transversales Munich-Stuttgart-Francfort-Cologne-Hanovre-Hambourg et Munich-Nuremberg-Hanovre-Hambourg faisaient déjà partie des lignes ferroviaires à construire ou agrandir en priorité (Stuckenbrock, 2013). L'appréhension des enjeux territoriaux du projet de LGV entre Stuttgart et Ulm nécessite donc une contextualisation à l'échelon national.

Le projet de 1985 : une volonté nationale d'amélioration de cette section dans le sud de l'Allemagne

Une des trois priorités du Plan fédéral des infrastructures de transports de 1985⁶⁴³ (Annexe 9) concerne les espaces étudiés et se traduit par le développement d'un axe occidental entre la vallée du Rhin, Stuttgart et Munich (Chapitre 2). La section entre Stuttgart et Ulm fait ainsi partie du Schéma national des projets de transports ferroviaires revu en 1985 et sa nécessité est approuvée par la DB d'après un de nos interlocuteurs (E5, 2015). Le tracé exact de la nouvelle ligne est défini ultérieurement, des variantes ont ainsi été présentées et discutées à la fin des années 1980 entre les différents acteurs du projet (E5, 2015) (Annexe 24). Celui-ci a pour objectifs la réduction des temps de trajet entre les différentes villes traversées par la ligne Mannheim-Karlsruhe-Stuttgart-Ulm ainsi que le délestage de la ligne historique⁶⁴⁴ (Train de la vallée du Fils⁶⁴⁵ entre autres).

⁶⁴² *Bundesverkehrswegeplan*, 1985, valable uniquement en RFA.

⁶⁴³ Ce document de référence en matière d'orientation des transports fait mention de la grande vitesse comme d'un procédé à mettre en place (dès le début de la grande vitesse en Europe).

⁶⁴⁴ Cette ligne est considérée comme trop ancienne, saturée et causant d'importantes nuisances sonores (E4, 2014).

⁶⁴⁵ *Filstalbahn*.

Dans un premier temps il est uniquement question de trouver une solution au goulet d'étranglement constitué par la rampe de Geislingen et le nœud ferroviaire d'Ulm-Neu Ulm (DBProjekt GmbH - Stuttgart 21, 1996). Gerhard Heimerl, chercheur spécialiste des transports et Professeur à l'Université de Stuttgart⁶⁴⁶ développe un projet appelé Voie-H⁶⁴⁷ ou chemin de l'autoroute⁶⁴⁸ (Heimerl, 1988) qui a très fortement inspiré le projet actuel. Il propose de construire une nouvelle ligne ferroviaire entre Stuttgart et Ulm dont le tracé longerait l'autoroute A8 afin de raccourcir le trajet et minimiser la pollution visuelle engendrée par la mise en place de ce type d'infrastructures de transport. Cela permettrait également la réhabilitation de la gare centrale de Stuttgart afin qu'elle devienne une gare traversante souterraine et qu'elle soit reliée à l'aéroport par l'intermédiaire d'un train rapide (Anstageslicht, 2015 ; Heimerl, 2014 ; Stuckenbrock, 2013). Cet universitaire soumet sa proposition⁶⁴⁹ à l'ensemble des acteurs politiques chargés des transports (instances nationales, régionales et municipales) ainsi qu'à la DB. Des débats ont lieu dès 1990⁶⁵⁰ autour du tracé définitif de la ligne Stuttgart-Ulm (Annexe 24) puisque d'autres tracés sont proposés concurrençant celui du Professeur Heimerl. La voie de la vallée du Rems⁶⁵¹ (permet d'envisager la construction d'une ligne ferroviaire entre Stuttgart et Augsburg le long de la vallée de ce cours d'eau. Cette ébauche est rapidement abandonnée puisque la ville d'Ulm refuse de ne pas faire partie des villes desservies. Il est, par ailleurs, envisagé un tracé alternatif à celui existant dans la vallée de Fils, appelé Voie-K⁶⁵². Cette nouvelle ligne se situerait le long de la nationale B10, en rive gauche du Fils⁶⁵³ et comprendrait un ensemble de tunnels permettant de rouler à une vitesse plus élevée que sur la ligne déjà en place et de réduire la pollution visuelle et sonore (Anstageslicht, 2015). Ce tracé a définitivement été abandonné dans la mesure où celui-ci ne desservait pas l'aéroport, ce qui n'était pas envisageable pour le *Land*.

⁶⁴⁶ *Institut für Eisenbahn und Verkehrswesen.*

⁶⁴⁷ *H-Trasse.*

⁶⁴⁸ *Autobahnerweg* d'après (Stuckenbrock, 2013).

⁶⁴⁹ Appelée *Memorandum de Heimerl.*

⁶⁵⁰ Débats auxquels participent également les universitaires de la faculté de Stuttgart.

⁶⁵¹ *Remstalweg.*

⁶⁵² *K-Trasse.*

⁶⁵³ L'actuelle ligne se trouve en rive droite.

Les acteurs, municipaux, régionaux et nationaux s'accordent ainsi sur la nécessité d'une liaison entre Stuttgart et Ulm qui suit le tracé de l'autoroute A8 *via* l'aéroport de Stuttgart. Chaque échelon tente de faire valoir ses intérêts tout en minimisant les impacts sur le territoire. Le conseil municipal de la ville⁶⁵⁴ avalise le projet tout étant conscient des risques encourus pour la sûreté des sources d'eaux minérales (situées sous la gare où doivent être construites les voies en souterrain). Les acteurs du *Land* approuvent le projet de Voie-H et centrent leur attention sur l'amélioration de l'accessibilité de l'aéroport. Les acteurs nationaux entérinent également ce projet⁶⁵⁵ par l'intermédiaire du Plan fédéral des infrastructures de transports de 1992 sans se prononcer sur le parcours précis. Le coût du projet ne faisant pas consensus, la DB valide l'itinéraire de la Voie-H en excluant la réhabilitation de la gare centrale (E5, 2015) qui apparaît alors trop onéreuse. Des discussions ont lieu entre 1992 et 1994 afin de déterminer l'itinéraire exact de la nouvelle ligne Stuttgart-Ulm. Nous allons expliciter, à partir de la Figure 50, les quatre variantes envisagées⁶⁵⁶, pour la section Stuttgart-Wendlingen, puisque chacune d'elles traduit des enjeux territoriaux au sein de la ville-capitale.

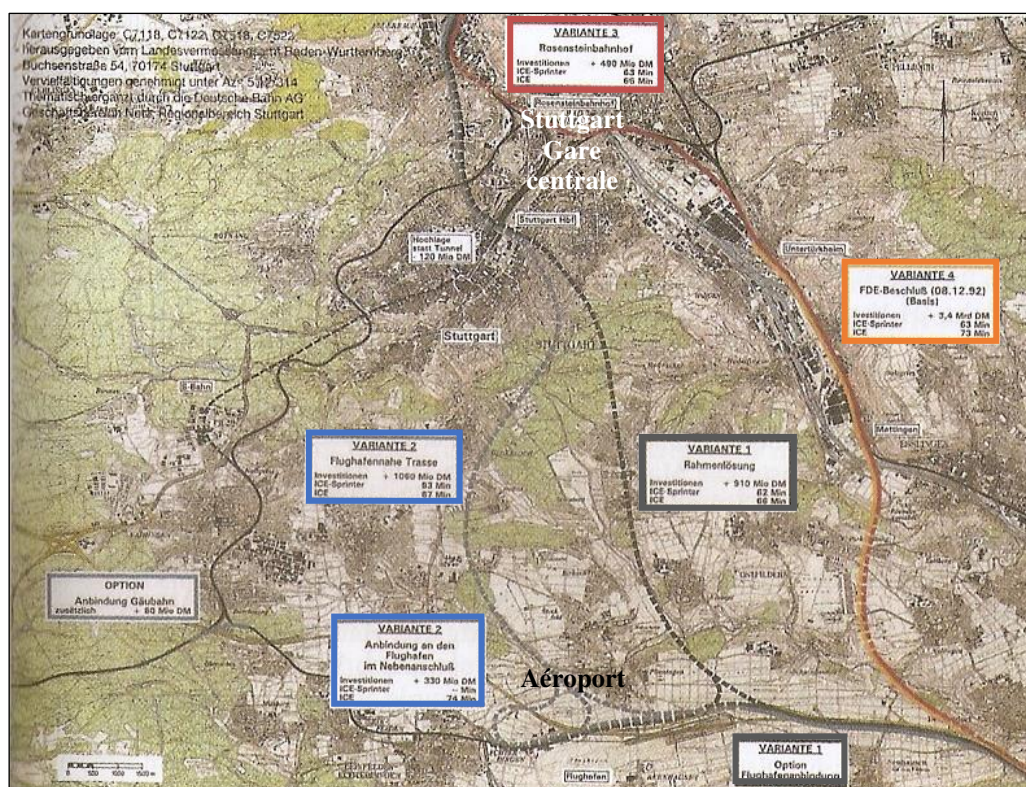


Figure 50 : Variantes du tracé entre Stuttgart (gare centrale) et Wendlingen
Source : Stuckenbrock, 2013, p.31, d'après DB AG.

⁶⁵⁴ Vote du *Gemeinrat* de Stuttgart au printemps 1991 durant lequel la *CDU* et le *SPD* se prononcent en faveur de la Voie-H.

⁶⁵⁵ Nouvelle ligne ferroviaire Stuttgart-Ulm-Augsbourg.

⁶⁵⁶ Inspirées des trois projets présentés précédemment.

Le tracé 1 dit Kombi décrit une voie rapide entre la gare centrale souterraine et Filderstadt (*via* Sillenbuch et Hohenheim) sans nécessairement desservir l'aéroport/foire-exposition (les deux options restent envisagées). Le tracé 2 reprend la proposition de Gerhard Heimerl. Le tracé 3 envisage, quant à lui, un tracé qui ne passe pas par la gare centrale mais qui dessert la nouvelle future gare de la ville située près du parc Rosenstein. Le dernier tracé, K21⁶⁵⁷ suit les plans du tracé 3 (tracé de la vallée du Fils et sections en tunnels à partir de Mettingen) en continuant d'utiliser la gare centrale actuelle (contrairement au tracé 3).

Finalement après la réalisation d'études sur le point épineux de la réhabilitation de la gare centrale⁶⁵⁸ et en considérant les opportunités foncières qui en découlent⁶⁵⁹, l'ensemble des acteurs participe en avril 1994 à la présentation officielle du projet Stuttgart 21 (Anstageslicht, 2015) et acte les points suivants :

- la réhabilitation de la gare centrale,
- le tracé entre Stuttgart et Ulm le long de l'autoroute A8,
- la desserte de l'aéroport/foire exposition par la grande vitesse ferroviaire.

Nous allons à présent détailler la suite du tracé de la nouvelle LGV, une fois que celle-ci traverse le Jura souabe.

⁶⁵⁷ *Kopfbahnhof 21* est une alternative au projet de Gerhard Heimerl.

⁶⁵⁸ Les acteurs du *Land* refusent la construction d'une nouvelle gare (desservant le TGV) dans le quartier Rosenstein même si cela permettrait d'éviter le passage de ces trains en centre-ville (E5 2015).

⁶⁵⁹ Jusqu'en 1990, le projet comportait uniquement un volet ferroviaire. Les chercheurs de l'Institut d'urbanisme de l'Université de Stuttgart introduisent le volet aménagement urbain en 1990 avec pour ambition de développer une nouvelle partie de la ville sur les emprises ferroviaires libérées (par le projet ferroviaire). L'article de Dieter Schubert intitulé « Le ferroviaire comme catalyseur urbain » dans le *Stuttgarter Zeitung* daté du 19 octobre 1990 relaie les recherches de ces urbanistes et confère une double dimension à Stuttgart 21 : projet ferroviaire et d'aménagement urbain (Stuckenbrock, 2013) .

Les constructions actuelles dans le Jura souabe : le défi de traverser cette moyenne montagne

L'essentiel du tracé de la LGV entre Wendlingen et Ulm recoupe quatre sections de travaux (2.1., 2.2., 2.3. et 2.4.) pour une longueur totalisant presque l'ensemble du tracé⁶⁶⁰. Les discussions des années 1980 et 1990 ont abouti au choix du tracé dit H d'après la proposition du Professeur Heimerl et suit les voies de l'autoroute plutôt que le cours du Fils ou du Rems (cf. supra). L'itinéraire suit relativement celui de l'autoroute A8 entre Wendlingen et Aichelberg jusqu'à débiter l'ascension du Jura souabe longue de 15 km afin de parvenir à Hohenstadt culminant à 746 m (Figure 46). Les difficultés reposent donc sur l'adaptation des infrastructures à la topographie, ce qui nécessite la construction de nombreux ouvrages d'arts (17 ponts ferroviaires, 20 ponts routiers). Le dénivelé positif de 500 m jusqu'à Hohenstadt puis négatif de 300 m jusqu'à Ulm, nécessite l'édification de tunnels d'une longueur total d'environ 30 km (50 % du tracé) répartis en 11 tunnels (dont 5 excèdent 500 m). La Figure 51 synthétise les travaux dans les différentes sections (2.1, 2.2., 2.3. et 2.4.) afin de montrer certains ouvrages d'art imposants dans le paysage rural du Jura souabe. Les porteurs du projet et notamment le maître d'œuvre de la section 2.3. (Plateau jurassien) ont également pris en compte la faune présente dans les espaces traversés. Les travaux entrepris devraient perturber les lieux de vies de la faune et la flore locales, c'est pourquoi de la végétation sera replantée et des corridors écologiques⁶⁶¹ seront construits, en particulier pour les chauves-souris⁶⁶².

⁶⁶⁰ Le tracé complet mesure 59,6 km dont environ 58 km se trouvent dans les sections (2.1. à 2.4.).

⁶⁶¹ Ceux pour les chauves-souris : *Fledermausdurchlässe*.

⁶⁶² Il existe une liste des chauves-souris présentes dans le Jura souabe, classées d'après leur espèce. Site de la réserve naturelle du Jura souabe, informations disponibles en ligne et consultées le 10/09/2020.

URL : https://www.biosphaerengebiet-alb.de/images/lebensraum/NaturLandschaft/Tiere/Liste_Fledermaeuse.pdf






Sections	2.1 (Piémont jurassien/Albvorland)		2.2 (Montée jurassienne/Albanstieg)	2.3 (Plateau jurassien/Albhochfläche)	2.4 (Descente jurassienne/Albabstieg)
	16 km de voies ferrées entre la ville de Wendingen et celle d'Aichelberg		15 km de voies ferrées - ascension du Jura souabe	LGV de 21 km entre Widderstall et Dornstadt	6,5 km de voies ferrées
Sous-sections	2.1.a/b	2.1.c			
Travaux	11 km entre Wendingen et Kirchheim sous le Teck : construction de ponts routiers + tunnels [tunnel du « Piémont jurassien » (8,2 km)]	5 km en aérien entre Kirchheim sous le Teck et Aichelberg : construction de 2 ponts ferroviaires + pont routier + tunnel	construction du tunnel Bossler (8,8 km) + pont de la vallée du Fils (construit à 85 m de hauteur) + tunnel Steinbühl (4,9 km)	construction de 4 tunnels + 13 ponts routiers + 6 ponts ferroviaires + corridors écologiques	tunnel de Dornstadt (6 km) + pont ferroviaire en direction d'Ulm
Photos	Construction du pont ferroviaire „Neckar” en parallèle de l'autoroute A8 - 2018 	Construction du tunnel (250 m) „Platzplatz vor dem Aichelberg” - 2018 	Vue sur la construction du pont au dessus de la vallée du Fils - 2018 	Vue sur la construction d'un corridor écologique à destination des chauves-souris - 2016 	Vue sur la voie d'accès au tunnel située à Dornstadt - 2018 
Légende des photos	Auteur : Arnim Kilgus, adaptations Volin, 2019, UMR EVS - Source : BPSU				

Figure 51 : Branche Jura souabe du projet Nouvelle LGV W-U, travaux entre Wendingen et Ulm

Sources : BPSU

Auteure : © Volin, 2019, UMR EVS

L'ensemble des travaux prévus dans les sections présentées au cours du chapitre 4 (1.1 à 1.6.) et présentement (2.1. à 2.4.) ainsi que la dernière 2.5. que nous verrons par la suite, permettront, à terme, de relier la gare centrale de Stuttgart et celle d'Ulm en 28 minutes au lieu de 59 actuellement (Exposition permanente de la TI, 2014). Ce gain de temps important repose sur deux éléments. D'une part la possibilité de rouler plus rapidement que sur l'ancienne ligne et d'autre part la restriction des gares desservies. Les seuls arrêts envisagés se situent au niveau de l'aéroport/foire-exposition dans la nouvelle gare construite à cet effet (Station NBS, cf. infra.) ainsi que dans la ville de Merklingen. Nous reviendrons par la suite (5.2.1.) sur les discussions qui ont précédé le choix de cette ville comme arrêt intermédiaire entre l'aéroport/foire-exposition et Ulm.

Nous allons, à présent, compléter cette approche spatiale par une analyse des jeux d'acteurs (relations entre eux et financements du projet). Le coût total actuel prévu⁶⁶³ est de 3 703 millions € répartis entre quatre financeurs : l'UE et l'État (70 %) ; le *Land* du BW (25 %) et la DB (5 %) (Figure 52)⁶⁶⁴. Les contributions étatiques s'inscrivent dans le cadre de la révision du plan des transports de 1985 (politique nationale allemande) et représente l'investissement principal (55 %). La part du financement de la région apparaît grande (25 %) étant donné que les travaux se déroulent sur ce territoire. L'acteur communautaire investit près de 544 millions d'euros (15 % du budget total) dont 111 millions d'euros étaient engagés dans la période 2007-2014 lorsque le plan de financement avait été signé. 433 millions d'euros supplémentaires ont été investis au titre du CEF sur la période 2014-2020⁶⁶⁵ (Commission européenne, 2012) . L'UE co-finance les travaux envisagés pour cette ligne⁶⁶⁶ dans le cadre de l'ancien projet prioritaire Paris-Bratislava/Budapest et de l'actuel corridor Rhin-Danube (E1, 2013) (Chapitre 2).

⁶⁶³ Le plan de financement a été signé en 2009.

⁶⁶⁴ Données du BPSU disponibles en ligne et consultées le 10/09/2020.

URL : <https://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/projekt/finanzierung-und-kosten/nbs-neubaustrecke-wendlingen-ulm/>

⁶⁶⁵ Données disponibles en ligne sur le site internet du BPSU, page consacrée à l'UE en tant que partenaire du projet, consultée le 10/09/2020.

URL : <http://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/projekt/projektpartner/europaeische-union/>

⁶⁶⁶ Code du projet : 2014-DE-TM-0166-W, informations détaillées disponibles en ligne sur le site internet de la Commission européenne et consultées le 10/09/2020.

URL : <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport/2014-de-tm-0166-w>

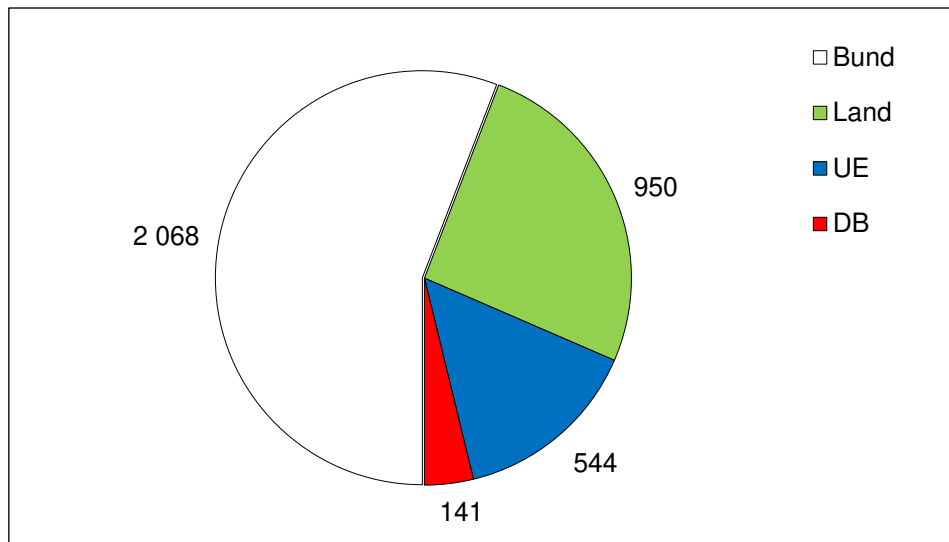


Figure 52 : Répartition du financement de la NBS Wendlingen-Ulm en millions €
Auteur : Volin, 2020, UMR EVS d'après BPSU, Exposition permanente de la TI, 2014

Le projet Stuttgart 21⁶⁶⁷ et son parallèle la NBS Wendlingen-Ulm⁶⁶⁸ font partie des projets d'envergure actuellement menés par le Ministère des transports et des infrastructures du *Land* du BW (MVI-BW) en lien avec la politique générale des transports décidée par le Ministère fédéral dédié aux transports et aux infrastructures numériques (E5, 2015). Les trois entités citées s'ajoutent à celles déjà évoquées au sujet du projet Stuttgart 21 (4.1.2.) et complétées par la municipalité d'Ulm, la Chambre de Commerce et d'Industrie de la région Ulm⁶⁶⁹ ainsi que l'aéroport de Stuttgart. Nous pouvons ainsi noter une présence forte des acteurs nationaux et extra-nationaux dans ce projet NBS W-U, que ce soit par leur implication matérielle (financement) ou que ce soit par l'élaboration du projet en lui-même (apport immatériel). Cela montre l'importance d'un investissement conjoint d'acteurs à différents échelons dans un projet à grande échelle (60 km de ligne) dans l'attente d'obtenir des retombées à des échelles plus petites (nationale, européenne).

⁶⁶⁷ Site internet du MVI-BW, informations disponibles en ligne et consultées le 06/09/2020.

URL : <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/schiene/stuttgart-21/>

⁶⁶⁸ Site internet du MVI-BW, informations disponibles en ligne et consultées le 06/09/2020.

URL : <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/schiene/stuttgart-21/neubaustrecke-wendlingen-ulm/>

⁶⁶⁹ *Industrie- und Handelskammer Ulm.*

Quand la Magistrale pour l'Europe entre en scène

« [La LGV W-U, il s'agit] de nouvelles voies, une nouvelle conception du transport pour la région, l'Allemagne et l'Europe »⁶⁷⁰ (Deutsche Bahn Infrastruktur, 2007)

Le détail des acteurs financeurs nous permet de mettre en exergue une autre échelle présente dans le projet NBS W-U : l'Union européenne. Sa contribution financière s'inscrit dans le cadre du réseau transeuropéen de transports (Chapitre 2), soutenu par la Magistrale pour l'Europe (E14, 2015). La section Wendlingen-Ulm compte parmi les sections prioritaires à aménager puisqu'elle a été identifiée comme « goulet d'étranglement de transport » (Chapitre 2). L'objectif de la construction de la NBS W-U apparaît comme la nécessaire amélioration de la ligne entre Stuttgart-Ulm, ce qui conduira, à terme, à une optimisation des liaisons avec la Bavière (Munich, Augsburg), tout comme dans un cadre transnational entre Paris et Budapest⁶⁷¹. Nous avons ainsi mis en lumière deux arguments en faveur du projet : d'une part une approche régionale et nationale qui concerne le souhait de la ville d'Ulm⁶⁷² d'avoir de meilleures liaisons avec la Bavière (E26, E27, 2015) ; d'autre part une approche européenne, présente depuis le début du projet (E15, 2015) et qui prend en compte l'Initiative Magistrale pour l'Europe en explicitant les enjeux à plus petite échelle. Cet argument a été particulièrement exprimé lors de conférences dans lesquelles le projet était présenté et discuté. Néanmoins la communication à destination de la société civile évoque, elle, moins la dimension européenne du projet (E15, 2015).

Le point final de la ligne, Ulm, constitue le hub de transport de la région Danube-Iller⁶⁷³, ce qui permet un maillage des territoires par le transport ferroviaire dans les *Länder* du BW et de Bavière avec pour objectif la présence de réseaux de transports dans les principaux espaces urbains et périurbains (AG Magistrale, 2015, ONP 15). Outre les gains classiques escomptés dans le cadre de la construction d'une LGV, les acteurs municipaux à Ulm et dans la Région Danube-Iller espèrent des retombées à petite échelle. Il est ainsi attendu une suppression du goulet d'étranglement⁶⁷⁴ qui existe sur la section Stuttgart-Ulm ainsi qu'une meilleure connexion de la Région avec le réseau ferroviaire à grande vitesse européen (E21, 2015). La Région et sa ville-capitale Ulm aspirent entre autres à se penser comme le maillon d'une

⁶⁷⁰ „Neubauprojekt Stuttgart-Ulm. Neue Strecken, neues Verkehrskonzept für die Region, Deutschland und Europa“.

⁶⁷¹ Si on considère la ligne dans son ensemble. Les porteurs du projet projettent avant tout une accélération des flux entre les différents pôles urbains comme Paris et Munich ou Munich et Vienne.

⁶⁷² Nous ne revenons pas sur les bénéfices attendus par la ville de Stuttgart (Chapitre 4).

⁶⁷³ *Zweckverband Donau-Iller*.

⁶⁷⁴ Priorité de la politique nationale des transports (Présentation de N.Barthle, AG Magistrale, 2015, ONP 16).

transversale ferroviaire européenne soutenue par l'Initiative Magistrale pour l'Europe. Lors de nos enquêtes de terrain, nous avons pu recueillir des arguments appuyant l'hypothèse que les acteurs de la ville Ulm et de la Chambre de Commerce et d'Industrie de sa région⁶⁷⁵ œuvrent en faveur de la NBS W-U. La municipalité d'Ulm participe à l'Initiative Magistrale pour l'Europe⁶⁷⁶, depuis le début par l'intermédiaire de son maire (AG Magistrale, 2015, ONP 16) et s'inscrit dans les onze villes soutenant le projet, de même que la région Danube-Iller⁶⁷⁷ ainsi que la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ulm (Chapitre 2). La réunion des membres de l'Initiative en juin 2018 a fixé des objectifs à atteindre pour les années à venir, parmi lesquels figure le BPSU en tant que priorité absolue afin d'éviter d'autres retards dans la construction de la ligne dans son ensemble (Paris-Budapest) (AG Magistrale 2015, ONP 16⁶⁷⁸) (Initiative Magistrale für Europa, 2018). Ulm profite ainsi d'une situation de carrefour qui l'incite à échanger en priorité avec le BW et en particulier avec Stuttgart, de même qu'avec la Bavière, *Land* vers lequel la ville se tourne de plus en plus comme porte d'entrée dans les espaces à l'est de l'UE (E30, 2016). À l'échelle de l'Allemagne, par l'intermédiaire du projet BPSU (section 2.5.), les temps de parcours avec Karlsruhe (E5, 2014), Augsbourg ou Munich seront ainsi raccourcis.

Nous avons pu prendre la mesure, grâce aux entretiens (E6, 2014 ; E30, 2016), de l'implication de la municipalité d'Ulm dans la phase de mise en place du projet du fait des bénéfices attendus. Les enjeux commerciaux suscités par l'accélération des liaisons entre les grandes villes traversées par la Magistrale dépassent l'exemple de la ville d'Ulm et sont généralisables pour l'ensemble des métropoles. Nous avons pu en débattre avec un de nos interlocuteurs qui a mis en exergue, par exemple, les intérêts portés par la ville de Mannheim. Cette ville souhaite faire partie de l'axe ouest-est entre Paris et Munich en direction de l'est (E6, 2014). La Magistrale a de ce fait pour but de « renforcer les liaisons entre les différents espaces économiques attractifs situés le long de cet axe »⁶⁷⁹. Cet argument a également été développé par le représentant de la DB présent à l'AG de la Magistrale pour l'Europe en 2015, en ces termes : « la Magistrale est un moteur du développement pour l'ensemble des régions

⁶⁷⁵ *IHK Ulm* regroupe la ville d'Ulm, l'arrondissement rural Jura souabe-Danube (*Alb Donau*) et l'arrondissement municipal de Biberach.

⁶⁷⁶ Argument évoqué, par les acteurs de la ville d'Ulm, dans la communication en faveur du projet *Citybahnhof* qui s'inscrit, d'après les porteurs du projet dans un cadre plus global : celui de la Magistrale. Document disponible en ligne et consulté le 06/09/2020.

URL : http://www.citybahnhof.ulm.de/hochgeschwindigkeitsnetz_magistrale_europa.php

⁶⁷⁷ *Regionalverband Donau-Iller*.

⁶⁷⁸ Résolution d'Ulm.

⁶⁷⁹ „Verknüpfung starker Wirtschaftsräume entlang der Magistrale Paris-Bratislava“.

voisines »⁶⁸⁰ puisqu'elle constitue un des grands axes de transports transeuropéens situés en Allemagne comme celui entre Bâle et Rotterdam (E6, 2014 ; E19, 2015) et quadrille ainsi les espaces occidentaux de l'Allemagne.

Conclusion de la section 5.1

Nous pouvons retenir de l'exposé du projet NBS W-U qu'il s'agit d'un projet classique d'aménagement ferroviaire qui doit s'adapter à des sites contraignants. Bien que les travaux se déroulent à une échelle régionale, les acteurs nationaux et supranationaux ont participé à son élaboration et contribuent à sa mise en œuvre. Toutefois, les acteurs des pôles urbains du *Land* ont des attentes fortes au sujet de l'amélioration de leur accessibilité. Les acteurs politiques et économiques de la ville d'Ulm semblent particulièrement s'attendre à dynamiser leur territoire grâce aux nouvelles infrastructures, ce que nous allons préciser dans la dernière sous-partie.

⁶⁸⁰ „Die Magistrale ist Entwicklungsfaktor für die angrenzenden Regionen“.

5.2 : Le mythe structurant de la grande vitesse

La création d'une nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse entre Wendlingen et Ulm amène à s'interroger sur les effets attendus, qu'ils correspondent au projet initial ou qu'ils s'en éloignent et induisent ainsi un retour réflexif sur le projet. Quelles attentes sont présentes autour de la nouvelle ligne ? Quelles limites sont déjà envisagées ? Est-ce véritablement un projet classique en Allemagne ? Ces trois points seront abordés successivement (5.2.1.). Enfin nous montrerons l'imbrication des projets d'aménagements urbains dans les projets d'aménagements ferroviaires à travers le projet *Citybahnhof* porté par la municipalité d'Ulm (5.2.2.) en explicitant les enjeux pour cette ville moyenne.

5.2.1. : Grande vitesse, attractivité et compétitivité au service des grands pôles urbains

Des enjeux classiques autour de l'aménagement d'une LGV

La construction d'une ligne ferroviaire à grande vitesse suscite des attentes nombreuses de la part des acteurs politiques, économiques ainsi que de la société civile. La question des effets à court et moyen termes de ces nouvelles infrastructures a déjà été étudiée sur de nombreux terrains (Chapitre 1). Cela constitue un sujet classique en économie des transports⁶⁸¹. Le terrain wurtembergeois accueille une nouvelle infrastructure dont les répercussions restent convenues : réduction du temps de trajet, désengorgement de lignes secondaires et participation au développement économique des espaces desservis. Nous avons indiqué auparavant (Figure 49) que les temps de trajets seraient réduits entre les différentes villes du *Land* du BW (Zieger, 2011), argument de premier ordre dans la communication destinée aux citoyens. « 75 % des habitants du BW bénéficieront de connexions ferroviaires plus rapides et plus confortables »⁶⁸² (BPSU, 2014). Il est intéressant de constater la réduction des temps de trajets sur des lignes radiales nord-sud et pas uniquement sur l'axe ouest-est entre Stuttgart et Ulm (Figure 53).

⁶⁸¹ Cette question-là a davantage été traitée en économie des transports qu'en géographie des infrastructures (Chapitre 1).

⁶⁸² „75 % der Baden-Württemberger profitieren von schnelleren und komfortableren Verbindungen“.

Des courtes et moyennes distances devraient ainsi bénéficier de la rénovation du réseau ferroviaire, par exemple les villes situées au sein de la région métropolitaine de Stuttgart pourront être reliées plus rapidement (Böblingen, Esslingen et Ludwigsbourg) (Figure 53).

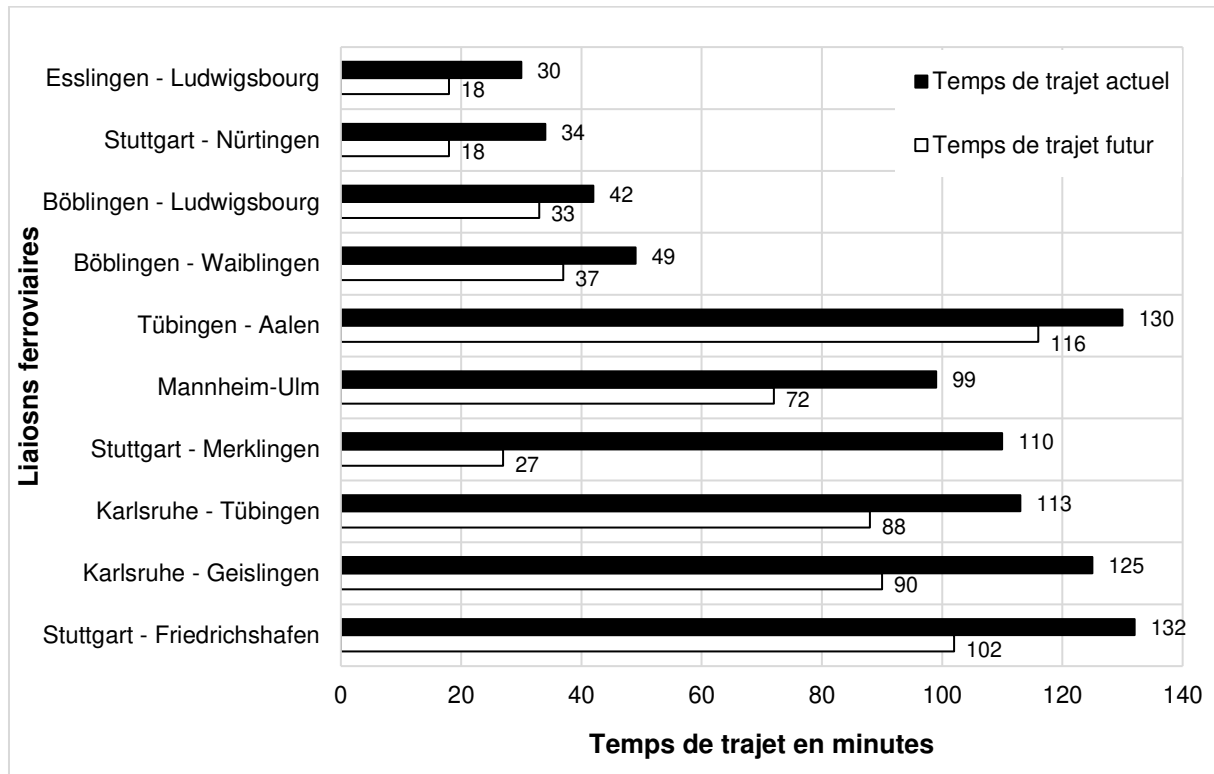


Figure 53 : Temps de parcours entre différentes villes du BW
Sources : BPSU, 2014⁶⁸³ et Heimerl, 2014 ; adaptation Volin, 2020, UMR EVS

La DB projette également que des liaisons longues distances soient assurées plus rapidement, par exemple la liaison Francfort-Ulm se fera en 1h47 au lieu de 2h17 et Cologne-Ulm s'effectuera en 2h55 au lieu de 4h15 (Heimerl, 2014). Il existe plusieurs facteurs explicatifs parmi lesquels l'augmentation de la vitesse des trains sur les voies⁶⁸⁴, la réduction du nombre de villes desservies (variable selon le trajet)⁶⁸⁵ et l'amélioration des infrastructures d'accueil des trains dans les gares (en particulier le hub de Stuttgart). La création de la nouvelle ligne devrait concourir à reporter une partie des flux voyageurs depuis la ligne de la vallée du Fils vers la LGV. La ligne ferroviaire historique devrait ainsi être moins surchargée ce qui permettra

⁶⁸³ Données disponibles en ligne et consultées le 06/09/2020.

URL : <https://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/projekt/vorteile-und-nutzen/verkehrlicher-nutzen/regionalverkehr/>

⁶⁸⁴ La vitesse actuelle des trains les plus rapides entre Stuttgart et Ulm n'excède pas 150 km/h tandis que les trains sur la nouvelle LGV atteindront 250 km/h sur une grande partie du trajet (Heimerl, 2014, p.235).

⁶⁸⁵ Sur le trajet Stuttgart-Ulm, l'ICE ou EC en direction de Munich desservait uniquement ces deux villes, tandis que les trains régionaux (Inter Regio) effectuaient des arrêts intermédiaires (quatre sur un IRE, deux sur un IC).

un trafic plus fluide pour les autres flux de personnes et de marchandises. Il est également attendu un report modal de la route vers le rail⁶⁸⁶ (BPSU, 2011) (Heimerl, 2014).

Le dernier argument que nous développerons ici s'inscrit dans la réflexion générale au sujet des effets structurants des transports (Chapitre 1), développée par Jean-Jacques Bavoux et ses confrères en ces termes : « l'ensemble des conséquences déclenchées par une infrastructure ou un service de transport sur l'espace géographique en matière de localisation des populations, des activités et de **développement local et régional** » (Bavoux et al., 2005, p.206). Dans un cadre temporel de moyen voire long terme il est annoncé une dynamisation des activités économiques pour les espaces traversés (Heimerl, 2014, p.239) par l'intermédiaire d'une plus grande attraction des activités (E24 et E25, 2015) dans ces lieux (E18, 2015) du fait d'une amélioration de l'accessibilité. Nos entretiens et nos lectures ont confirmé un trait de caractère de la population énoncé dans le chapitre 2, celui de l'esprit d'entreprise insatiable des acteurs publics, privés et de la société civile. Les discours prononcés en faveur de la nouvelle LGV sont en réalité à mettre en perspective avec la situation économique de la région⁶⁸⁷ qui la place parmi les territoires les plus dynamiques de l'UE (Chapitre 2). Les acteurs conservent toutefois la volonté d'être toujours plus compétitifs (E2, 2015). Les effets positifs de la construction de la nouvelle ligne ferroviaire devraient ainsi se diffuser par capillarité dans les régions traversées (région métropolitaine de Stuttgart, Région Danube-Iller) et dans l'ensemble du *Land* (Heimerl, 2014, p.214), ce qui nous a été confirmé lors d'entretiens (E24, E25, 2015). Les projections des porteurs de projet dépassent l'échelle du *Land*. « [grâce] au nouveau réseau ferroviaire optimisé pour les moyennes et longues distances, les pôles [urbains] seront dynamisés et s'affirmeront à l'échelle nationale et internationale »⁶⁸⁸ (Exposition permanente de la TI, 2014). Ces attentes restent théoriques à ce jour et certains adoptent une approche critique vis-à-vis de cette ligne, débats auxquels ont été associés certains journalistes et des experts du transport (E11, 2015).

⁶⁸⁶ Par l'intermédiaire du nouveau hub de transports dans la gare centrale de Stuttgart, la DB prévoit une hausse de 30 à 40 % du nombre de passagers se déplaçant chaque jour grâce au train (BPSU, 2011).

⁶⁸⁷ Les arguments avancés s'appliquent, en général, à des espaces en déclin économique, enclavés et en déprise démographique, ce qui contraste fortement avec notre cas d'étude.

⁶⁸⁸ „das Bahnnetz wird für die modernen Fern und Regionalverkehr optimiert. Wirtschaftsregionen wachsen sowohl national als auch international zusammen“.

L'ingénieur Sven Andersen expose en 2010 (Andersen, 2010) trois contre-arguments au projet proposé :

- la difficulté pour les trains de rouler sur des voies avec une forte pente,
- la nécessité de mettre sur les rails des trains de marchandises moins lourds (pour qu'ils puissent circuler normalement),
- l'obligation de revoir la cadence des trains entre le BW et la Bavière (avec pour objectif d'augmenter celle-ci au risque de ne pas pouvoir faire circuler plus de trains qu'aujourd'hui).

Une autre limite du tracé de Heimerl a été débattue durant la phase de conciliation en 2010⁶⁸⁹. Elle repose sur la nature des sols sur lesquels sont prévus les travaux. La lithologie des terrains investis par le projet semble peu propice à recevoir les infrastructures prévues (E5, 2014), en particulier des tunnels. Nous reviendrons sur ces points au cours du chapitre 6 lorsque nous exposerons les arguments de l'opposition au BPSU. Avant cela nous allons étudier le projet de nouvelle gare située à Merklingen, en tant qu'aménagement singulier au sein du BPSU.

La « gare betterave » de Merklingen : un cas rare en Allemagne ?

La ville de Merklingen constitue le second arrêt sur la ligne entre Stuttgart et Ulm après la desserte de l'aéroport/foire-exposition (E5, 2015) (Figure 54).

⁶⁸⁹ *Schlichtung*.

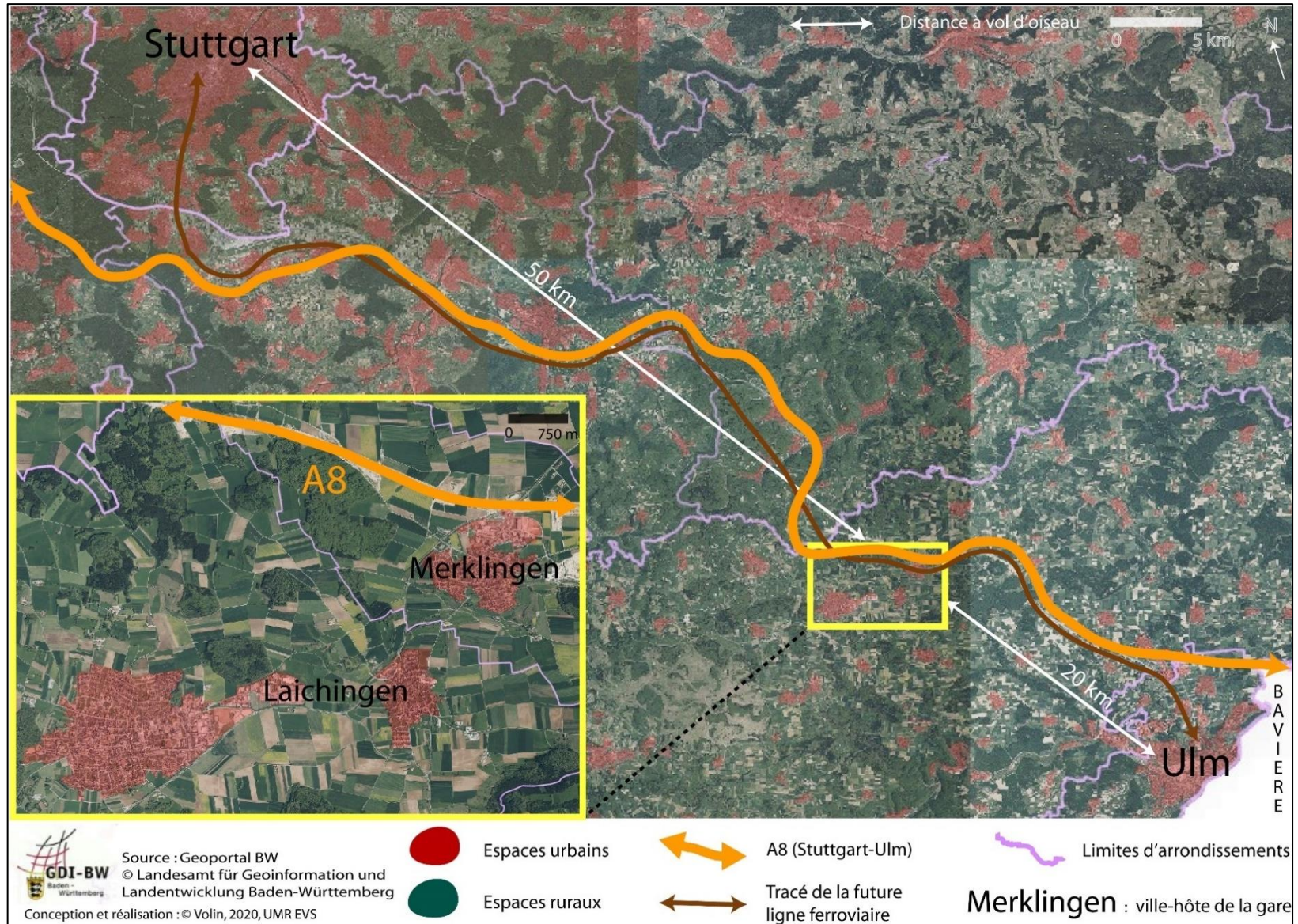


Figure 54 : Situation de Merklingen au sein des espaces méridionaux du Land du BW

Le projet initial prévoyait un trajet continu entre l'aéroport/foire-exposition et la porte d'entrée en Bavière en privilégiant le temps de parcours par rapport aux espaces desservis. Cependant la commune de Merklingen manifeste son intérêt dans les années 2010 pour la construction d'une gare pouvant accueillir les TGV entre Stuttgart et Ulm. « Il y avait des réflexions qui portaient sur la possibilité de créer un autre arrêt mais cela a un coût et le site [de Merklingen] nécessitait la construction d'un pont »⁶⁹⁰ (E5, 2015). Les débats ont, entre autres, porté sur l'utilité de construire une autre gare entre l'aéroport/foire exposition et Ulm (E24, E25, 2015). Nos lectures (étude de faisabilité du MVI, 2016⁶⁹¹ ; AG Magistrale 2015, ONP 16) et nos entretiens (E5, 2015 ; E21, 2015) ont conduit à prendre en compte deux échelles pour analyser ce projet. D'un point de vue méso, la construction de cette gare facilitera les migrations pendulaires des travailleurs de ce bassin de vie (E21, 2015) tout en nécessitant des investissements dispendieux pour la commune hôte⁶⁹². À l'échelle macro en considérant l'ensemble de la ligne Paris-Bratislava/Budapest, les acteurs n'ont pas formulé d'avis directement sur la construction de cette gare, cependant ils ont affirmé en 2015 lors de l'AG de l'Initiative Magistrale pour l'Europe, que ces travaux ne devaient pas entraver les constructions commencées sur la ligne Stuttgart-Ulm (AG Magistrale, 2015, ONP 16). Cet avis peut être interprété comme une désapprobation dans la mesure où la section Stuttgart-Ulm est considérée comme un « Goulet d'étranglement » par les instances européennes (Chapitre 2) et nécessite de nombreux travaux qui ne respectaient déjà pas les délais à ce moment-là. Prenant en compte cet avis mitigé, les acteurs du *Land*, de l'arrondissement Jura souabe-Danube et de la DB signent un accord en 2016 (MVI-BW, 2018) actant l'édification de la gare ferroviaire « Merklingen-Jura souabe »⁶⁹³ (Figure 55). Les travaux ont débuté en mai 2017⁶⁹⁴ (DB, 2018)⁶⁹⁵ et devraient permettre une desserte de la ville par la grande vitesse fin 2022⁶⁹⁶.

⁶⁹⁰ „es gab Überlegungen über Haltestelle zu bauen, aber es kostet Geld und das ist nicht einfach, weil es braucht eine Brücke zu bauen“.

⁶⁹¹ Document disponible en ligne et consulté le 10/09/2020.

URL : https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Merklingen_Bhf_NKU.pdf

⁶⁹² Il s'agit de construire un petit hub (voitures, transports en commun et vélo) afin de permettre aux passagers d'accéder à cette gare.

⁶⁹³ *Merklingen-Schwäbisches Alb*.

⁶⁹⁴ Informations 2017 du MVI-BW disponibles en ligne et consultées le 10/09/2020.

URL : <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/ministerium/presse/pressemittlung/pid/baubeginn-fuer-neuen-bahnhof-merklingen-schwaebische-alb>

⁶⁹⁵ Dossier de presse de la DB sur la future gare Merklingen-Jura souabe disponible en ligne sur le site internet de la DB et consulté le 06/09/2020.

URL : https://www.deutschebahn.com/pr-stuttgart-de/hintergrund/pressemappen/Bahnhof_Merklingen-1324760

⁶⁹⁶ Informations du MVI-BW disponibles en ligne et consultées le 06/09/2020.

URL : <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/schiene/bau-betrieb-ausbauprojekte/ausbauprojekte/regionalbahnhof-merklingen/>

Le projet comprend la construction d'une gare avec deux quais entourant deux autres voies qui permettront à certains trains de circuler sans s'arrêter dans cette ville (Figure 55). Un tunnel de 394 m est également en construction afin de traverser la ville en souterrain et contourner les infrastructures existantes (échangeurs de l'A8 et réseau routier communal).



Figure 55 : Travaux de construction de la nouvelle gare et du tunnel ferroviaire dans la commune de Merklingen
Source : BPSU, 2018 et BPSU, 2019

La ville de Merklingen possèdera désormais sa propre desserte ferroviaire à 30 minutes de Stuttgart (au lieu d'environ 1h30 minimum actuellement pour le trajet le plus court)⁶⁹⁷ et 20 minutes de l'aéroport en direction du nord-ouest tandis que la ville d'Ulm, au sud-est, sera accessible en 10 minutes⁶⁹⁸ (au lieu d'environ 1h actuellement). Le budget établi en 2020 plafonne à 53 millions € pour l'édification de la gare et du parking attenant. 40 millions € sont pris en charge par le *Land* et serviront aux infrastructures ferroviaires, 13 millions € sont investis par la commune de Merklingen⁶⁹⁹ afin de bâtir la gare et le parking⁷⁰⁰. Le million restant provient du fonds régional dédié aux transports (*LGVFG*)⁷⁰¹ et qui permet d'investir dans des projets d'infrastructures, ici un parking multimodal pour les voitures et les vélos ainsi qu'une station de bus.

Lors de notre entretien au Ministère des transports et des infrastructures du *Land* en 2015, nous avons échangé avec notre interlocuteur sur les spécificités de la gare construite à Merklingen. Un des arguments de premier plan tient dans l'amélioration de l'accessibilité de cette commune, notamment la possibilité de promouvoir les mobilités en train à destination de Stuttgart, comme capitale économique du *Land* (E5, 2015). En effet, Merklingen⁷⁰² totalisait 2023 habitants en 2019⁷⁰³ et apparaît comme un espace rural peu dense (Figure 54 et Figure 55) considérant la densité de population d'environ 88 hab./km² en 2019⁷⁰⁴ par rapport à la moyenne du *Land* de 310 hab./km²⁷⁰⁵. Toutefois les porteurs du projet espèrent une desserte de Merklingen par environ 18 trains par jour (uniquement en provenance de Stuttgart et en direction d'Ulm) (MVI-BW 2016).

⁶⁹⁷ Le trajet peut durer entre 1h20 et plus de 2h selon les horaires et les correspondances. Données du MVI-BW et de la DB, simulations de trajets effectuées en ligne le 10/09/2020.

URL : <https://www.bahn.com/fr/view/index.shtml>

⁶⁹⁸ Données recueillies sur le site internet du *Land* du BW concernant les mobilités. Simulations de trajets effectuées en ligne le 06/09/2020.

URL : <https://www.bwegt.de/ihr-nahverkehr/fahrplanauskunft/>

⁶⁹⁹ Cela constitue un investissement colossal pour la commune qui bénéficie de recettes grâce à la zone artisanale et industrielle près de l'autoroute.

⁷⁰⁰ 400 places environ.

⁷⁰¹ *LGVFG* : *Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz* correspond à une loi régionale d'aide au financement de projets de transports au sein des communes avec pour but la promotion des transports durables. Informations complémentaires disponibles en ligne sur le site internet de l'association des transports de proximité du *Land* consultées le 06/09/2020.

URL : <https://www.nvbw.de/aufgaben/infrastrukturfoerderung/gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz/>

⁷⁰² Commune de l'arrondissement rural Jura souabe-Danube (*Alb-Donau Landkreis*).

⁷⁰³ Données de la mairie de Merklingen au 30/06/2019, disponibles en ligne et consultées le 06/09/2020.

URL : <https://www.merklingen.de/de/gemeinde/zahlen-daten-fakten/>

⁷⁰⁴ Données de la mairie de Merklingen au 30/06/2019, disponibles en ligne et consultées le 06/09/2020.

URL : <https://www.merklingen.de/de/gemeinde/zahlen-daten-fakten/>

⁷⁰⁵ Données de 2018, site internet de statistiques du *Land*, consulté le 26/02/2020.

Bien que la commune de Merklingen soit peu peuplée, elle devrait polariser des flux de voyageurs⁷⁰⁶ résidant dans des espaces environnants⁷⁰⁷ pour atteindre un bassin de plus de 25 000 habitants⁷⁰⁸ (SL-BW, 2018). La proximité de l'autoroute A8⁷⁰⁹ qui sert de support à la construction de la nouvelle LGV a grandement influé sur le choix de la commune dans laquelle se trouverait la future gare (Figure 55).

En tant que géographe française, l'édification d'une telle structure dans une commune rurale de faible densité nous semble très intéressante à mettre en perspective avec la mise en place de « gares betteraves » en France. La gare TGV Haute-Picardie⁷¹⁰ donna son nom, au début des années 1990, à un nouveau type d'infrastructure ferroviaire : « gare des betteraves » ou « gare à betteraves » puisqu'elle se situait au milieu de cultures de ce légume. Pierre Zembri dans un article de 1993 des *Annales de géographie* utilise le terme de « gare de désenclavement » pour qualifier la construction de ces gares dans des villes « dont la desserte antérieure était difficile voire impossible » (Zembri, 1993). Jean-François Troin s'intéresse également à la fin des années 1990 à l'analyse de ces gares-TGV édifiées en dehors des centres-villes comme Mâcon-Loché sur la ligne Paris-Lyon-Marseille et Besançon Franche Comté sur la ligne Francfort-Karlsruhe-Strasbourg-Lyon-Marseille (Troin, 1998, 2010). La liaison ferroviaire Francfort-Marseille est considérée comme une réussite en termes de report modal de l'avion vers le train selon les propos du maire de Karlsruhe lors de l'AG de la Magistrale en 2015. Ce type d'aménagement ferroviaire, théorisé par des géographes français, semble être une spécificité du territoire français.

⁷⁰⁶ Les études préalables au projet rendent compte d'une estimation de 1350 passagers par jour (MVI-BW).

⁷⁰⁷ Il s'agit des communes suivantes : Laichingen (12 000 habitants), Westerheim (3 000 habitants), Hohenstadt (800 habitants), Heroldstatt (3 000 habitants), Nellingen (2 000 habitants), Berghülen (2 000 habitants). Nous avons regroupé des communes à proximité de Merklingen, dans un rayon de moins de 10 km.

⁷⁰⁸ Données du recensement de la population 2018.

⁷⁰⁹ Parmi les communes citées, Merklingen est en effet la seule à être située à côté de l'A8 et possède déjà un échangeur autoroutier.

⁷¹⁰ Située dans la Somme entre Amiens et Saint-Quentin.

Pourtant Raymond Woessner détaille un contre-exemple allemand, celui de Limbourg-Sud, dans son article de 2014 dans *Géococonfluences* (Woessner, 2014) qui se situe sur la ligne entre Cologne et Francfort dans la commune de Limbourg sur le Lahn (*Land* de Hesse)⁷¹¹. Ce cas a rapidement été évoqué lors de notre entretien au MVI-BW en 2015 en tant qu'exemple singulier en Allemagne (E5, 2015) et figure comme exemple d'une forme particulière qu'a pu prendre la « Renaissance des gares » en Allemagne depuis les années 1990 (Quadejacob, 2009). La gare TGV de cette ville est opérationnelle depuis 2003 et complète la gare située au centre-ville accueillant les trains régionaux. La construction de cette gare ex-nihilo de Limbourg-Sud n'a pas rencontré l'adhésion de l'ensemble des citoyens dans la mesure où dans le même temps une autre gare TGV a été construite à 20 km au nord dans la ville de Montabaur⁷¹² (située dans le *Land* de Rhénanie-Palatinat), ce qui a été discuté lors de nos entretiens (E25, E26, 2015). Un article de l'hebdomadaire allemand *Die Zeit* daté de juillet 2001 (Molitor, 2001) explicite la mise en place simultanée de ces deux gares TGV. Le journaliste décrypte ce qu'il nomme une « opération folie des grandeurs » en parlant de ces nouvelles infrastructures qui, au détriment du gain de temps escompté (E24, E25, 2015) résultent, entre autres, de choix politiques conjugués à des enjeux territoriaux de desserte par la grande vitesse des deux *Länder* concernés. Les attentes des acteurs publics sont résumées dans un argument clé mis en exergue par le Ministère des transports et des infrastructures du *Land* du BW et s'inscrit dans la croyance des effets structurants des transports (Chapitre 1). La construction de la gare TGV est considérée comme « une impulsion positive pour le développement économique et régional »⁷¹³. Il est ainsi espéré une dynamisation de l'économie des nouveaux espaces desservis par l'intermédiaire d'une meilleure accessibilité des villes dans lesquelles le TGV s'arrête, ce qui aurait pour conséquence de polariser de nouvelles activités économiques. Nous pouvons également considérer un effet d'entraînement à plus petite échelle, celle de la région restreinte (arrondissement rural/urbain en Allemagne) et celle du *Land*, qui reposerait aussi sur une attractivité renforcée des espaces.

⁷¹¹ Limburg an der Lahn comptait plus de 35 000 habitants en juin 2019. Données du Service statistiques du *Land* de Hesse, consultées le 26/03/2020.

⁷¹² Montabaur comptait environ 40 000 habitants au 1 janvier 2019. Données du Service statistique du *Land* de Rhénanie-Palatinat, consultées le 26/03/2020.

⁷¹³ „positive Impulse für wirtschaftliche und regionale Entwicklung“. Informations du MVI-BW disponibles en ligne et consultées le 06/09/2020.

URL : <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/schiene/ausbauprojekte/regionalbahnhof-merklingen/>

Les cas d'étude de Limbourg et Montabaur nous semblent ainsi comparables avec l'exemple français de Mâcon-Loché en termes de population des communes concernées et des infrastructures construites. La construction de la desserte ferroviaire de Merklingen ne peut toutefois pas être mise en parallèle de ces trois villes. Les enjeux s'inscrivent, pour Merklingen, à une échelle infrarégionale qui comprend un grand quart sud-est du *Land* depuis Stuttgart jusqu'à Ulm. L'étude de la mise en place des (infra)structures à Merklingen nous conduit à trois constats. Tout d'abord, la théorie des effets structurants des transports continue d'alimenter les discours et les projets des acteurs publics et privés tandis que les chercheurs avancent des contre-arguments. Deuxièmement, nous avons mis en lumière un élément distinctif du *Land* du BW qui repose sur la volonté des acteurs, publics et privés, de rendre les territoires toujours plus attractifs même lorsque ceux-ci jouissent d'un dynamisme économique, voire démographique, avéré. Nous pouvons expliquer, en partie, cela, par « l'esprit d'entreprise » décrit précédemment (Chapitre 2) et qui semble opérer aussi dans le Jura souabe. Enfin, nous confirmons le statut de la gare de Merklingen comme une petite « gare à betteraves » en précisant que celle-ci se situe dans une commune très peu peuplée mais qui polarise un bassin d'emploi conséquent. Ce projet apparaît ainsi comme le petit poucet en comparaison avec les travaux gigantesques en cours à Stuttgart, à l'aéroport ou à Ulm. Nous allons ainsi terminer notre voyage dans la ville frontalière d'Ulm en analysant les intérêts de la mise en place de la nouvelle LGV.

5.2.2. : Ulm, une ville ouverte sur l'UE

La dernière section (section 2.5.) (Figure 23 et Figure 46) des travaux du BPSU se localise à Ulm, interface avec la Bavière. Cet espace constitue le point de passage le plus important entre les deux *Länder* et permet la liaison en direction d'Augsbourg et Munich. Les acteurs de la municipalité rencontrés en entretien considéraient constituer un « point central »⁷¹⁴ (E24, E25, 2015 ; E26, 2015).

⁷¹⁴ *Knotenpunkt.*

Les différents aménagements ferroviaires prévus à Ulm

La section 2.5. (Figure 23 et Figure 46) se divise en deux sous-sections, la première (2.5.a) concerne les aménagements ferroviaires mis en place dans la ville d'Ulm, tandis que la seconde (2.5.b) se rapporte à la réhabilitation de la gare de Neu-Ulm⁷¹⁵ dans le cadre des « Projets 21 – Gares pour le XXI^{ème} siècle » (Chapitre 4). Nous reviendrons, à la fin de ce chapitre, sur les liens établis entre les projets des deux villes frontalières. La sous-section 2.5.a. comprend deux chantiers distincts : le premier (2.5.a.1)⁷¹⁶ entreprend la modernisation du réseau de la gare centrale d'Ulm⁷¹⁷ et le second (2.5.a.2) s'attache à la construction de deux nouvelles voies⁷¹⁸ sur le pont sur le Danube⁷¹⁹. Le nœud ferroviaire d'Ulm est en cours de restructuration depuis 2013 et comprend principalement l'édification d'un pont ferroviaire sur la ligne Aalen-Ulm⁷²⁰ et d'un autre pont ferroviaire sur la ligne Stuttgart-Ulm. Chacun de ces ponts permet de faire la jonction entre les lignes ferroviaires existantes et la nouvelle ligne à grande vitesse entre Stuttgart et Ulm (*via* Wendlingen) (Figure 46).

Le projet est visible dans le paysage urbain et les chantiers sont complétés par la présence d'un centre d'informations⁷²¹ dédié au BPSU. Ce dernier était installé de 2014 à 2018 (S21 Erleben)⁷²² dans un conteneur (Photo 23) au nord de la gare centrale au-dessus du Portail d'Ulm qui marque la limite entre la partie souterraine et aérienne des voies de la NBS W-U.

⁷¹⁵ Jumelle bavaroise.

⁷¹⁶ Plan détaillé des travaux disponible sur le site internet du projet, consulté le 10/09/2020.

URL : https://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/baustelle/alb-ulm-nbs/planfeststellungsabschnitt/ulm-hauptbahnhof/detail/?tx_smediaunderconstruction_pi3%5Bcontroller%5D=Pfa&cHash=17bf96b17f90effc73077406ee6ef5b

⁷¹⁷ Il est prévu une nouvelle organisation du trafic sur les voies entre les trains régionaux et les ICE de la ligne Karlsruhe-Munich (E21, 2015).

⁷¹⁸ Le pont possède depuis 2007 quatre voies au lieu de deux.

⁷¹⁹ *Donaubrücke*, qui symbolise la frontière entre les deux *Länder*.

⁷²⁰ En direction du nord du *Land* depuis Ulm.

⁷²¹ *Info center Ulm*.

⁷²² Fermeture du centre d'information en août 2018 du fait de l'avancée des travaux de construction de l'espace d'entrée/sortie dans le tunnel Descente du Jura souabe (*Albabstieg*). Informations disponibles en ligne, et consultées le 10/09/2020.

URL : <https://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/besucher/ausstellungen/fruehere-ausstellungen/infocenter-ulm/>



Photo 23 : Travaux d'aménagements ferroviaire, vue sur le centre d'informations du projet ferroviaire Stuttgart-Ulm (BPSU)

Lors de nos entretiens, nous avons pu débattre des différents bénéfices attendus par la ville d'Ulm grâce à ce projet d'aménagement ferroviaire. Nous avons pu ainsi identifier trois éléments récurrents : les gains de temps de trajets, le thème des mouvements pendulaires, enfin l'hypothèse d'effets d'entraînements dans la perspective d'une vision structurante des transports (Chapitre 2). Le premier argument évoqué en entretien portait sur les gains de temps de trajets permis par la mise en place de la LGV (E24, E25, 2015). Les deux destinations privilégiées restent la ville-capitale et l'aéroport accessibles tous les deux en moins de 30 minutes (cf. supra). Le deuxième thème, classique en aménagement, repose sur la question des navetteurs⁷²³ entre Stuttgart et Ulm (E18 ; E21 ; E24 et E25, E26). Les autorités publiques espèrent un report modal important de la voiture vers le train⁷²⁴ (par l'intermédiaire de la nouvelle offre TGV)⁷²⁵ afin de diminuer la congestion des axes routiers et la pollution engendrée par ce trafic. Les interlocuteurs politiques et économiques rencontrés sont conscients que la réduction du temps de trajet entre les deux villes ainsi que l'offre immobilière plus grande et plus abordable à Ulm pourrait en faire une « ville-dortoir » (E26, 2015). Afin de restreindre cet effet négatif, les acteurs souhaitent faire la promotion de leur territoire et inciter davantage d'entreprises à venir s'installer dans la région, notamment du fait de l'attractivité du foncier (E21, 2015). Notre dernier élément de réflexion permet d'envisager, grâce à l'accessibilité renforcée d'Ulm, de potentiels bénéfices économiques puisque des « effets d'entraînements » sont attendus dans le cadre d'un « cercle vertueux de la croissance »⁷²⁶. Nous ne développons pas davantage ce point développé précédemment dans ce chapitre. Nous allons terminer en montrant les liens entre projet d'aménagement ferroviaire et urbain à Ulm, en parallèle à ce que nous avons expliqué au sujet de Stuttgart (Chapitre 4). Ces interactions sont majoritairement mises en évidence par la communication de la ville d'Ulm⁷²⁷ sur le sujet.

⁷²³ *Pendler*.

⁷²⁴ En 2016, les navetteurs du BW utilisaient un véhicule personnel (voiture, moto, covoiturage) pour effectuer leurs trajets domicile-travail pour 84 % d'entre eux, un transport collectif pour 13 % et la marche ou le vélo pour 3 %. Données du SL-BW disponibles en ligne et consultées le 06/09/2020.

URL : <https://www.statistik-bw.de/Pendler/Ergebnisse/Verkehrsmittelwahl.jsp>

⁷²⁵ Si les conditions tarifaires évoluent du fait du changement de l'offre proposée au détriment d'une offre accessible à tous. Il est possible que ces trajets en TGV soient principalement choisis par des CSP + dont les revenus permettent un budget plus conséquent consacré au transport.

⁷²⁶ „Wachstum Innovation“.

⁷²⁷ Carte montrant le lien entre les projets de Stuttgart 21 et celui de *Citybahnhof* Ulm, disponible en ligne et consultée le 10/09/2020.

URL : http://www.citybahnhof.ulm.de/hochgeschwindigkeitsnetz_stuttgart_ulm.php

Le projet *Citybahnhof* Ulm, le volet aménagement urbain du grand projet de rénovation urbaine

Nous allons aborder l'étude du projet d'aménagement urbain de la ville d'Ulm au prisme de ce que mettent en place les autorités de Stuttgart dans le cadre de la rénovation urbaine du quartier Europe (Chapitre 4). Ces projets, le quartier Europe à Stuttgart et *Citybahnhof*⁷²⁸ à Ulm, sont semblables dans leur conception puisqu'il s'agit de la réhabilitation de quartiers de gares afin de les reconnecter au centre-ville (E24, E25, 2015). Toutefois, la différence entre les deux villes dans la hiérarchie urbaine régionale nous enjoint à contextualiser l'exemple d'Ulm, ainsi que nous l'avons fait pour Stuttgart (Chapitre 4). Le projet d'aménagement urbain à Ulm (Figure 56) comprend, dans les faits, plusieurs sites dans le centre-ville : le quartier *Dichter*, la rue Schiller, la gare routière, le nouveau quartier *Sedelhöfe*, le quartier du théâtre et le parvis de la gare.



Figure 56 : Plan du projet *Citybahnhof* Ulm précisant les différents quartiers concernés
Source : Municipalité d'Ulm⁷²⁹

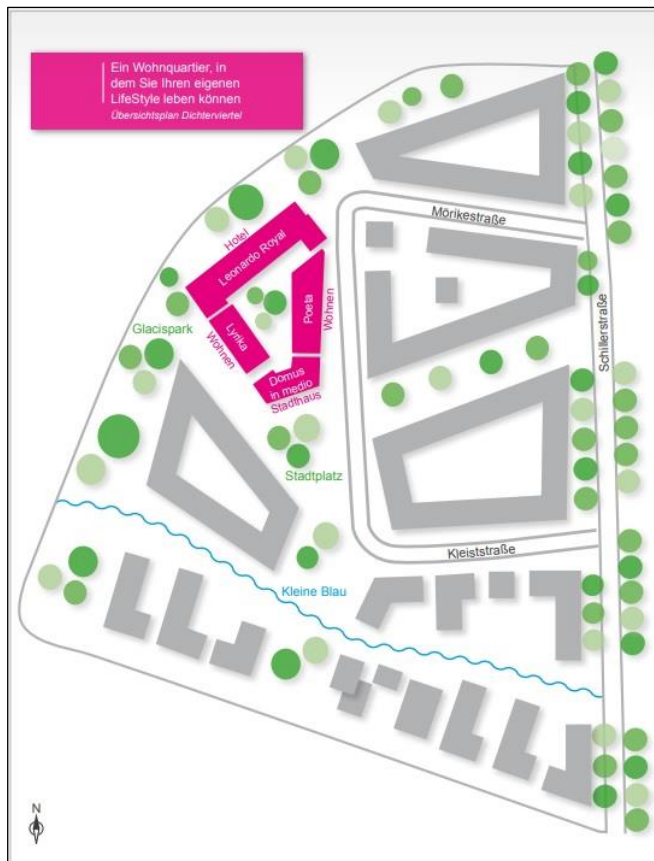
⁷²⁸ Site consacré au projet, consulté le 08/09/2020.

URL: <http://www.citybahnhof.ulm.de>

⁷²⁹ Site internet de la municipalité, page consacrée au projet *Citybahnhof* Ulm, consultée le 08/09/2020.

URL : <https://www.ulm.de/rathaus/stadtpolitik/ulm-baut-um/masterplan-citybahnhof-ulm>

Plusieurs quartiers de la ville font ainsi partie de la rénovation urbaine. Les quartiers Dichter⁷³⁰ (Figure 57) et Sedelhöfe⁷³¹ (Photo 24) devraient accueillir de nouveaux logements⁷³², des nouveaux immeubles consacrés aux activités tertiaires (bureaux, commerces et hôtels), des espaces publics (places et espaces verts) ainsi que des infrastructures facilitant l'accès à la gare (chantier autour du réaménagement du passage vers la gare)⁷³³ et au centre-ville.



« Un quartier d'habitation dans lequel vous pourrez concrétiser votre propre style de vie »
Couleur rose ; phase 1 du projet

Figure 57 : Plan de réaménagement du quartier Dichter
Source : Pro Invest⁷³⁴, 2016



« Le quartier Sedelhöfe. Une porte d'entrée attractive sur le centre-ville, destinée au commerce, au travail et au logement »⁷³⁵

Photo 24 : Présentation du projet pour la rénovation du quartier Sedelhöfe

⁷³⁰ Site internet de la municipalité d'Ulm consacré au projet consulté le 08/09/2020.

URL: <https://www.ulm.de/rathaus/stadtpolitik/ulm-baut-um/masterplan-citybahnhof-ulm/dichterviertel>

⁷³¹ Site internet de la municipalité d'Ulm consacré au projet, consulté le 08/09/2020.

URL: <https://www.ulm.de/rathaus/stadtpolitik/ulm-baut-um/masterplan-citybahnhof-ulm/sedelh%C3%B6fe>;

Site internet consacré au nouveau quartier, consulté le 08/09/2020.

URL: <https://www.xn--sedelhfe-s4a.com/>

⁷³² Le quartier Dichter devrait être doté d'une résidence pour séniors, bâtiment peu présent dans ce type de nouveau quartier.

⁷³³ *Bahnhofspassage* comme volet du *Citybahnhof Ulm*.

⁷³⁴ Brochure de présentation du projet par Pro invest, p.14, document disponible en ligne, et consulté le 08/09/2020.

URL : <https://www.dichterviertel-ulm.de/dateien/imagebroschuere.pdf>

⁷³⁵ „die Sedelhöfe. Ein attraktives Eingangstor zur Ulmer Innenstadt zum Einkaufen, Arbeiten, Wohnen“.

Les travaux se poursuivent avec la seconde phase de la construction de bâtiments du quartier Dichter, de même que la construction des bâtiments (commerces et logements) prévus à Sedelhöfe. Les arguments mis en avant par les acteurs porteurs de ces projets à Ulm (E24, E25, 2015 ; E26, 2015) rejoignent ceux évoqués pour la ville de Stuttgart (Chapitre 4). Les deux villes ont, toutes deux, mis en place une communication active sur leurs projets. En comparaison avec la Tour d'information située dans la gare centrale de la ville-capitale, Ulm installe un Pavillon (Photo 25) sur le parvis de la gare qui propose de 2008 à 2016 une présentation du projet et de ses enjeux à différentes échelles (locale, régionale, nationale, européenne) jusqu'à ce que les travaux du nouveau parking débutent sur les espaces situés entre la gare et le quartier Sedelhöfe. Ces aspects communicationnels et pratiques du projet s'inscrivent dans une démarche davantage réflexive par l'intermédiaire de la participation de la municipalité d'Ulm au programme européen URBACT du FEDER⁷³⁶. Au sein de ce dernier, le projet ENTER.HUB⁷³⁷ (2013-2015) a été consacré à la promotion du rôle des hubs de transports dans des villes moyennes européennes⁷³⁸. Les acteurs publics ont, en particulier, réfléchi aux facteurs de réussite d'un double projet d'aménagement urbain et ferroviaire ainsi que la possibilité d'établir un dialogue continu et constructif avec les habitants⁷³⁹. Ce projet confirme, selon nous, l'inscription de la ville d'Ulm dans des projets transeuropéens en lien avec les transports qui se manifestent de manière théorique (URBACT) ou empirique (travaux dans la ville).

⁷³⁶ Site internet de URBACT, page consacrée à la ville d'Ulm, consultée le 08/09/2020.

URL : <http://urbact.eu/ulm>

⁷³⁷ Site internet du projet ENTER.HUB, consulté le 08/09/2020.

URL: <http://urbact.eu/enterhub-complete-overview>

⁷³⁸ Villes impliquées dans le projet : Regio Emilia, Ulm, Łodz, Gdynia, Rostock, Örebro, Preston, Creil, Porto, Ciudad Real, Gérone, Lugano.

⁷³⁹ Volonté qui s'est traduite par la création d'une plate-forme en ligne nommée « dialogues des citoyens d'Ulm » "Citizens' Dialog Ulm" (Site internet URBACT).



Photo 25 : Pavillon de présentation du projet *Citybahnhof* Ulm. Parvis de la gare d'Ulm

Le prolongement physique de ces deux projets d'aménagements ferroviaires et urbains se trouve de l'autre côté du Danube dans la ville de Neu-Ulm (Bavière), dont nous avons décrit le projet de rénovation urbaine dans le chapitre 4. La proximité de ces deux villes qui entreprennent de vastes projets de rénovation urbaine témoigne, selon nous, d'une synergie des projets urbains dans un espace frontalier dynamique.

Conclusion de la section 5.2

À travers l'étude de la construction de la gare de Merklingen et l'appréhension des aménagements dans la ville d'Ulm, nous parvenons à la conclusion qu'il s'agit de projets ferroviaires et urbains classiques. Les fonctions récréatives et résidentielles sont privilégiées dans le cadre de la réhabilitation de plusieurs quartiers dans le centre-ville d'Ulm. Les travaux envisagés pour optimiser le hub (transports ferroviaires et transports en commun) de cette ville ont permis de libérer des emprises ferroviaires sur lesquelles la ville peut envisager un nouveau développement urbain. En considérant une échelle méso d'analyse, nous avons montré que les acteurs publics ont décidé d'équiper les réseaux de la région en grande vitesse ferroviaire, ce qui émane d'une volonté nationale d'améliorer les réseaux de transports terrestres. Dans ce cadre-là a été décidé l'édification ex-nihilo de la gare de Merklingen, commune rurale du Jura souabe, avec pour objectif la polarisation de travailleurs dans un rayon de 20 km en direction des gares centrales d'Ulm ou dans un rayon de 50 km en direction de Stuttgart.

Conclusion du chapitre 5

En conclusion de ce chapitre consacré à la nouvelle LGV entre Wendlingen et Ulm, nous souhaitons mettre en lumière deux éléments. D'une part il demeure primordial pour les acteurs du *Land* et de la métropole de Stuttgart d'être accessibles pour des partenaires économiques et des touristes européens voire extra-européens. Le choix de desservir l'aéroport par la nouvelle LGV Stuttgart-Ulm, bien que cela nécessite des travaux d'une haute technicité très onéreux, atteste du rayonnement toujours plus important que souhaite acquérir ce hub. Le relief vallonné du Jura souabe contraint très fortement la mise en place infrastructures qui s'opère par l'intermédiaire de nombreux ouvrages d'art tout au long du tracé. Le second constat découle du premier puisqu'il concerne la modernisation des (infra)structures ferroviaires dans la ville d'Ulm. Le vaste projet d'aménagement ferroviaire au sein de la ville a permis d'entreprendre un projet d'aménagement urbain en affirmant le rôle de la gare comme un élément d'urbanité. La mise en valeur de la gare centrale témoigne d'un retour de ce bâtiment au cœur de la ville comme support de la multimodalité. Ce processus à l'œuvre dans plusieurs métropoles européennes, à l'exemple de Milan, Francfort ou Vienne, se déploie également dans des villes au rayonnement régional ainsi que nous l'avons exposé pour Ulm.

Conclusion de la partie II

Cette deuxième partie consacrée à l’appréhension du projet Stuttgart 21 et de celui de la nouvelle LGV entre Wendlingen et Ulm à partir du point de vue des soutiens de ceux-ci nous a mené à expliciter le triptyque d’enjeux : acteurs – espaces – temporalités. Ces lieux communs de la géographie apparaissent, à propos des deux projets étudiés, relativement inédits en considérant la littérature existante à propos de ces projets d’aménagement (Chapitre 1). Nous sommes parvenus à l’argument selon lequel la symbiose du trio acteurs – espaces – temporalités profite à l’émergence d’espaces intermédiaires qui créent du lien par des formes de collaborations nouvelles (Magistrale pour l’Europe).

Nous avons montré qu’il existe une multitude d’acteurs publics et privés qui participent aux projets étudiés, néanmoins leurs intérêts peuvent parfois refléter des ambitions territoriales divergentes en fonction de l’échelon de décision (local, régional ou national). En matière de transports, la multimodalité est privilégiée dans le but d’étendre d’une part l’accessibilité ferroviaire nationale voire transnationale avec les États voisins et d’autre part l’accessibilité aérienne internationale à grande échelle encourageant les liaisons avec les États-Unis et la Chine.

Les espaces supports et objets des projets sont mobilisés par différents acteurs dont deux se démarquent : la région métropolitaine de Stuttgart⁷⁴⁰ et celle de la région Danube-Iller polarisée par Ulm⁷⁴¹. Nous avons mis en lumière l’émergence de l’échelle d’analyse méso afin de comprendre et rendre compte de l’affirmation des territoires métropolitains à mener des projets d’aménagement d’envergure en Europe. La catégorie de région métropolitaine européenne dans laquelle s’inscrit la ville de Stuttgart correspond à ce processus de polarisation de grandes opérations d’aménagements par les métropoles.

Les projets étudiés se déroulent à moyen terme depuis une quarantaine d’années entrelaçant des temporalités qui se chevauchent et peuvent être en concurrence. Le cours des projets a pu ainsi être entravé par des échéances électorales ou des impératifs politiques indépendants du calendrier initial de mise en place et d’exécution des travaux.

Les éclairages apportés dans cette partie doivent être complétés par un travail similaire concernant l’opposition au(x) projet(s) afin de saisir de manière globale les enjeux de ces projets.

⁷⁴⁰ *VerbandRegion Stuttgart.*

⁷⁴¹ *Regionalverband Donau-Iller.*

Partie III : Singularité et généricité de l'opposition au(x) projets(s)

*La scène se passe dans une salle de réunion de l'agence publicitaire Sterling Cooper,
à New York, en 1963.*

Pete Campbell

« J'ai prévenu Paul [Kinsey] que vous affrontiez la colère de l'opinion publique
depuis que vous avez programmé la démolition de la vieille gare Penn Station cette année
afin de construire le nouveau Madison Square Garden »

Paul Kinsey, *lisant quelques coupures de journaux*

« Sauvez Penn Station »

« Mort d'une ville, rien n'égale l'inhumanité des architectes envers leurs confrères »

Le porteur du projet

« Alors comment ferez-vous pour calmer cette bande d'ignares ? »

Paul Kinsey

« 15 étages, plafonds en voûte, colonnes de granit,
moi je ne trouve pas ça idiot de montrer son attachement à un chef d'œuvre des beaux-arts
que Teddy Roosevelt fréquentait lui-même »

Outrés, les porteurs de projet sortent de la salle de réunion

Pete Campbell

« Ça ne te gêne pas qu'on mette une centrale nucléaire sur l'East-river,
mais là tu montes au créneau ? »

Paul Kinsey

« Oui, c'est Penn Station. Cette ville n'a aucun patrimoine.
On rase du vieux pour construire du neuf, ça te convient à toi ? »

Pete Campbell quitte lui aussi la salle de réunion, furieux.

Extraits de l'épisode 2 "Love among the ruins", saison 3 de la série *Mad Men*⁷⁴²

⁷⁴² Cet épisode débute par la mise en place d'une campagne de publicité par l'agence Koooper Sterling, dans laquelle travaillent les publicitaires Pete Campbell et Paul Kinsey. Ils reçoivent les porteurs de projet du nouveau Madison

L'exposé analytique du projet Stuttgart 21 dans son ensemble (Partie II) permet d'appréhender, à présent, l'opposition à un ou plusieurs projets en lien avec Stuttgart 21. Ces désaccords sont au cœur de nombreuses études, en particulier en sciences politiques et en sociologie, dans le but d'en comprendre les motifs et de connaître les profils des détracteurs (Chapitre 1). Nous nous appuyons sur la littérature existante afin d'analyser les thèmes qui ont amené des populations hétérogènes à être en désaccord avec Stuttgart 21. Notre apport disciplinaire viendra compléter les approches politiques et sociales de la résistance, par un examen des enjeux territoriaux inhérents à la contestation. Est-ce que les échelles prises en compte se rapprochent de celles mises en exergue par les porteurs du projet ? En quoi différentes ? Est-ce que les motifs d'opposition se retrouvent nécessairement à chaque échelle d'analyse ? Nous compléterons notre étude géographique par une appréhension spatio-temporelle des manifestations⁷⁴³ contre Stuttgart 21 par l'intermédiaire d'une double enquête (Chapitre 3). À l'échelle micro-locale notre analyse portera sur les lieux dans lesquels se sont déroulées les « Manifestation du lundi » (*Montagsdemo*)⁷⁴⁴, nous plaçant ainsi auprès des espaces du projet. Nous ajoutons à ces observations la prise en compte de l'échelon régional qui se fonde sur l'appréciation territoriale des différentes associations d'opposition présentes au sein du *Land*⁷⁴⁵. Notre travail porte sur un conflit localisé dont nous savons déjà qu'il comprend une superposition d'intérêts contradictoires que nous avons examinés grâce à différentes sources. Dans le but d'explorer la pluralité des motifs, des acteurs et des manifestations du conflit, nous avons mis en place une triple collecte d'informations⁷⁴⁶ (Chapitre 3). Nous avons articulé nos différents axes méthodologiques et thématiques autour d'une lecture en miroir (Figure 58) qui permet d'aiguiller notre cheminement intellectuel. Nos points de départ et d'arrivée rendent compte d'aspects conceptuels dans la mesure où nous nous appuyons sur la littérature scientifique existante [apports théoriques] dans le but d'appréhender un premier phénomène [conflits Stuttgart 21]. Celui-ci se compose de différentes dimensions dont deux [où et quand] apparaissent comme les plus pertinentes à sonder en tant que géographe (Chapitre 6). Le second phénomène considéré [Stuttgart 21 dans les GPII] traduit la prise en compte d'autres échelons d'étude, ici le national et l'europpéen, à travers la caractérisation des

Square Garden et échangent afin de décider la stratégie de communication dans le cadre de ce projet contesté par l'opinion publique.

⁷⁴³ Au sens large de « fait visible et public ».

⁷⁴⁴ Nous détaillerons ce phénomène au cours du chapitre 6.

⁷⁴⁵ *Ortsgruppen*, terme que nous allons détailler dans cette partie.

⁷⁴⁶ Nous avons mené des « entretiens à dire d'experts » (Torre et al., 2010) dont le corpus constitue une source d'information en soi. Nous avons conduit une analyse simple de contenu à partir de deux journaux : un hebdomadaire allemand, *Die Zeit* et un média électronique européen, *Euronews*. Enfin nous avons procédé à la réalisation de deux bases de données pour disséquer les lieux de la contestation (cf. supra).

lieux et des moyens d'action convoqués par les collectifs engagés contre ces projets [où et comment]. Ce travail empirique permettra d'esquisser une lecture distanciée du conflit et de refermer notre chemin de pensée (Chapitre 7).

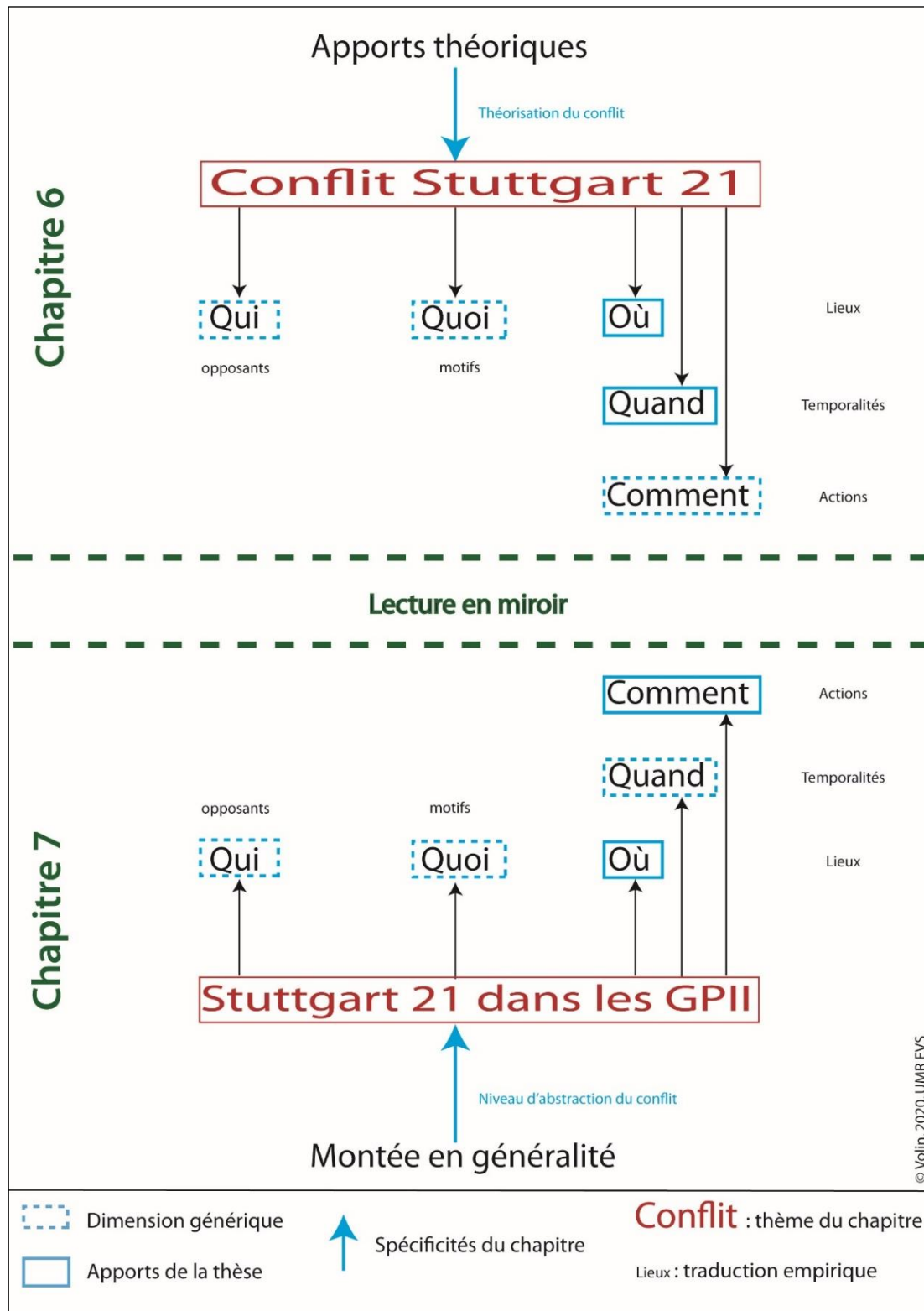


Figure 58 : Construction schématique des chapitres 6 et 7

Chapitre 6 : Un conflit d'aménagement ancré dans un terreau local

Ce chapitre a pour objectif de comprendre les spécificités de l'opposition à Stuttgart 21 menée par différents groupes. Nous formulons l'hypothèse qu'il existe des motifs généraux de contestation partagés par l'ensemble des protestataires en parallèle de raisons spécifiques qui concernent davantage certains corps de métiers (patrimoine, urbanisme). Pourquoi un conflit a-t-il ainsi pris forme dans les années 1990 à Stuttgart autour du projet Stuttgart 21 ? Comment cela se manifeste-il depuis, spatialement et temporellement ? Avant d'analyser les caractéristiques du conflit (motifs, sociologie des opposants, chronologie et répertoires d'actions) nous allons réfléchir à une théorisation de celui-ci. Le conflit demeure un concept au cœur des études en sciences humaines et sociales (Chapitre 1), nous étudierons, en particulier, les apports des géographes à ce sujet pour définir ce qui se déroule à Stuttgart. Nous détaillerons (6.1.) l'ancrage théorique du conflit mené à Stuttgart (6.1.1.) ainsi que la pluralité des fondements qui sous-tendent l'opposition (6.1.2.) et esquisserons un portrait des acteurs engagés dans celle-ci (6.1.3.). Puis nous retracerons (6.2.), de façon spatio-temporelle, la chronologie des événements constitutifs de l'histoire bi-décennale⁷⁴⁷ de l'opposition, reprenant les césures temporelles établies par Annette Ohme-Reinicke (2012).

⁷⁴⁷ Dans les faits un peu plus de vingt ans (1995-2020).

6.1 : Essai de définition du conflit

Pour commencer, nous procéderons à une investigation des différentes dimensions génériques du conflit, identifiées dans la Figure 3. Nous débuterons par l'étude de la nature du conflit envisagé puis par celle de ses motifs. Quels sont les thèmes et les arguments qui structurent l'opposition à Stuttgart 21 ? Nous terminerons cette sous-partie par l'esquisse des individus participants à la contestation en interrogeant la pluralité des portraits qui peuvent être envisagés.

6.1.1. : Théorisation du conflit autour de Stuttgart 21 : comprendre le couple conflit/territoire

« L'espace, à la fois support du conflit et enjeu » (Lecourt, 2003)

Stuttgart 21 : un conflit d'aménagement urbain

L'opposition à Stuttgart 21 est définie, selon nous, comme une forme de conflit et non comme une controverse ou une polémique. Ce triptyque sémantique détaillé par Romain Garcier et Yves-François Le Lay dans leur article de 2015 à propos de Superphénix⁷⁴⁸ (Garcier et Lay, 2015) permet de justifier la qualification de cette opposition comme un conflit. Pourtant notre analyse du conflit ne rejoint pas celle, originelle et étroite, de Georg Simmel (Simmel, 1908) dans la mesure où nous ne nous intéressons pas au conflit en tant que tel, mais au fait que le conflit se situe dans un territoire donné et a pour objet le territoire. Cette approche spatiale nous a amenée à nous inscrire dans la lignée des géographes⁷⁴⁹ de Tours qui travaillent, depuis les années 2000, sur le couple conflit/territoire (Chapitre 1).

⁷⁴⁸ Ancienne centrale nucléaire située à Creys-Malville dans le département de l'Isère.

⁷⁴⁹ Je suis toutefois consciente des apports d'autres sciences humaines et sociales dans l'étude du lien entre conflit et territoire.

Notre appréhension du conflit qui concerne Stuttgart 21 nécessite donc la prise en compte simultanée de deux éléments fondamentaux : la nature du conflit et la désignation du territoire support. Le travail bibliographique recensé dans le chapitre 1 au sujet des différents types de conflits permet d'affirmer que nous étudions un conflit d'aménagement tel que l'a défini Jean-Marc Dziedzicki (2001). L'espace support de ce conflit se situe en ville (Figure 3), ce qui confère à cet espace urbain une double dimension de support, puisqu'il accueille la contestation, et objet, puisque l'aménagement construit réside au cœur des motifs de mécontentement. Nous arrimons ainsi nos réflexions à celles de Patrice Melé (2016), Paul Villeneuve, Catherine Trudelle, Mathieu Pelletier, Marius Theriault et Mario Gauthier (Villeneuve *et al.*, 2009) pour qui la notion de **conflit d'aménagement urbain**⁷⁵⁰ correspond à la réunion de ces deux dimensions (ontologique et spatiale). Nos recherches se trouvent amarrées à celles des géographes français qui sont de plus en plus nombreux à s'intéresser aux conflits d'aménagement (urbains ou ruraux) (Subra, 2014) dans le but d'explorer de nouveaux terrains empiriques et parallèlement de procéder à l'investigation théorique de ceux-ci.

Les travaux de Jean Ollivro (1997)⁷⁵¹, Bruno Charlier (1999)⁷⁵² et Jacques Lolive (1999)⁷⁵³ initient ce champ d'études en s'intéressant à des projets d'infrastructures français contestés (énergie, transport)⁷⁵⁴. Ces trois travaux irriguent notre réflexion en ce qui concerne la théorisation du conflit (Charlier), le type d'infrastructure (Ollivro, Lolive) et l'analyse spatiale conduite à propos de l'opposition (Ollivro). La composante urbaine ou rurale du cas d'étude disparaît dans la généralisation et tous constatent l'investissement d'espaces publics par les opposants. Notre comparaison se fera à propos des répertoires d'actions qui traduisent, dans les faits, un processus d'occupation d'espaces publics.

⁷⁵⁰ Cette formulation correspond davantage à la nomination du conflit étudié que celle de conflit urbain d'aménagement dans la mesure où le qualificatif d'aménagement prévaut sur celui du territoire concerné : un espace urbain.

⁷⁵¹ Jean Ollivro étudie la contestation à l'encontre de la construction du TGV Méditerranée dans les années 1990.

⁷⁵² La thèse de Bruno Charlier s'intéresse aux conflits environnementaux en France depuis 1974.

⁷⁵³ Jacques Lolive rend compte de l'opposition à la construction du TGV Méditerranée dans les années 1990.

⁷⁵⁴ Infrastructures déjà construites ou en cours d'édification durant les enquêtes menées par ces chercheurs.

Les différentes dimensions du conflit

La thèse de Jean-Marc Dziedzicki (2001) et ses travaux ultérieurs (Dziedzicki, 2004) nous ont permis d'approfondir notre appréhension du conflit d'aménagement urbain (Figure 3) grâce à son analyse des différentes dimensions de celui-ci :

- le conflit d'aménagement correspond à l'opposition à la réalisation d'un projet
- le conflit d'implantation s'attache aux représentations individuelles et collectives de l'espace concerné par le projet
- le conflit d'environnement s'intéresse aux impacts réels et potentiels du projet sur l'environnement.

Ces trois dimensions, indépendantes, mais associables (Figure 59), composent ce que Jean-Marc Dziedzicki nomme un **conflit de territoire** (2001). L'opposition à Stuttgart peut s'inscrire, selon nous, dans ces trois dimensions, ce que nous développerons dans la suite de ce chapitre.

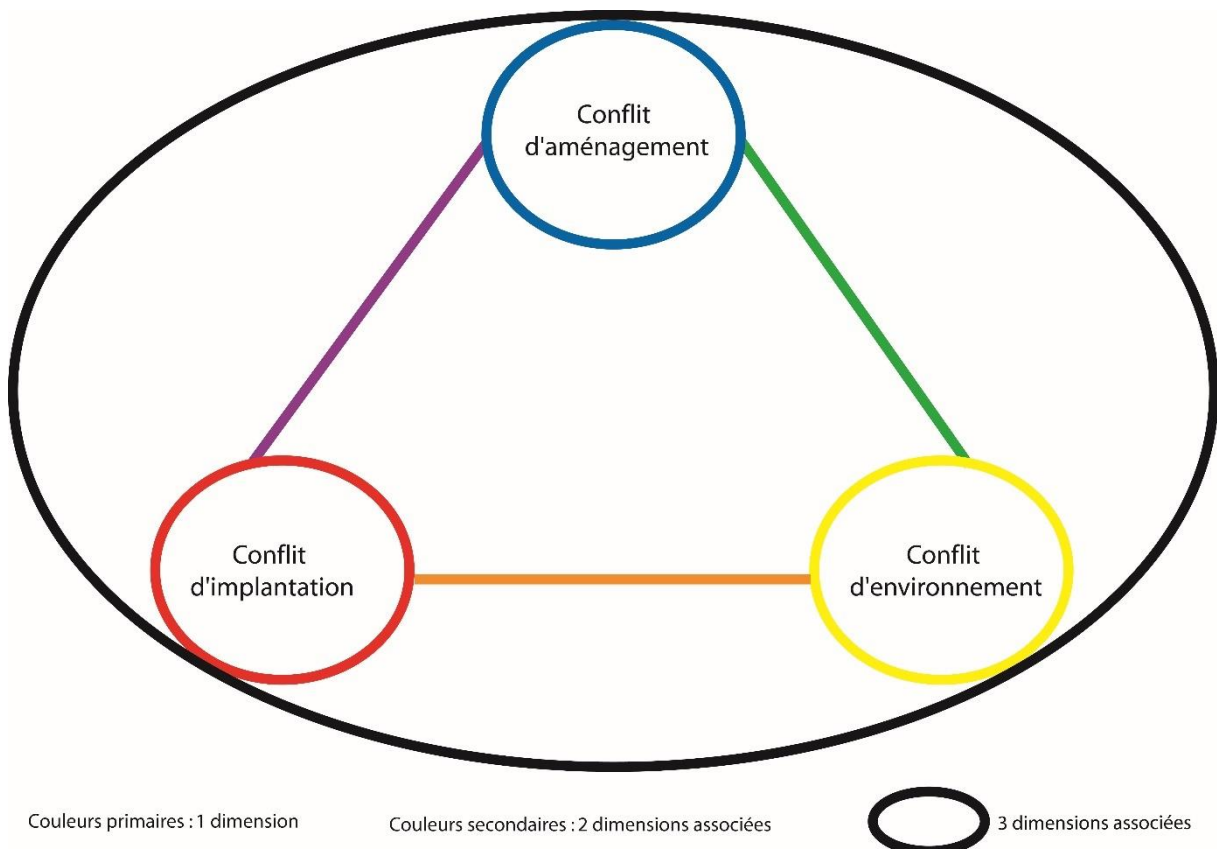


Figure 59 : Composition du conflit de territoire, d'après Jean-Marc Dziedzicki
Auteur : Volin, 2020, UMR EVS

Afin de compléter cette approche conceptuelle du conflit d'aménagement précisé à travers la notion de conflit de territoire, nous empruntons à Michael L. Poirier Elliott (Poirier Elliott, 1998) les quatre variables constitutives de cette forme de conflit. Elles ont été transcrites en français par Jean-Marc Dziedzicki (2004) et s'appliquent totalement ou en partie aux conflits étudiés :

- les conflits fondés sur l'incertitude qualifient des oppositions à un projet du fait des impacts sur le cadre de vie
- les conflits substantiels manifestent un désaccord des opposants avec la nature du projet
- les conflits de procédures relèvent d'une remise en cause des processus décisionnels dans la mise en place d'un projet
- les conflits structurels rendent compte d'une réflexion plus générale sur la pertinence d'un projet (modèle de société, vision prospective).

Cette partie III aura ainsi pour objectif de déterminer, à partir du travail bibliographique et empirique, les variables qui permettent de qualifier l'opposition à Stuttgart 21. Nous approchons ainsi les différents motifs généraux qui peuvent constituer le conflit de territoire.

La prise en compte des acteurs demeure essentielle pour comprendre qui sont les individus impliqués dans ces conflits. Nous nous appuyons sur les publications de Jean-Marc Dziedzicki (2001, 2003) pour comprendre cela par l'intermédiaire de la notion de mécanismes conflictuels. Ces derniers renvoient, dans les faits, à des niveaux de conflit qui permettent de définir pleinement celui-ci :

- le conflit interpersonnel, à très grande échelle, s'opère uniquement entre deux ou plusieurs individus
- le conflit public met en tension l'autorité publique et les citoyens en incluant DES conflits interpersonnels
- le conflit de territoire, à petite échelle, intègre DES conflits interpersonnels, un ou plusieurs conflit(s) public(s) et s'intéresse en priorité aux impacts du projet sur un environnement donné.

Quelle théorisation de ce conflit par les chercheurs allemands ?

En Allemagne, la littérature scientifique qui a pour objet le couple conflit/territoire s'inscrit, davantage qu'en France, en sciences politiques et en sociologie laissant la géographie à la marge (Kuckuck, 2014). Nous avons recensé très peu de travaux en géographie/aménagement qui décrivent le conflit *via* différentes échelles d'analyse. Marc Wolfram (Wolfram, 2003, 2004) reprend les analyses de Luca Bertolini et Tejo Spit (1998) et s'intéresse aux quatre échelles de conflits présentes dans un projet contesté de nouvelle gare. D'après eux, il existerait une échelle matérielle⁷⁵⁵, une échelle fonctionnelle⁷⁵⁶, une échelle financière et une échelle organisationnelle. Nous verrons dans la suite du développement (6.1.2.) lesquelles sont applicables à Stuttgart 21.

Miriam Kuckuck aborde, de son côté, le conflit spatial d'un point de vue théorique dans son ouvrage didactique de 2014 (Kuckuck, 2014). Cette publication nous a permis de saisir le lexique allemand inhérent au conflit spatial/de territoire, bien que des traductions exactes des concepts français ne soient pas envisageables dans ce cas. L'auteure fait appel aux concepts de „räumliche Konflikte“⁷⁵⁷ et de „raumbezogene Konflikte“⁷⁵⁸ (Kuckuck, 2014). Le premier, sans être explicitement détaillé, apparaît comme un objet de recherche en géographie politique sans atteindre l'intérêt suscité par celui-ci dans d'autres sciences sociales (sciences politiques et sociologie). Le second est défini comme « mettant en opposition différents acteurs qui poursuivent des objectifs différents, partagent des intérêts divergents et qui tentent d'influencer la manière dont l'espace (en-jeu) est structuré »⁷⁵⁹ (Ibid., 2014, p.15), ce concept qui pourrait, de cette manière, correspondre à notre objet d'étude. Les politistes Allemands ont davantage que les géographes et aménageurs effectué des recherches à propos du lien entre conflit et territoire. Stuttgart 21 figure ainsi dans un article au sujet de « La contestation dans l'aménagement urbain. Genèse d'une nouvelle culture de la planification ? »⁷⁶⁰ (Krätzig, Othengrafen et Sondermann, 2014)⁷⁶¹. Les travaux lus s'intéressent aux conséquences des

⁷⁵⁵ Etude des liens entre fabrique de la ville et réseaux de transports.

⁷⁵⁶ Etude de l'occupation de l'espace dans la ville.

⁷⁵⁷ « conflit spatial », traduction de l'auteure.

⁷⁵⁸ « conflit qui se rapporte à l'espace », traduction de l'auteure.

⁷⁵⁹ „denn für raumbezogene Konflikte müssen verschiedene Akteure beteiligt sein, die unterschiedliche Ziele verfolgen und verschiedene Interessen beabsichtigen und damit die Raumstruktur beeinflussen“ (Kuckuck, 2014, p.15) .

⁷⁶⁰ Traduction du titre de l'article par l'auteure du manuscrit.

⁷⁶¹ Article disponible en ligne et consulté le 08/09/2020.

conflits⁷⁶² sur le processus de planification urbaine (Othengrafen et Sondermann, 2015), plus qu'à la définition même de celui-ci. D'autres se consacrent à une réflexion plus globale sur l'interaction entre conflit d'aménagement, système de valeurs et modèle de société (Göschel, 2011, 2013 ; Nagel, 2016)⁷⁶³ sur lesquels nous allons prendre appui au cours de ce chapitre.

URL : https://www.uni-hannover.de/fileadmin/luh/content/alumni/unimagazin/2014_racume/um11netz_sondermann_14-2.pdf

⁷⁶² Ces conflits concernent des projets urbains.

⁷⁶³ Albrecht Göschel possède plusieurs casquettes universitaires et étudie des phénomènes politiques, économiques, spatiaux et sociologiques.

6.1.2. : Les motifs de l'opposition

La littérature scientifique et les essais militants sont nombreux à s'intéresser aux motifs de contestation dès le début du projet en 1994⁷⁶⁴ (Chapitre 1). Nous avons pu montrer dans le chapitre 1 l'accroissement des publications à la fin de la décennie 2000 et au début de la décennie 2010, ce qui correspond à l'acmé de l'opposition. Stuttgart 21 apparaît comme un sujet qui divise les familles et qui déchire la ville (E9, 2015 ; E10, 2015). Nous allons en analyser les raisons, regroupées en thèmes⁷⁶⁵, afin de comprendre la complexité de la situation et des prises de décisions (Melé, Larrue et Rosemberg, 2004). Avant de détailler les différents motifs de contestation, nous avons fait le choix de citer un extrait d'essai écrit par Winfried Wolf⁷⁶⁶ (Wolf, 2011) dans la mesure où l'auteur résume, selon nous, les grandes idées défendues par les porteurs de projet et contestées par les opposants.

*Stuttgart 21 : un projet et sept mensonges*⁷⁶⁷ (Wolf, 2011)

1. La gare terminus de Stuttgart est un obstacle à un transport ferroviaire efficace. [thème 3]
2. Stuttgart 21 est un projet bon pour l'environnement. [thème 2]
3. Les risques liés aux travaux sont maîtrisables. [thème 2]
4. Grâce au projet il y aura plus de passagers et des connexions plus faciles. [thème 3]
5. Stuttgart 21 et la LGV W-U sont des projets rentables. [thème 1]
6. Il n'existe pas d'alternatives envisageables. [thème 3]
7. Il existe une consultation citoyenne sur le projet. [thème 1]

⁷⁶⁴ L'ouvrage pionnier sur ce thème paraît en 1995 (Wolf, 1995) et développe cinq catégories de motifs de la contestation [reprises par Johannes Novy et Deike Peters (Novy et Peters, 2012)] sans qu'une hiérarchie ait été établie : le coût et la viabilité économique du projet, les bénéfices et les impacts en termes de transports, le coût écologique et les risques sur la faune et la flore, le développement urbain et la destruction du patrimoine de la ville, le processus de décision non démocratique.

⁷⁶⁵ La catégorisation thématique émane de l'analyse de nos entretiens dont nous avons extrait des grands thèmes. Ils sont similaires à ceux étudiés dans la partie II. Nous avons effectué trois regroupements (économie-politique/environnement-patrimoine/transport-urbanisme) dans la mesure où les motifs étaient évoqués de manière simultanée. Le thème Société apparaît comme transversal dans les trois groupes. Nous avons ensuite hiérarchisé ces groupes en fonction de la récurrence dans nos entretiens et dans la littérature. Nous avons également souhaité rendre compte de la montée en généralité des motifs d'opposition qui se termine par une réflexion socio-philosophique sur le modèle de société souhaité pour les générations futures.

⁷⁶⁶ Homme politique allemand bade-wurtembergeois de gauche, spécialiste des transports, auteur de nombreux ouvrages sur Stuttgart 21.

⁷⁶⁷ Classés par ordre d'importance, selon Winfried Wolf. Traduction en français de l'auteur.

Thème 1 : Économie et politique

« Contestation de la fosse à milliards »⁷⁶⁸

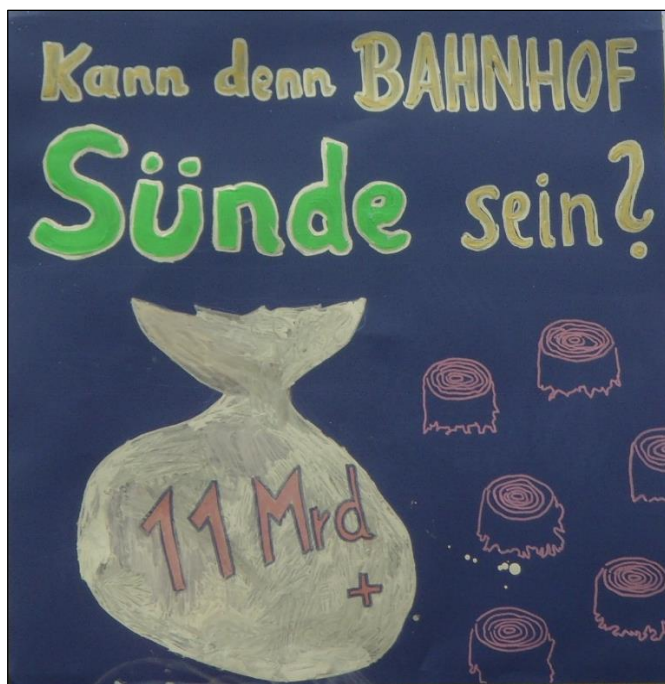
« Des milliards pour un projet vicié »⁷⁶⁹

Le coût élevé des travaux compte parmi les arguments d'opposition au projet le plus récurrent (Lösch, Stocker, et al., 2011 ; Wolf, 2011) et repose sur deux motifs distincts, parfois complémentaires. D'une part la hausse constante du budget consacré au projet (Chapitre 4) est dénoncée (Engelhardt et al., 2013 ; Reddehase, 2009 ; Schorlau, 2010) puisque s'est formée une « spirale de coûts »⁷⁷⁰ (E11, 2015) liée à la nature et à la temporalité des investissements. Les opposants ne comprennent pas le choix d'opérer des travaux de très grande ampleur dans la gare centrale. La mise en souterrain des voies et la construction de nombreux tunnels (Palmer, 2015 ; Viereg, 2008) font l'objet de critiques, en particulier à cause des coûts engendrés par ce type de construction (engins spéciaux nécessaires, études de faisabilité coûteuses, travaux longs). Les destructions sont bien matérielles, mais peuvent être inestimables, notamment pour les défenseurs des arbres centenaires du Parc médian du château, représentés détruits dans la Figure 60 . Cette pancarte (Figure 60) symbolise également une dimension plus spirituelle et immatérielle, en complément du coût environnemental très fort du fait de l'abattage des arbres du Parc médian du château. L'auteur insiste sur le terme „Sünde“ qui signifie le péché, employé dans ce contexte pour faire référence au piétisme fortement ancré dans la ville et à l'importance de l'épargne qui doit être privilégiée plutôt que des dépenses inutiles. La dimension temporelle du projet Stuttgart 21 (plus de 20 ans de travaux) est également l'objet de mécontentements. D'une part le calendrier initial du projet ayant été modifié, les retards accumulés engendrent des surcoûts que les acteurs-financeurs ne souhaitent pas avoir à leur charge (BUND Regionalverband Südlicher Oberrhein, 2015 ; Wüpper, 2019). D'autre part les opposants souhaiteraient investir ces fonds dans d'autres projets (Holl, 2011 ; Palmer, 2015), que ce soit un projet alternatif à Stuttgart 21 ou pour financer d'autres initiatives dans le domaine du transport (Figure 60).

⁷⁶⁸ „Protest gegen Milliardengrubbe“⁷⁶⁸ (E8, 2015). La traduction française peine à exprimer complètement le message véhiculé par les opposants. L'image choisie révèle une opposition sur le fond du projet portant sur le coût trop élevé des travaux. Celle-ci repose également sur la forme puisque la métaphore choisie, celle du puits ou de la fosse, traduit le fait que la nouvelle gare doit être construite en souterrain et que selon ses opposants des milliards sont ensevelis chaque jour dans les travaux.

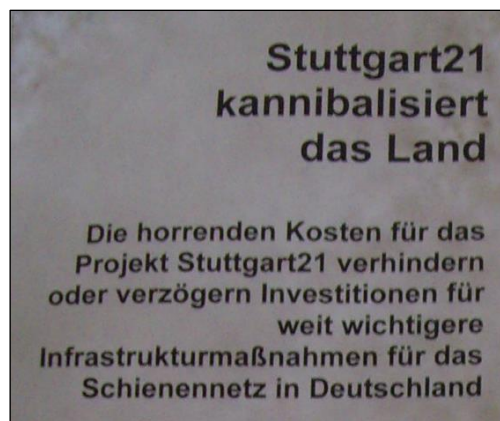
⁷⁶⁹ „Milliarden für schlechtes Projekt“ (E8, 2015), dans le sens où celui-ci ne sert pas l'intérêt général.

⁷⁷⁰ „Stuttgart 21 als Kostenspiral“.



« La gare peut-elle être un péché ? »

Figure 60 : Pancarte d'opposition au coût du projet
 Manifestation du 6 juin 2015
 Avenue Arnulf-Klett
 Source : Volin, 2015, UMR EVS



« Stuttgart 21 cannibalise le *Land* »

Figure 61 : Extrait d'une pancarte d'opposants au sujet de la nature de l'investissement financé⁷⁷¹
 Source : Volin, 2015, UMR EVS

La pancarte, dont seul le titre est visible (Figure 61) met en lumière plusieurs projets⁷⁷² qui sont pénalisés, d'après ces opposants, par le budget colossal nécessaire à la réalisation de Stuttgart 21. D'autres auraient, quant à eux, privilégié l'aide à la réalisation de projets en dehors du transport pour promouvoir la culture ou l'éducation. La dimension économique (nature de l'investissement) de ce grand projet d'infrastructure est à mettre en lien avec des décisions politiques qui émanent de partis présents dans différentes institutions (ville, métropole, *Land*).

Le second motif majeur d'opposition repose sur la remise en cause des choix politiques effectués (Engelhardt et al., 2013) en ce qui concerne la politique d'aménagement urbain et des transports. Les critiques concernent plusieurs faits (avérés et/ou supposés) et décisions opérées par ceux qui dirigeaient alors les institutions publiques (administration, DB) à différents échelons (local, régional, national). Boris Palmer affirmait en 2015 lors d'une communication publique (ONP 10) que la protestation citoyenne s'était cristallisée et continue d'être effective contre les acteurs politiques.

⁷⁷¹ « Les coûts énormes du projet Stuttgart 21 empêchent ou retardent des investissements concernant des projets d'infrastructures ferroviaires dans l'ensemble de l'Allemagne », traduction de l'accroche de la pancarte.

⁷⁷² Par exemple l'amélioration de la ligne de la vallée du Rhin Kiel-Appenweier (*Rheintalbahn*), la rénovation de celle entre Stuttgart et Singen ou l'électrification de la ligne entre Ulm et Lindau (Chapitre 1).

L'analyse de la littérature ainsi que la majorité de nos entretiens mettent en lumière une remise en cause forte des hommes politiques à la tête de la ville et du *Land* dans les décennies 1990 et 2000 (E9, 2015 ; E20, 2015), dont Wolfgang Schuster⁷⁷³, Günther Oettinger⁷⁷⁴ et Stefan Mappus⁷⁷⁵ (E32, 2016) (Figure 64). Ces personnalités sont membres de la *CDU*, parti enraciné dans le *Land* depuis sa création (Chapitre 2) (Figure 9) et désapprouvé de façon sous-jacente. Les opposants contestent ainsi les actions menées, de même que le cadre politique et idéologique dans lequel ils s'ancrent (E2, 2015 ; E8, 2015) pour deux raisons principales : le clientélisme et le manque de communication sur le sujet. De forts soupçons de corruption, affairisme ont été mis en lumière dénonçant de ce fait des liens d'intérêts personnels (Guibert, 2013 ; Holl, 2011) qui existeraient entre des porteurs de projet et des acteurs économiques extérieurs (E2, 2014 ; E32, 2016) (Photo 26 et Photo 27) et/ou entre certains acteurs politiques et des employés de la DB (Rüdiger Grube) (Figure 62). Cette mafia (Photo 26) rassemblerait ainsi des acteurs qui œuvrent au cœur du pouvoir politique (Photo 27) et économique. Rüdiger Grube, alors Chef de la DB, caricaturé en Max la Taupe⁷⁷⁶ aux allures de gangster, est dessiné appréciant détruire à grand bruit la gare (Figure 62).

⁷⁷³ Maire de Stuttgart (1997-2013).

⁷⁷⁴ Ministre-président du *Land* du BW (2005-2010).

⁷⁷⁵ Ministre-président du *Land* du BW (2010-2011).

⁷⁷⁶ Mascotte des travaux de la DB.



« Stuttgart 21 Mafia »

Photo 26 : Inscriptions d'opposition au projet, situées sur les installations délimitant le chantier

Auteur : Anonyme



« Grube envisage le dialogue avec les opposants à Stuttgart 21 »

Figure 62 : Dessin satirique de la politique menée par la DB au sujet des discussions avec les opposants

Source : Göttsche von Olenhusen et Paulus, 2010, p.101.

Auteur : Anonyme



« Les politiques et ceux qui spéculent divisent la ville avec le projet Stuttgart 21.

Indignez-vous !

Résistez !

Soutenez l'opposition avec nous »

Photo 27 : Pancarte de protestation contre les acteurs politiques et économiques

Auteur : Opposants de la *Mahnwache*

En allemand le terme de „Vetterleswirtschaft“⁷⁷⁷ est utilisé pour désigner le fait que certains marchés publics sont toujours attribués aux mêmes entreprises dont les dirigeants possèdent des liens étroits avec les décideurs institutionnels (E2, 2015), de façon similaire à ce qui est raconté par Francis Ford Coppola dans *Le Parain* (1972) au sujet de la mafia italienne émigrée aux États-Unis (Figure 63). Ces suppositions ont pu conduire à un rejet, par certains, de la classe politique gouvernante (Guibert, 2013) traduisant une perte de confiance des électeurs dans la légitimité des élus accusés d’être des terroristes (Figure 64). La récusation peut, chez certains militants, dépasser des enjeux électoraux les conduisant à mettre en doute les dispositions des acteurs institutionnels à agir dans l’intérêt général (Dziedzicki, 2003). D’autres interrogent le processus démocratique dans sa globalité (Figure 64) et estiment que la démocratie n’est plus effective si nous considérons que des décisions arbitraires ont été actées dans le cadre de la mise en place de Stuttgart 21 (Rockenbauch, 2008). Les élus ne prendraient pas suffisamment en considération les attentes des électeurs et agiraient uniquement dans une logique *top-down* (Ibid.) tandis que certains militent pour « une démocratie *bottom-up* »⁷⁷⁸ (Ibid.).

⁷⁷⁷ Terme souabe qui désigne un clientélisme familial (littéralement entre cousins).

⁷⁷⁸ „Plädoyer für eine Demokratie von unten“.

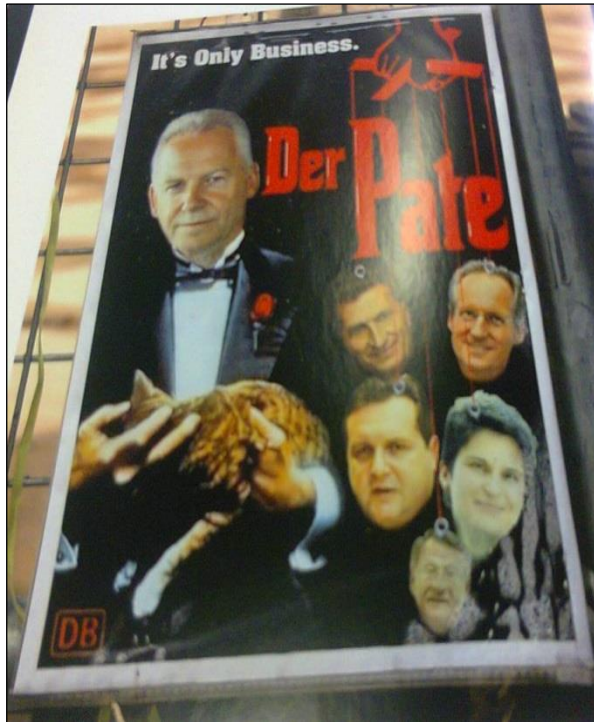


Figure 63 : Caricature de l'affiche du film *Le Parrain* de Francis Ford Coppola
 Source : Götz von Olenhusen et Paulus, 2010, p.110
 Auteur : Anonyme



Figure 64 : Affiche satirique représentant les porteurs du projet contesté par l'opposition
 Source : Götz von Olenhusen et Paulus, 2010, p.204
 Auteur : Anonyme



Figure 65 : La démocratie démolie, par erreur, par la DB lors des travaux dans le cadre du projet Stuttgart 21
 Source : Brunold, 2011
 Auteur : © Gerhard Mester, 2010

L'autre motif principal d'insatisfaction, en ce qui concerne le thème de la politique, s'applique au manque de communication des porteurs de projet durant la mise en place de Stuttgart 21 au cours des décennies 1990 et 2000. « On ne voulait pas voir, on ne voulait pas entendre [les remarques sur le projet] »⁷⁷⁹ (E9, 2015). Notre interlocuteur souhaitait ici mettre en exergue le fait que certains porteurs de projet ne prenaient pas en considération les remarques ou suggestions qui pouvaient émerger à la lecture du projet, craignant que ce qui était prévu ne soit pas validé en dernière instance. La rareté, voire l'absence selon certains, de consultation citoyenne durant la phase d'élaboration du projet continue d'être considérée, par les opposants au projet, comme une « erreur ancienne et fondamentale »⁷⁸⁰ (Holl, 2012).

Thème 2 : Environnement et patrimoine

La deuxième catégorie d'arguments contre le projet Stuttgart 21 prend en compte les aspects environnementaux et patrimoniaux. Ces deux motifs ont été mentionnés à plusieurs reprises et de manière appuyée lors de nos entretiens, ce qui nous a finalement amenée à les étudier avant les dimensions urbanistiques et de transports qui résident pourtant au cœur de nos réflexions.



« Arrêtez de détruite la ville et la nature »

Photo 28 : Banderole d'opposants à Stuttgart 21⁷⁸¹
Anonymes engagés dans K21
Source : [ONP 3]



« Protégez les sources d'eaux minérales.
Les habitants de Bad Cannstatt contre S21 »

Photo 29 : Banderole en faveur de la protection des sources d'eaux minérales⁷⁸²
Source : [ONP 8]
Auteurs : Habitants du quartier de Bad Cannstatt opposés à Stuttgart 21

⁷⁷⁹ „man wollte nicht sehen, man wollte nicht hören“ (E9, 2015).

⁷⁸⁰ „der frühe, grundsätzliche Fehler“ (Holl, 2012) .

⁷⁸¹ Photographie réalisée lors de la *Montagsdemo* du 11 mai 2015.

⁷⁸² Photographie réalisée lors de la grande manifestation du 6 juin 2015.

Les opposants au projet Stuttgart 21 défendent la sauvegarde des arbres du Parc médian du château⁷⁸³ et de l'ensemble des espèces floristiques et faunistiques (Photo 28) vivant dans les espaces concernés par les chantiers autour de la gare centrale. La préservation des sources d'eau minérale de la ville s'est également affirmée comme un thème central en entretien, quelle que soit la profession de notre interlocuteur et un motif de contestation lisible sur les pancartes arborées par les opposants lors de manifestations d'opposition au projet (Photo 29). Les sources d'eau minérale qui participent à la richesse matérielle et immatérielle de la ville (Chapitre 2) semblent, en effet, menacées (E2, 2014 ; E4, 2015 ; E7, 2015 ; E20, 2015 ; E29, 2016) (Holl, 2012) par les travaux dans et à proximité de la gare. Le projet Stuttgart 21 nécessite un percement en profondeur afin de construire les nouvelles voies ferrées en souterrain, ce qui inquiète certains experts craignant, pour deux raisons, que les engins endommagent cette ressource. D'une part, la composition du sol apparaît peu stable (Pfeifer, 2008), ce qui accroît les risques d'effondrement des terrains jusqu'aux nappes d'eau minérale. D'autre part, de nombreux et imposants renforts avaient été nécessaires à la construction de la Tour de la gare (E34, 2020) du fait de l'instabilité des sols qui ont été, dans les années 1970, de nouveau fragilisés par la construction du métro (E7, 2015 ; E34, 2020) ce qui oblige une conduite des travaux extrêmement précise et prudente contrairement à ce qui est caricaturé par Friederike Gross (Figure 66). Ces difficultés ont été prises en compte par le cabinet chargé des travaux (Luik, 2011) et des études préalables ont été réalisées afin de s'assurer que les sources restent intactes (E9, 2015). Néanmoins les opposants restent préoccupés par le déroulement du chantier et la possibilité que les sources d'eaux minérales puissent être endommagées (Photo 29). Les experts, en particulier les géologues, mobilisés contre Stuttgart 21 estiment que les porteurs de projet ne les ont pas assez consultés (E27, 2015) faute de temps pour concevoir les plans de la future gare, ce qui pourrait avoir pour conséquence des dommages irréversibles sur cette ressource.

⁷⁸³ *mittlerer Schlossgarten.*



Figure 66 : Dessin satirique montrant la destruction du parc du château et l'endommagement des nappes souterraines du fait des travaux menés par la DB

Source : *Stuttgarter Zeitung*, 2012⁷⁸⁴

Auteure : © Friederike Gross, 2012

La protection du parc du château occupe une place effective et affective dans la littérature d'opposition et dans les discours de certaines personnes rencontrées en entretien. Les arbres centenaires de ce parc ont été l'objet d'une défense (E20, 2015) (Photo 30 et Photo 31) précoce et intense de la part des opposants, notamment des groupes *Parkschützer*⁷⁸⁵ ou *Robin Wood*⁷⁸⁶. Avant sa destruction, le Parc médian du château a pu être considéré comme un espace-support du conflit dans lequel la lutte s'est effectuée PAR l'espace et SUR l'espace⁷⁸⁷ POUR l'espace⁷⁸⁸. Nous reviendrons sur les dispositifs spatiaux utilisés par les opposants lorsque nous détaillerons la chronologie de la contestation (6.2.).

⁷⁸⁴ Dessin publié le 17/12/2012 et consulté le 08/09/2020.

URL : <https://www.stuttgarter-zeitung.de/gallery/friederike-gross-karikaturen-zu-stuttgart-21-param~5~4~0~4~false.f0e535ff-a476-40eb-a070-5421ec6f4f10.html>.

⁷⁸⁵ Groupe des défenseurs du parc du château.

⁷⁸⁶ Robin des bois.

⁷⁸⁷ Mise en place de cabanes dans les arbres dans lesquelles vivaient des opposants pour éviter l'abattage des arbres.

⁷⁸⁸ Revendication des opposants à pouvoir disposer de cet espace public pour des usages récréatifs, ce qui ne semble pas en adéquation avec les nouveaux usages dans le cadre du projet Stuttgart 21 dans lequel le Parc médian du château est occupé par les infrastructures de transports et en partie par de nouveaux espaces verts.



Photo 30 : Soutien aux arbres du Parc médian du château pour éviter la destruction, 2010
Source : Ostertag, 2016, p.103
Auteur : Fütterer, 2010



Photo 31 : Occupation des arbres et du Parc médian du château fin d'éviter l'abattage des végétaux
Source et auteur : Hirschfell, 2010

L'importance de ce parc est à considérer à l'échelon municipal puisqu'il représente un des parcs les plus anciens de la ville (E10, 2015) dont les arbres n'ont pas été détruits pendant la Seconde Guerre mondiale (E10, 2015) contrairement à près de 70 % de la ville (Chapitre 2). Notre entretien avec un membre⁷⁸⁹ du BUND régional⁷⁹⁰ (E10, 2015) nous a ainsi permis de mieux comprendre pourquoi ce parc cristallise les différends à propos de l'environnement. Il s'agit de maintenir le maximum d'espaces verts dans la ville afin de conserver le « U vert » (Chapitre 2) qui permet une circulation d'air dans la cuvette de Stuttgart (Kopfbahnhof 21, 2010 ; Pfeifer, 2008)⁷⁹¹. Cette singularité s'ancre dans l'histoire de la ville par l'étymologie de son nom « Stutt-gart, la ville des jardins et des parcs »⁷⁹² (Ostertag, 2016, p.70).

La défense des parcs municipaux repose également sur le maintien de la faune et de la flore existante (E10, 2015) dont les milieux sont menacés par les travaux. Nous avons pu identifier⁷⁹³ la présence d'espèces endémiques et protégées de lézards (Funke, 2019)⁷⁹⁴, de

⁷⁸⁹ En 2015, président du BUND à l'échelle du *Land*.

⁷⁹⁰ Association engagée dans la défense de la faune et la flore spécifiques au Parc médian du château.

⁷⁹¹ Document de K21 disponible en ligne et consulté le 08/09/2020.

URL : https://stadtbahn.files.wordpress.com/2010/09/k21_altern_zu_s21_4_aufgabe.pdf

⁷⁹² „STUTT-GART, DIE STADT DER GÄRTEN UND PARKS“ (Ostertag, 2016).

⁷⁹³ L'identification a été possible grâce à un travail de revue de presse dans les journaux locaux puisqu'ils sont régulièrement le support de publication d'articles au sujet d'espèces endémiques menacées par les travaux. Nous avons lu avec attention les deux articles cités ci-dessous, disponibles en ligne et consultés le 08/09/2020.

URL : <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-mauereidechsen-naturschuetzer-schliessen-klage-nicht-aus.1cc4e56c-c17f-4996-b067-b332e1c740f6.html>

URL : <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-nach-dem-eidechsen-gutachten-will-die-bahn-handeln.03e48b7a-c5ab-4683-8c7e-7735f7665d89.html>

⁷⁹⁴ Lézards (*Eidechsen*) de différentes espèces (dont le lézard Podarcis – *Mauereidechse* et le lézard des souches – *Zauneidechse*).

scarabées⁷⁹⁵, de chauves-souris et d'oiseaux (BUND)⁷⁹⁶ dont la protection n'est plus garantie pendant le chantier. Le déplacement des espèces mécontente les opposants et les porteurs du projet dans la mesure où ce procédé délicat entrave le déroulement des travaux, ce qui accroît le coût. En parallèle, il existe des arguments en faveur de la protection du patrimoine immatériel et matériel de la ville, que ce soient les arbres centenaires du parc médian du château ou que ce soit l'ensemble du bâtiment historique de la gare centrale.

L'importance de la sauvegarde du patrimoine bâti (Figure 67 et Figure 68), incarné par la gare centrale de la ville, a été mentionnée à plusieurs reprises lors de nos entretiens (E7, 2015 ; E8, 2015 ; E20, 2015 ; E34, 2020) puisqu'elle représente un « emblème de la ville »⁷⁹⁷. Certains de mes interlocuteurs regrettent que ce thème soit resté un élément secondaire des débats lors de la mise en place du projet dans les décennies 1990 et 2000 (E7, 2015 ; E24, 2020) et que le projet final acte, entre autres, la destruction des ailes de la gare (E8, 2015 ; E34, 2020). Ces arguments figurent également dans la littérature écrite par des opposants (Büttner, 2010 ; Göschel, 2011) nous permettant de prendre conscience de la prégnance de ces réflexions (Göschel, 2011) depuis le début de la contestation. La chaîne humaine dessinée par Friederike Gross (Figure 67) atteste de la présence des opposants sur les lieux du chantier pour empêcher la démolition du bâtiment originel, mais demeure sans succès. Les habitants de Stuttgart assistent alors impuissants à la suppression des deux ailes de la gare, scène transformée en célèbre jeu pour enfants⁷⁹⁸ (Figure 68).

⁷⁹⁵ Scarabées (*Käfer*) de différentes espèces (dont le pique-prune – *Juchtenkäfer*). Article disponible en ligne et consulté le 08/09/2020.

URL : <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.bauprojekt-stuttgart-21-bahn-laesst-baeume-fuer-juchtenkaefer-bearbeiten.b24ad45f-5b1b-4e5f-b7b3-74258b9657d2.html>

⁷⁹⁶ Informations détaillées sur les espaces menacés disponibles sur le site internet du BUND du *Land* du BW consultées en ligne le 15/04/2020.

⁷⁹⁷ „Wahrzeichen der Stadt“.

⁷⁹⁸ L'entreprise Lego possède un parc d'attraction en Allemagne, à la frontière entre le BW et la Bavière, près d'Ulm. Tous connaissent ainsi cette enseigne de jouets pour enfants.

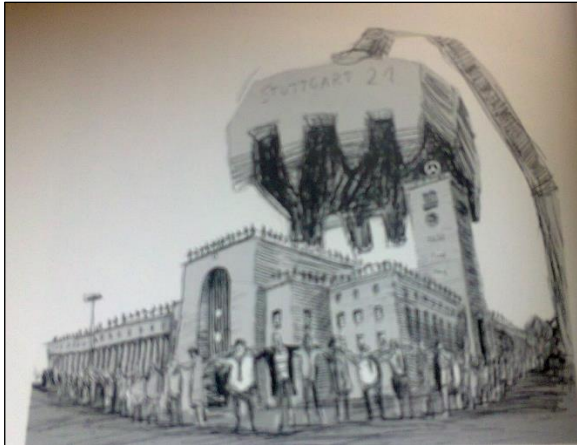


Figure 67 : Dessin montrant la chaîne humaine constituée par les opposants pour éviter la destruction massive de la gare
 Source : Volin, 2015, UMR EVS
 Auteure : © Friederike Gross

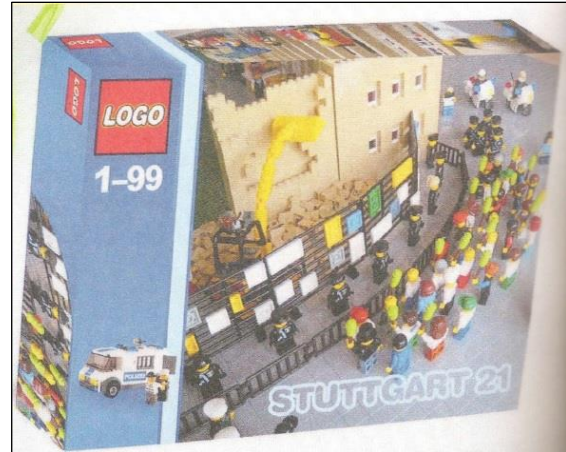


Figure 68 : Dessin représentant une boîte de Lego fictive sur le thème de la destruction de la gare de Stuttgart
 Source : Götz von Olenhusen et Paulus, 2010, p.190
 Auteur : Anonyme

Les architectes, historiens de l'art et conservateurs du patrimoine, en tant qu'experts sur ce sujet, prônaient une conservation dans son intégralité du bâtiment de Paul Bonatz et Eugen Scholler (Chapitre 2). Selon eux, cette œuvre était le témoin de l'École de Stuttgart, mouvement artistique du début du XX^{ème} siècle (Chapitre 2). Cette filiation rare⁷⁹⁹, devait garantir la conservation de l'ensemble du bâti afin de ne pas endommager ce monument (E34, 2020). L'Association Gare Centrale de Stuttgart émet, dans ce sens, un « appel au maintien intégral du monument historique »⁸⁰⁰, en avril 2008. Ses membres appuient leurs revendications sur le classement de la gare en tant que Monument historique dans le cadre de la législation du *Land* (Chapitre 2). La presse locale⁸⁰¹ et nationale⁸⁰² ainsi que des publications spécialisées en architecture⁸⁰³ ont transmis cet appel⁸⁰⁴ qui traverse les frontières, comme en témoigne sa publication dans la revue française *Sites et Monuments* (Roser, 2008)⁸⁰⁵.

La volonté de valorisation d'éléments territoriaux menacés peut s'appliquer à différents types de projet (par exemple infrastructures de transport, énergie, culture). Jacques Lolive, en

⁷⁹⁹ Il existe peu d'œuvres ancrées dans ce courant artistique.

⁸⁰⁰ Le texte de l'appel ainsi que la liste des signataires sont disponibles en français sur le site internet de l'association. Documents consultés le 08/09/2020.

URL : http://hauptbahnhof-stuttgart.eu/FR/stuttgarter_hauptbahnhof_aufruf.html

URL : http://hauptbahnhof-stuttgart.eu/FR/stuttgarter_hauptbahnhof_erhalt.html

⁸⁰¹ *Stuttgarter Zeitung* par exemple.

⁸⁰² *FAZ* ; *Süddeutsche Zeitung* par exemple.

⁸⁰³ *Deutsche Bauzeitung* ; *Monumente* par exemple.

⁸⁰⁴ Page internet consacrée aux articles parus à la suite de l'appel au maintien intégral du monument historique. Ressources disponibles en ligne et consultées le 08/09/2020.

URL : http://hauptbahnhof-stuttgart.eu/stuttgarter_hauptbahnhof_erhalt_presse.html

⁸⁰⁵ Article disponible en ligne et consulté le 08/09/2020.

URL : <http://hauptbahnhof-stuttgart.eu/assets/presse/art-sites-et-monuments.pdf>

1999 au sujet de la création de la LGV méditerranée, théorise cela *via* la notion de « territorialisation réactive » (Lolive, 1999). Dans le cadre d'un projet contesté, les opposants mettent en exergue, de cette manière, la patrimonialisation d'un ou plusieurs éléments sur un espace donné ayant pour objectif de promouvoir la qualité particulière des éléments territoriaux menacés. Ces arguments nous amènent à considérer le conflit autour de Stuttgart 21 dans une réflexion plus générale des rapports entre la ville et ses habitants. Quels usages de l'espace apparaissent, dans ce contexte, concurrentiels ?

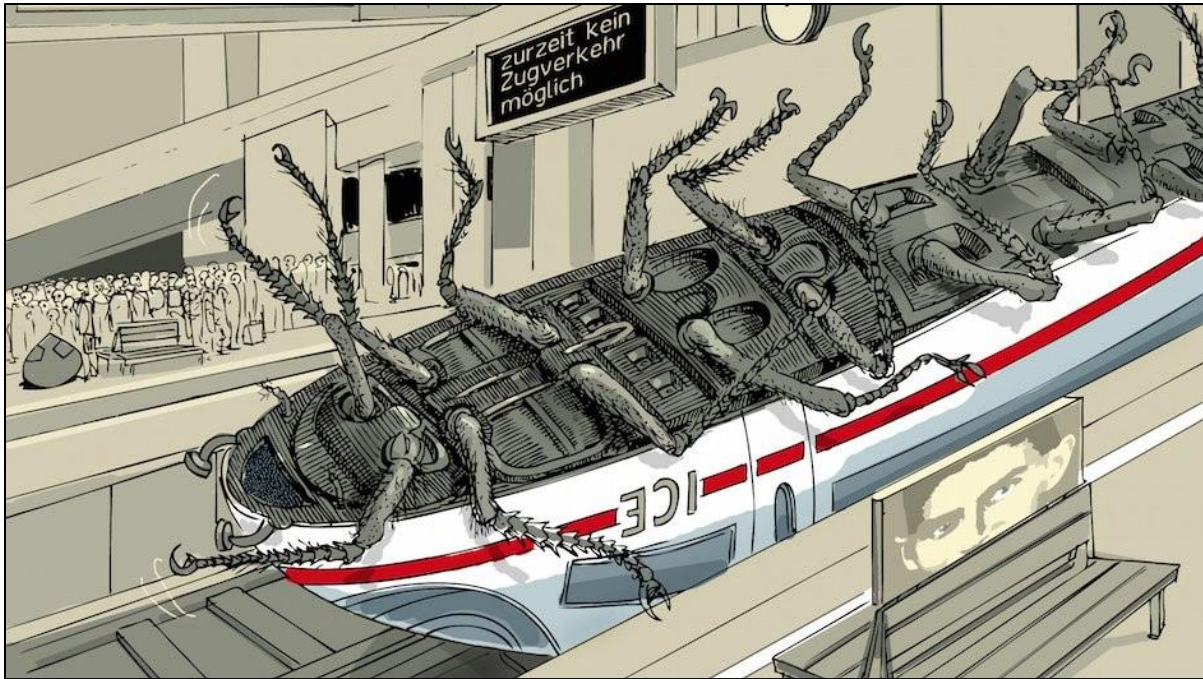
Thème 3 : Société, urbanisme et transport

La montée en généralités des revendications des opposants à Stuttgart 21 s'inscrit, selon nous, dans un débat au sein de la société civile au sujet de l'utilité des projets publics proposés, ce qui prend parfois la forme d'une remise en cause de la conception actuelle des espaces urbains (Melé, Larrue et Rosemberg, 2004). Ces discussions se déclinent en deux thèmes présents au cœur des projets urbains : les transports et l'urbanisme. Les opposants à Stuttgart 21 s'intéressent à la question des transports dans la mesure où la pollution atmosphérique et sonore dans la ville (E10, 2015), notamment du fait du trafic routier, est devenue une priorité en matière de santé publique. Le report modal de la voiture vers le train apparaît comme une nécessité (E2, 2015) sans toutefois que le projet proposé de Stuttgart 21 satisfasse ses détracteurs. Certains discutent les capacités d'accueil réelles de la future gare (Figure 69) tandis que le nombre de voies sera divisé par deux⁸⁰⁶ (E11, 2015 ; E20, 2015). La nature des nouvelles infrastructures construites dans le cadre de la mise en souterrain des voies ferrées reste au cœur du débat au sujet de la sécurité des passagers (E8, 2015) (Kopfbahnhof 21, 2010), entre autres, en cas d'incendies dans les tunnels⁸⁰⁷. La littérature produite par certains opposants lors de la mise en place de Stuttgart 21 (Gebhardt, 2010) exhume les discussions techniques⁸⁰⁸ qui ont eu lieu au début du XX^{ème} siècle au moment de la construction de celle-ci.

⁸⁰⁶ Ce nombre est de 16 voies dans la gare actuelle et huit sont prévues dans le projet de réhabilitation.

⁸⁰⁷ Il semblerait que les incendies soient plus dangereux pour les individus dans des infrastructures fermées (tunnels par exemple) avec des risques de propagation du feu accélérés et des interventions des secours ralenties.

⁸⁰⁸ Choix de construire une gare terminus aérienne (*Kopfbahnhof*) ou une gare traversante (*Durchgangsbahnhof*).



« Pour le moment, circulation des trains interrompue »

Figure 69 : Perspective kafkaïenne dénonçant le dysfonctionnement du système de la nouvelle gare centrale de Stuttgart

Source : *Stuttgarter Zeitung*, publication le 13/10/2012

Auteure : © Friederike Gross, 2012

D'autres affres ont également pu être mises en exergue à la lecture d'ouvrages et d'essais militants ainsi que lors des entretiens. La crainte « d'une standardisation de l'architecture de la future gare dans un contexte de financiarisation fort des projets urbains » (E34, 2020) repose sur la présence renforcée de galeries commerciales au sein du bâtiment (Bongartz et Pfeleiderer, 2015, ONP 6) et la réduction du nombre de voies laisse envisager une hiérarchisation des flux, au détriment des transports régionaux mais en faveur de la grande vitesse et des élites⁸⁰⁹ (ArchitektInnen für K21, 2013). À l'échelon municipal, certains groupes d'opposition mettent en garde les porteurs de projet au sujet des conséquences des travaux sur le réseau de transport en commun. Les lignes de métro font l'objet de modifications temporaires (Photo 32), ce qui a un impact sur les mobilités quotidiennes des habitants de la région métropolitaine de Stuttgart. La Photo 32 nous montre les lignes de métro dont les trajets sont changés, du fait du chantier, dans les espaces concernés du centre-ville. Avant le début des interventions sur le réseau, les groupes d'opposition *Storno21*⁸¹⁰ et *Leistungsrückbau21*⁸¹¹ ont mis en place une pétition citoyenne (Photo 33) afin d'essayer de conserver une cadence élevée des rames de métro.

⁸⁰⁹ Priorité donnée aux trajets en TGV en direction de l'aéroport et d'Ulm.

⁸¹⁰ Pour l'annulation de Stuttgart 21.

⁸¹¹ Contre la destruction de force de la gare.



« 1. Interruption des liaisons pendant un an environ »
 « 2. Interruption des liaisons pendant plus de deux ans »

Photo 32 : Dessin satirique montrant les conséquences des travaux sur le réseau de métro
 Auteur : Anonyme
 Dessin présent sur les murs de la *Mahnwache*



« À cause de S21, chaos à prévoir dans les transports en commun »
 « Adhérez à notre Initiative populaire »

Photo 33 : Affiche satirique montrant les conséquences des travaux sur la cadence du métro – appel à signature de la pétition
 Auteur(s) : Membre(s) des associations *Storno 21* et *Leistungsruueckbau 21*

Ces deux affiches ont été choisies puisqu'elles mettent en lumière certains aspects délétères causés par les chantiers qui ont une incidence nuisible immédiate et concrète sur le quotidien des Stuttgartois. La contestation s'intéresse *ipso facto*, aux conséquences (effectives) des travaux dans et autour de la gare pour les habitants de Stuttgart et, à la fois, procède à une réflexion sur le fondement d'un projet d'infrastructure de grande envergure. La lecture des travaux d'Yves Crozet, cités par Jean-Alain Héraud (Héraud, 2017), nous aide à théoriser ce phénomène par l'intermédiaire de ce qu'il appelle le « fétichisme de l'infrastructure »⁸¹². La remise en cause de ce type de projet prend ici une dimension méta dans le sens où les opposants mettent en doute les principes de l'action publique. Cela se fonde sur l'hypothèse que certains élus au pouvoir choisiraient de privilégier leur carrière par rapport à l'utilité d'un projet. Ces acteurs publics seraient en capacité de favoriser leur intérêt personnel par rapport à l'utilité public dans le seul but de laisser une trace durable dans leur ville⁸¹³. Cette hypothèse formulée par l'opposition s'applique ainsi à notre troisième groupe thématique « transports et urbanisme » (Nagel, 2016). Ce dernier va faire l'objet du développement ultime des motifs d'opposition et répond au projet exposé dans le chapitre 4 au sujet des quartiers Europe et

⁸¹² Citation reprise par Jean-Alain Héraud (Héraud, 2017).

⁸¹³ Ce mécanisme pouvant se traduire par la construction d'une infrastructure routière, ferroviaire ou aéroportuaire.

Rosenstein. Cette objection à la construction de nouveaux quartiers urbains (E3, 2014 ; E4, 2015) se distingue de celle qui porte sur la rénovation de la gare (E9, 2015). Les détracteurs à Stuttgart 21 contestent la nécessité de la construction du quartier Europe dans la mesure où ce projet immobilier résulte uniquement du désir pressant de la DB de vendre ses emprises ferroviaires (Stocker, 2010). L'urbanisme standardisé choisi pour le bâti de ce quartier (Chapitre 4) ne fait pas l'unanimité puisqu'il viendrait uniquement s'adjoindre à la longue liste de quartiers d'affaires construits dans des métropoles occidentales (Ostertag, 2007). La situation optimale de celui-ci aurait dû profiter aux habitants de la ville par l'intermédiaire de la construction de nombreux logements et espaces publics (Palmer, 2015). Le maire de Tübingen regrette que ces espaces en centre-ville aient été destinés à des activités tertiaires. Par exemple l'édification d'un nouveau centre commercial dans Stuttgart, Milanéo (Chapitre 4), mécontente certains architectes et urbanistes puisque l'évolution de l'occupation des sols dans le centre-ville de Stuttgart s'effectue en faveur des activités tertiaires et au détriment de l'habitat et des espaces verts (Luz, 2015 ; Stuckenbrock, 2015). Le futur quartier Rosenstein devrait répondre à cette attente néanmoins certains citoyens redoutent un processus de gentrification dans le prolongement de la construction du quartier Europe, considéré comme socialement peu mixte (Chapitre 4).

Malgré les nombreux dialogues établis durant les décennies 1990 et 2000 entre les institutions municipales chargées de l'urbanisme⁸¹⁴ et les différents groupes d'opposition afin que les habitants puissent s'approprier le projet urbain Stuttgart 21, une interrogation subsiste sur la relation habitants-espace public (sur lequel s'effectuent les travaux) (Ohme-Reinicke, 2014). Le slogan « À qui appartiennent les espaces publics ? » lu sur des pancartes par Christian Holl lors d'une manifestation (2010) dans le *Schlossgarten*, rejoint ceux⁸¹⁵ observés lors de la grande manifestation du 6 juin 2015⁸¹⁶ [ONP 8]. Les membres de l'opposition souhaitent que les habitants puissent continuer à avoir accès aux espaces publics, pour ceux qui subsistent dans le projet Stuttgart 21, parmi lesquels le Parc médian du château, théâtre de chantiers décennaux, qui sera réaménagé et destiné à des usages récréatifs. Cet espace reste inaccessible durant toute la durée du chantier et symbolise, depuis le début des travaux, le lieu support et objet de la contestation. Il cristallise les tensions sans que nous puissions affirmer une privatisation de l'espace public puisque les accès à ce lieu seront de nouveau possibles et illimités à la fin du

⁸¹⁴ Représentées par Uwe Stuckenbrock.

⁸¹⁵ « Stuttgart pour tous. Des espaces publics pour tous. Pas de marchandisation et de privatisation des espaces publics », traduction de l'auteur de la citation en allemand, „Stuttgart für Alle. Öffentlicher Raum für Alle. Keine kommerzialisierung und Privatisierung des öffentlichen Raumes!“.

⁸¹⁶ Manifestation d'opposition à Stuttgart 21, organisée à Stuttgart sur la place Arnulf-Klett.

chantier. Nous pouvons toutefois avancer un argument en faveur d'une marchandisation de l'espace public. L'usage des sols diffère avant et après le projet Stuttgart 21, en particulier, dans le Parc médian du château, du fait de la construction des puits de lumière⁸¹⁷. L'édification de ces structures permettra d'éclairer, en lumière naturelle, l'intérieur de la gare, ce qui soustraira des espaces verts. Nous laissons cette réflexion en suspens étant donné que les travaux ne sont pas terminés et qu'il serait nécessaire de comparer l'usage des sols avant le projet et une fois que celui-ci sera terminé.

Des motifs ancrés dans les échelles régionale, voire nationale et transnationale

Notre travail de terrain a permis d'ajouter aux arguments exposés jusqu'à présent, d'autres thèmes portés par l'opposition qui dépassent l'échelon municipal voire métropolitain. Le sticker collé sur les grilles du chantier du Parc médian du château (Photo 34) confère une dimension régionale à la contestation puisque celle-ci concerne également la construction de la nouvelle LGV entre Wendlingen et Ulm. Les contestataires mettent en lumière le coût élevé ainsi que les difficultés techniques à construire cette infrastructure du fait de l'aménagement de 30 km en tunnel. Lors de nos entretiens, cette idée n'a pas été confirmée, néanmoins nous reviendrons sur l'échelle régionale de la contestation dans le chapitre 7 en posant la question du ou des motifs de mécontentement sous-jacents et des espaces-soutiens de ces mobilisations. À une plus petite échelle la caricature (Figure 70) de Stefan Mappus⁸¹⁸ et de sa volonté d'inscrire Stuttgart au cœur de l'Europe ferroviaire⁸¹⁹ témoigne d'une prise en compte, par la contestation stuttgartoise, de l'échelon européen, voire transeuropéen en tant qu'espace-enjeu. Nous reviendrons également sur ce point au cours du chapitre 7.

⁸¹⁷ Visualisation possible de ces structures sur le site du BPSU, consulté le 16/04/2020.

⁸¹⁸ Ministre-président du *Land* du BW (2010-2011), membre du parti *CDU*.

⁸¹⁹ „Das neue Herz Europas“.

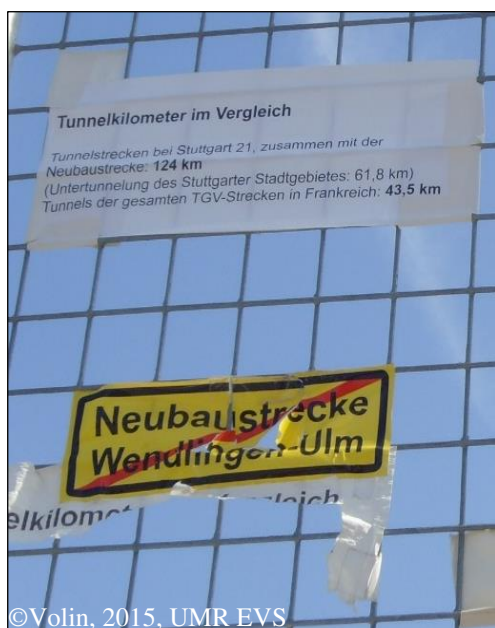


Photo 34 : Sticker d'opposition à la nouvelle LGV entre Wendlingen et Ulm
Auteur : Anonyme



« Transplantation de cerveau sans succès
Stuttgart – le nouveau cœur de l'Europe »

Figure 70 : Dessin satirique montrant les ambitions européennes de Stefan Mappus
Source : Götz von Olenhusen et Paulus, 2010, p.73
Auteur : Anonyme

L'enquête menée en 2010 sous la direction de Britta Baumgarten et Dieter Rucht (Baumgarten et Rucht, 2013) auprès de manifestants qui participaient à la *Montagsdemo* du 18 octobre 2010 permet de résumer les principaux fondements de la contestation. Les auteurs ont établi, à partir des réponses données aux questionnaires⁸²⁰, une liste hiérarchisée des raisons⁸²¹ pour lesquelles ces citoyens sont opposés à Stuttgart 21 :

1. le coût élevé [La moitié de l'échantillon]
2. la crainte des habitants que les banques et les entreprises du BTP soient les seuls acteurs à profiter du projet (soupçons de conflits d'intérêts) [Le tiers de l'échantillon]
3. le manque de concertation de la société civile [Le tiers de l'échantillon]
4. le manque de communication générale lors de la mise en place du projet [Le tiers de l'échantillon]
5. la crainte que la nouvelle gare avec ses huit voies ne puisse pas accueillir autant de trains que l'ancienne gare [Le quart de l'échantillon]
6. l'inquiétude au sujet de la stabilité des sols et des dommages causés par la construction de la gare souterraine sur les fondations du bâtiment [le quart de l'échantillon].

⁸²⁰ Environ 850 questionnaires analysés.

⁸²¹ Le questionnaire permettait de donner plusieurs motifs.

Les motifs environnementaux⁸²² et patrimoniaux⁸²³ sont peu cités dans cette enquête auprès des manifestants, ce qui amène à nuancer les propos recueillis en entretien sans toutefois les exclure. Selon nous, la défense de l'environnement et du patrimoine doit être prise en compte comme une expression historique de l'opposition présente à Stuttgart, mais apparaît davantage comme secondaire dans une appréhension globale des raisons de la contestation. Nous reviendrons sur ce point dans la partie IV. Après avoir donné des éléments de réponse aux questions : « quel type de conflit et pourquoi ? », nous allons à présent nous intéresser aux opposants en montrant leur diversité à travers une analyse des jeux d'acteurs.

⁸²² Argument de la protection de l'environnement cité par 16 % de l'échantillon ; la crainte d'endommagement des sources d'eau minérale citée par 13 % de l'échantillon ; l'accroissement de la pollution sonore durant les travaux cité par 5 % de l'échantillon.

⁸²³ La protection du patrimoine est citée par 8 % de l'échantillon.

6.1.3. : Esquisse de portrait(s) des opposants

« C'est le conflit qui constitue et organise l'acteur » (Touraine, 1973)

Un conflit ne peut pas être compris seulement à travers l'analyse des opposants (Dziedzicki, 2004), c'est pourquoi nous avons commencé par exposer l'argumentaire au cœur de la contestation. Néanmoins l'étude de la pluralité d'acteurs qui composent l'opposition nous semble indispensable pour saisir l'ensemble des enjeux à chacune des échelles d'analyse choisies. Contrairement à ce que nous avons pu développer dans la partie II au sujet des **jeux d'acteurs**⁸²⁴ des porteurs de projet (Chapitre 4), nous allons ici nous intéresser à la **sociologie des opposants** et essayer de comprendre l'articulation entre une approche dynamique des mobilisations sociales ordinaires et les dimensions politico-institutionnelles inhérentes au conflit (Bonny et al., 2012). Pour cela nous procéderons à une catégorisation⁸²⁵ des acteurs engagés dans la contestation, puis nous analyserons en particulier les individus issus de la société civile afin de comprendre leur profil social, économique et politique. Nous terminerons en décrivant le portrait dépréciatif des opposants peint par la presse dans le but de montrer l'influence des médias dans les rapports de force autour du projet Stuttgart 21.

⁸²⁴ C'est-à-dire les liens établis entre les différents groupes de soutien au projet selon qu'ils financent et/ou soutiennent Stuttgart 21. La catégorisation de ces acteurs a été fondée (Chapitre 4) sur la nature des acteurs (acteurs politiques ou non) et sur leurs fonctions (instances, partis politiques, mondes économiques et société civile).

⁸²⁵ Notre catégorisation résulte de notre propre analyse de l'hétérogénéité des opposants et n'a pas pour objectif une lecture intemporelle et universelle de la sociologie des individus engagés dans la contestation à Stuttgart 21.

Catégorisation des opposants

Nos lectures et nos entretiens ont mis en lumière la dualité⁸²⁶ des acteurs mobilisés qui peuvent être identifiés soit comme des acteurs ordinaires, soit comme des acteurs inscrits dans des instances et des dispositifs politico-institutionnels (Bonny et al., 2012). Cette distinction⁸²⁷, bien qu'intéressante, ne permet pas, dans notre cas, de rendre compte de la pluralité et de l'hétérogénéité de l'opposition. Nous avons de ce fait pensé une catégorisation spécifique comprenant deux niveaux⁸²⁸ (Figure 71). Le premier niveau (ovale orange) distingue les acteurs publics, de la société civile et d'un groupe nommé discutants⁸²⁹, ce qui nous semble plus complet que celles proposées par Régis Keerle et Yvon Le Caro (Bonny et al., 2012). La catégorie des **acteurs publics** comprend les partis politiques (dont des hommes politiques identifiés comme tels). Celle de la **société civile** compte quatre sous-groupes : les intellectuels, les experts, les associations, ainsi qu'un autre groupe rassemblant des citoyens qui ne feraient pas partie d'associations. Les **discutants** incarnent seuls une troisième catégorie dont le fondement repose sur la singularité des personnalités que nous avons inscrites dans ce groupe.

⁸²⁶ Nous pourrions appliquer cette catégorisation simple aux acteurs défenseurs du projet, cependant nous aurions constaté, à un premier niveau d'analyse que le ratio entre les deux groupes diffère⁸²⁶. En effet il nous semble que, chez les porteurs de projet, les acteurs inscrits dans des instances et dispositifs politico-institutionnels sont plus nombreux que les acteurs ordinaires tandis que ce ratio s'inverse lorsque nous considérons les opposants au projet.

⁸²⁷ Le nombre d'acteurs ordinaires est plus élevé que celui des acteurs inscrits dans des instances et dispositifs politico-institutionnels.

⁸²⁸ Nous souhaitons ici insister sur le fait que la sous-catégorisation résulte spécifiquement de notre travail empirique et bibliographique au sujet des manifestants contre Stuttgart 21.

⁸²⁹ Nous avons fait le choix de réunir dans cette catégorie des personnalités, que nous avons rencontrées pour la plupart en entretien, du fait de leur positionnement singulier dans la sociologie des opposants. Il s'agit d'individus publics qui ont ou ont eu des responsabilités au sein de services publics divers (administrations). La plupart participent aux débats publics organisés par l'opposition en conservant une posture double, de soutien direct ou indirect à un ou des mouvements d'opposition tout en restant au service de l'institution publique SANS que leur légitimité soit remise en cause. Leur intégrité et leur expertise sont respectées par tous et il n'apparaît pas de conflit de loyauté, contrairement à ce que certains mettent en cause au sujet des personnalités politiques.

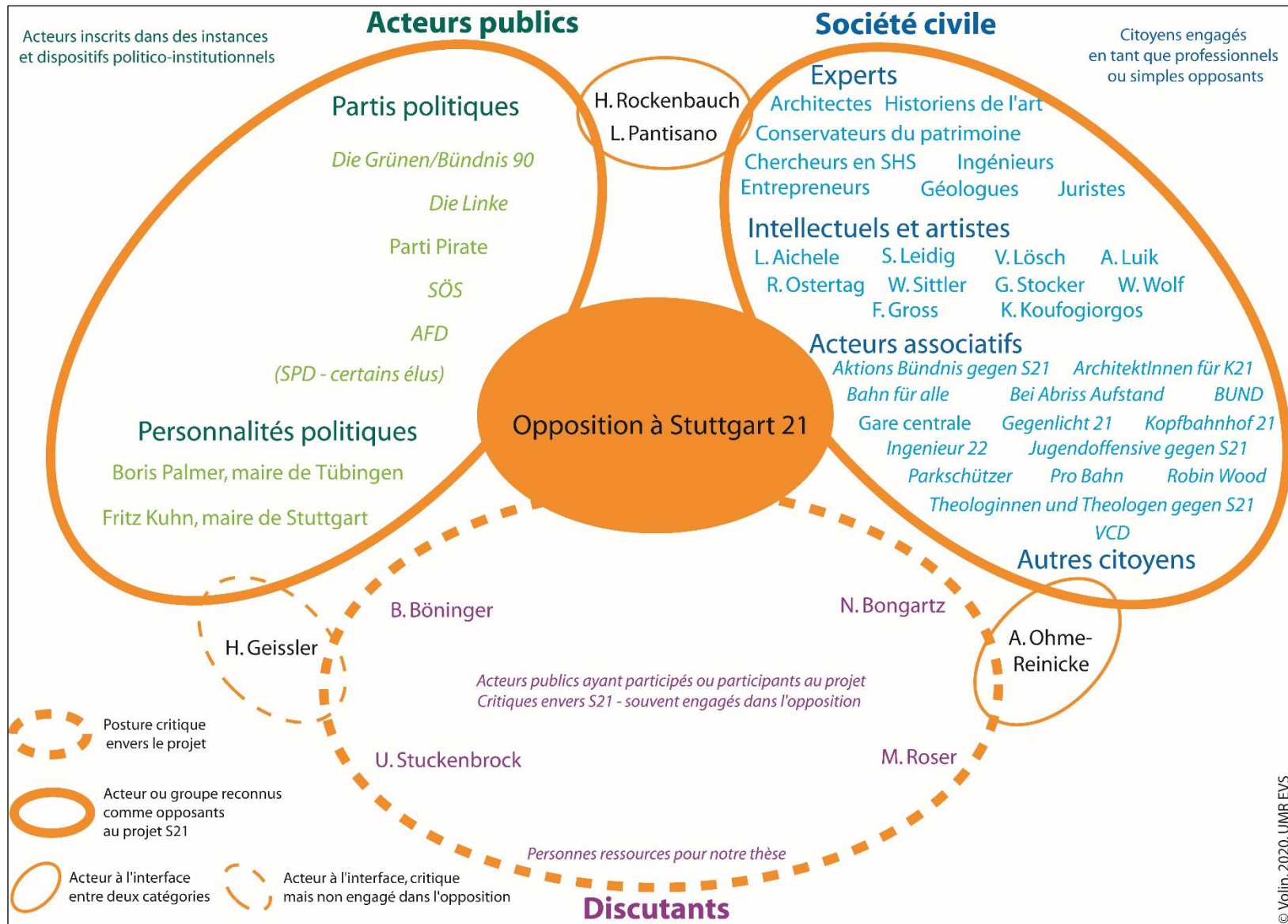


Figure 71 : Catégorisation des groupes d'acteurs de l'opposition

Nos entretiens (E2, 2014 ; E8, 2015 ; E11, 2015)⁸³⁰ nous ont incitée à considérer, dans un premier temps, les propriétés communes de ces trois ensembles (acteurs publics – société civile – discutants). Le niveau élevé d’expertise, la structuration des groupes d’opposition et leur maillage sur le territoire ainsi que l’ancienneté de la constitution de ceux-ci caractérisent globalement l’opposition. Certains autres aspects sont, quant à eux, spécifiques à une des catégories. En ce qui concerne les **acteurs publics**, l’engagement des partis politiques *Bündnis 90/Die Grünen* et *die Linke* nous a été décrit comme « critique envers le projet, mais constructif »⁸³¹ (E11, 2015). Boris Palmer⁸³² incarne la figure de l’élue engagé contre le projet (E2, 2014) en tant qu’homme jeune, européen convaincu, défendant une politique sociale et présent dans les débats publics médiatisés. Les partis politiques engagés dans la mobilisation sont multiples et s’inscrivent sur l’échiquier politique à gauche, voire à l’extrême gauche, ce qui contraste pour une raison principale avec le parti historique du *Land*⁸³³ (E12, 2015) (Figure 9). Les élections de 2011 et 2013 ont mis au jour de désaccords majeurs, sur le fond et sur la forme des décisions prises, entre le parti *CDU* et le parti *Bündnis 90/Die Grünen*. Ce parti s’affirme, dès la décennie 2010 comme la force d’opposition politique principale aux chrétiens-démocrates.

Au sujet de la catégorie **société civile**, les trois groupes identifiés accueillent un grand nombre d’experts (France culture, De cause à effets, 2018) qui sont pour la plupart engagés dans une ou plusieurs associations⁸³⁴ et dont les connaissances et compétences⁸³⁵ sont mises au service de l’opposition à Stuttgart 21. Uwe Stuckenbrock, mémoire vivante du projet et ancien directeur du service d’urbanisme de la ville de Stuttgart parle lui-même d’un « conflits d’experts »⁸³⁶ (E31, 2016). Nous avons établi une distinction, au sein de cette catégorie dense, entre les intellectuels et les experts puisqu’il apparaît que certains individus (ceux que nous classons comme intellectuels) participent abondamment à la production d’ouvrages et d’essais ainsi que de nombreux dessins satiriques expliquant les limites des travaux envisagés.

⁸³⁰ Nos entretiens avec ces personnes ont été très instructifs pour nos recherches.

⁸³¹ „kritisch aber konstruktiv“.

⁸³² Maire de Tübingen depuis 2007 et membre du parti *Bündnis 90/Die Grünen*. Sa ville est le chef-lieu du district éponyme, celui qui couvre tout le sud-est du *Land* (Chapitre 2).

⁸³³ Des membres issus du parti *CDU* dirigèrent, presque’exclusivement, la ville-capitale et la région depuis la création du *Land*.

⁸³⁴ Certaines personnes inscrites dans le groupe des associations sont, dans les faits, les mêmes que nous avons réparties dans les groupes des intellectuels et des experts.

⁸³⁵ Issues de leurs parcours professionnel et/ou personnel.

⁸³⁶ „dieser Streit ist ein Expertenstreit“.

Le groupe des experts rassemble des individus dont la profession possède, souvent, un lien direct avec le projet. Selon nous, des architectes, conservateurs du patrimoine, entrepreneurs (BTP), géologues, historiens de l'art et juristes sont directement concernés par les travaux envisagés et ont pu être consultés lors de la mise en place de Stuttgart 21. Cependant ces individus désapprouvent ce qui est proposé et participent, souvent par l'intermédiaire d'associations spécialisées, aux événements organisés par l'opposition (débat, conférences...). Certains publient des articles sur ce sujet afin d'étayer les arguments de l'opposition et de les diffuser hors des espaces-supports des mobilisations⁸³⁷. Parmi les experts interviennent également les universitaires⁸³⁸ dont les recherches (rendues publiques grâce à des publications scientifiques) participent au niveau élevé d'expertise de l'opposition et à une production de connaissances reconnue⁸³⁹.

Le dernier sous-groupe joint une multitude d'associations généralistes ou spécifiques à une profession⁸⁴⁰ et aux ancrages hétérogènes de l'échelon local, voire micro-local, à l'échelon national. Le territoire revêt une importance significative au sein de l'opposition puisque nous avons établi une liste d'associations ancrées dans un espace donné, les *Ortsgruppen*⁸⁴¹ (Volin, 2018a), ce qui les distingue des autres associations étudiées (Annexe 15). Nous développerons au cours du chapitre 7 leur rôle dans la structuration, la pérennité et la singularité du mouvement d'opposition à Stuttgart 21. Avant d'étudier le maillage et l'histoire de ces associations, nous allons rendre compte de l'analyse faite par certains sociologues allemands des citoyens qui composent l'opposition, en tant que membres – ou non – d'association (s).

⁸³⁷ La maison d'édition Peter-Grohmann participe à ce processus.

⁸³⁸ Notamment en sciences humaines et sociales et en ingénierie des transports.

⁸³⁹ La sociologie, la science politique, l'urbanisme (sciences sociales) et l'ingénierie sont les quatre disciplines qui développent, en plus grand nombre, des travaux pour comprendre la contestation à Stuttgart 21 et défendre la pertinence des projets alternatifs présentés (en particulier K21).

⁸⁴⁰ Entre autres les architectes, les ingénieurs ou les juristes.

⁸⁴¹ « Initiatives d'habitants » opposées à un projet et qui sont identifiées par leur lieu d'appartenance. Ces initiatives attachées à un lieu, autrement nommées « comités locaux », se localisent dans une commune ou dans un arrondissement de la ville de Stuttgart.

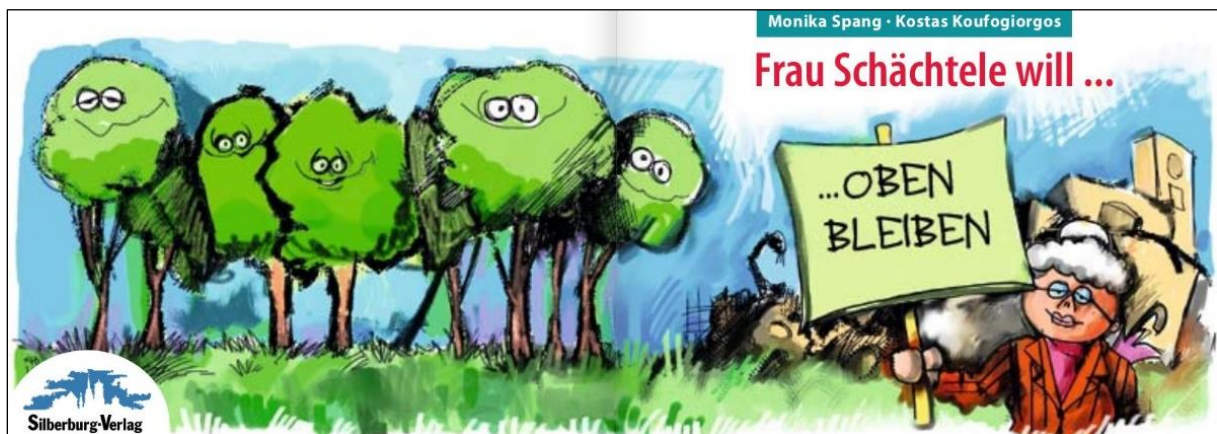


Figure 72 : Extrait de l'ouvrage pour enfant *Madame Schächtele veut garder sa maison*
Source : Spang et Koufogiorgos, 2011

Cet album jeunesse (Figure 72) raconte l'histoire d'une personne âgée, Madame Schächtele vivant dans une ville dans laquelle le roi souhaite s'approprier des terrains, dont un appartient à l'héroïne. Le livre décrit les agissements d'un souverain qui ne dialogue pas avec ses sujets et qui bride des manifestants qui défendent le souhait, notamment celui de Madame Schächtele, de « rester debout »⁸⁴². Ce récit fictionnel empreint de réalité permet la diffusion d'un message à un large public, notamment celui des enfants qui seront les futurs habitants de cette ville dans laquelle une lutte aura eu lieu pour « rester debout ». En parallèle de la lecture sociologique⁸⁴³ que nous pouvons faire à partir de cette nouvelle, la singularité des opposants trouve également son origine dans le contexte économique et politique dans lequel la contestation s'est développée. Stuttgart n'est plus seulement « un des fiefs des chrétiens-démocrates et grande ville prospère » (Ohme-Reinicke et al., 2015, p.129), mais accueille désormais une opposition multiforme et multi-site (cf. supra).

⁸⁴² „oben bleiben“ fait référence à un des slogans de l'opposition évoquant la volonté que la gare centrale de Stuttgart reste aérienne, que les arbres du Parc médian du château ne soient pas abattus et que la mobilisation contre Stuttgart 21 perdure.

⁸⁴³ À propos des classes d'âges ainsi que des catégories sociaux-professionnelles mobilisées.

Notre travail empirique a confirmé une des caractéristiques des opposants présente dans l'ouvrage ci-dessus au sujet de l'âge des personnes mobilisées. La présence de personnes âgées, souvent retraitées, a été mentionnée à plusieurs reprises lors de nos entretiens (E2, 2015 ; E4, 2014 ; E33, 2016), toutefois des individus plus jeunes continuent de participer aux manifestations, mais en nombre plus restreint à la fin de la décennie 2010 par rapport au début de celle-ci (E4, 2014). Une des explications repose sur les trajectoires personnelles des opposants les plus jeunes (moins de 30 ans) qui ont pu s'éloigner physiquement des espaces-supports de la mobilisation dans le cadre de leurs études, leurs mobilités professionnelles et/ou pour des raisons familiales (E2, 2015 ; E33, 2016). La relative et récente homogénéisation générationnelle de l'opposition ne doit pourtant pas annihiler le portrait d'ensemble des manifestants décrit en entretien (E33, 2016). Nous avons pu en extraire trois caractéristiques sociologiques : une diversité des classes d'âges, des classes sociales et des opinions politiques représentées (E27, 2015 ; E33, 2016). Malgré son hétérogénéité générale, l'opposition a su se construire une « légitimité territoriale » (Melé, 2008) que nous analyserons au cours du chapitre 7.

Les enquêtes sociologiques menées en 2010 d'une part par le Centre de sciences sociales de Berlin⁸⁴⁴ (Baumgarten, 2010 ; Baumgarten et Rucht, 2013 ; Rucht et al., 2010b, 2010a) et d'autre part par l'Institut de recherches sur la démocratie de Göttingen⁸⁴⁵ (Göttinger Institut für Demokratieforschung, 2010) comportaient un travail de terrain fondé sur des méthodes quantitatives et qualitatives menées sur la base de questionnaires⁸⁴⁶. Ceux-ci ont été administrés à Stuttgart aux participants à deux manifestations d'opposition⁸⁴⁷. Nous avons synthétisé les résultats de ces enquêtes dans le Tableau 24 dans le but d'établir le profil des opposants à Stuttgart 21.

⁸⁴⁴ *Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WzBS)*.

⁸⁴⁵ *Göttinger Institut für Demokratieforschung (GIDf)*. Document disponible en ligne et consulté le 08/09/2020. URL : <http://www.demokratie-goettingen.de/content/uploads/2010/11/Neue-Dimensionen-des-Protests.pdf>

⁸⁴⁶ 1500 questionnaires administrés, environ 850 exploitables (enquête du *WzBS*) ; 1300 questionnaires administrés, environ 930 exploitables (enquête du *GIDf*).

⁸⁴⁷ L'enquête du *WzBS* se fonde sur celle du 18/10/2010. Les enquêteurs du *GIDf* ont procédé à la passation des questionnaires lors de la *Montagsdemo* du 23/10/2010 et ont également permis aux opposants de remplir le questionnaire en ligne (durant quatre jours).

Auteurs de l'enquête	WzBS	GIDf
Attributs des opposants		
Âge	+ 40 ans (77 %) Retraités (14 %)	+ 35 ans (75 %) + 55 ans (20 %)
Niveau d'étude	Études supérieures (50 %)	Diplôme d'université (40 %)
Orientation politique	Gauche ⁸⁴⁸ – centre (échiquier)	Gauche ⁸⁴⁹
Engagement citoyen	Engagement dans des associations citoyennes	Engagement dans des partis politiques
Engagement contre Stuttgart 21	S21 : 1 ^{ère} cause pour laquelle ils manifestent (50 %)	Insatisfaction de la situation politique dans le <i>Land</i> (50 %)
Événement déclencheur de la première participation aux manifestations	2007 : pétitions de grande ampleur 2010 : démolition de l'aile sud (acteurs déclencheurs : amis, famille, médias)	2010 : début des travaux (50 %)

Tableau 24 : Profil type de l'opposant à Stuttgart 21

Sources : Baumgarten, 2010 ; Baumgarten et Rucht, 2013 ; Göttinger Institut für Demokratieforschung, 2010 ; Rucht et al., 2010a
Auteure : Volin, 2018, UMR EVS

Cette vision d'ensemble a constitué une première étape dans l'analyse sociologique des individus engagés contre Stuttgart 21. Les universitaires porteurs de ces enquêtes ont réfléchi, dans un second temps, à une catégorisation des manifestants présentée sous la forme d'une typologie. Nous allons de nouveau présenter parallèlement les apports des deux recherches (Tableau 25).

⁸⁴⁸ Les personnes interrogées avaient ainsi voté à plus de 60 % pour le parti *Bündnis 90/Die Grünen* aux élections régionales de 2006 (*Landtagswahl*).

⁸⁴⁹ D'après le vote aux élections régionales de 2006, plus de 50 % de l'échantillon a voté pour le parti *Bündnis 90/Die Grünen*.

Auteurs de l'enquête	WzBS ⁸⁵⁰	GIDf
Description des trois types ⁸⁵¹ de manifestants ⁸⁵²		
Type X	Les habitués de la protestation ⁸⁵³	Les habitués de la protestation ⁸⁵⁴
E ⁸⁵⁵ .	20 % des opposants	20 % des opposants
OP ⁸⁵⁶ .	Extrême gauche	Gauche
C. ⁸⁵⁷	Très engagés politiquement	Engagés dans le parti <i>Bündis90/Die Grünen</i>
Type Y	Les engagés médian ⁸⁵⁸	Les mécontents ⁸⁵⁹
E.	+ 50 % des opposants	+ 50 % des opposants ⁸⁶⁰
OP.	Gauche-centre	Gauche
C.	Peu d'engagement politique	Revenus modestes
Type Z	Les nouveaux engagés modérés ⁸⁶¹	Nouveaux engagés ⁸⁶²
E.	25 % des opposants	25 % des opposants ⁸⁶³
OP.	Centre — <i>CDU</i>	Gauche-droite
C.	S21 comme premier engagement	Public jeune (35-55ans)

Tableau 25 : Typologie des manifestants contre Stuttgart 21

Sources : Baumgarten, 2010 ; Baumgarten et Rucht, 2013 ; Göttinger Institut für Demokratieforschung, 2010 ; Rucht et al., 2010a

Auteure : Volin, 2018, UMR EVS

⁸⁵⁰ Etablie par Wolfgang Stuppert.

⁸⁵¹ Nous n'avons pas hiérarchisé la typologie (type X, Y et Z) dans la mesure où les auteurs eux-mêmes ne le font pas. Néanmoins, nous débutons avec le groupe qui apparaît comme le plus professionnel pour terminer sur les opposants qui se sont engagés le plus tardivement.

⁸⁵² Nous avons procédé à une mise en correspondance des trois types parmi ceux déterminés par le WzBS et ceux du GIDf en précisant les points communs entre les types de chacune des enquêtes.

⁸⁵³ „Protesterfahrenen“.

⁸⁵⁴ „Protesterfahrenen“.

⁸⁵⁵ Effectifs en valeur relative.

⁸⁵⁶ Orientation politique.

⁸⁵⁷ Information complémentaire précisée dans les résultats de l'enquête.

⁸⁵⁸ „situativ Engagierten“.

⁸⁵⁹ „Die Unzufriedenen“.

⁸⁶⁰ Calculs de l'auteure.

⁸⁶¹ „Moderaten Protestneulinge“.

⁸⁶² „Protestneulinge“.

⁸⁶³ Calculs de l'auteure.

Ces deux études semblent obtenir des résultats convergents, bien que leurs typologies diffèrent sur certains points (orientations politiques des manifestants). Elles permettent d'obtenir une vision globale de l'opposition, brute par l'intermédiaire du profil décrit dans le Tableau 24 et plus distancée dans le sens où les typologies du Tableau 25 émanent d'une analyse approfondie des résultats de l'enquête. Aucune mention de l'ancrage territorial de ses opposants n'est effectuée par les enquêteurs. Nous avons donc fait le choix d'un autre instrument d'observation pour étudier cet attribut, ce que nous développerons au cours du chapitre 7. Pour terminer cette caractérisation des acteurs du conflit, nous allons prendre en considération celle faite par les médias, omniprésente dans la communication au sujet de la contestation.

L'envers du décor : les images des opposants transmises par les médias

Les recherches menées au sein du WzBS au sujet de la composition sociale de l'opposition à Stuttgart 21 s'appuyaient sur une enquête menée auprès de manifestants (cf. supra) ainsi qu'un travail d'analyse d'articles de presse allemande⁸⁶⁴ issus de deux quotidiens⁸⁶⁵ et d'un hebdomadaire⁸⁶⁶. Le choix de ces journaux procède d'un souhait d'étudier trois titres dont l'aire de diffusion⁸⁶⁷ et la ligne éditoriale permettent un aperçu du rôle joué par les médias dans la publicité du conflit (Baumgarten et Rucht, 2013, p.101). Le profil établi grâce à l'étude des articles de *Der Spiegel* reste peu détaillé, mais rejoint le constat de contestataires appartenant à différents partis politiques, s'inscrivant dans une classe moyenne conservatrice et âgée (Ibid.). Le travail d'analyse mené sur le corpus d'articles du *Süddeutsche Zeitung* a conclu au non-traitement par ce journal des aspects socio-économiques et politiques concernant les manifestants. Les résultats les plus intéressants procèdent de l'examen des articles du *Stuttgarter Zeitung*. Les journalistes insistent sur le fait que l'opposition rassemble un large spectre de la société, démonstration similaire à celle évoquée précédemment (cf. supra). L'étude de ces articles met en lumière la catégorie des « nouveaux engagés » dont le profil atypique et non majoritaire renvoie, dans les faits, à des citoyens souabes conservateurs, soutiens de la *CDU*, qui se sont engagés contre Stuttgart 21, surprenant de ce fait l'ensemble des acteurs impliqués dans le projet. Nos entretiens (menés cinq ans après la parution des résultats de

⁸⁶⁴ Travail effectué sur des articles parus entre 2009 et 2011.

⁸⁶⁵ *Stuttgarter Zeitung* et *Süddeutsche Zeitung*.

⁸⁶⁶ *Der Spiegel*.

⁸⁶⁷ *Stuttgarter Zeitung* représente un quotidien régional ancré dans la ville-capitale.

Süddeutsche Zeitung incarne un quotidien national.

Der Spiegel désigne un magazine hebdomadaire d'investigation.

l'enquête réalisée par le WzBS) apportent un éclairage nuancé à propos du traitement médiatique de l'opposition à Stuttgart 21. Certains ont mis en exergue la partialité avec laquelle certains médias décrivaient les revendications et les moyens d'action des manifestants (E7, 2015 ; E27, 2015), ce qui a pu entraîner une « criminalisation des mouvements d'opposition »⁸⁶⁸ (E27, 2015), accusations qui demeurent vivement contestées par les opposants.

Il existe deux autres éléments, au sujet de la composition sociale, économique et politique des manifestants, qui ont cristallisé les tensions entre opposants et journalistes : la notion de „Wutbürger“⁸⁶⁹ (E8, 2015) ainsi que la définition de la contestation à Stuttgart 21 comme une « contestation de retraités »⁸⁷⁰ (E20, 2015). „Wutbürger“ désigne un néologisme médiatisé par Dirk Kurbjuweit dans un article de *Der Spiegel*⁸⁷¹ (Baumgarten et Rucht, 2013). Il représenterait une partie des manifestants décrits comme « des personnes aisées, âgées et conservatrices qui ont viscéralement peur de la nouveauté et qui défendent avant tout un *statu quo* (en manifestant dans la rue leur mécontentement) »⁸⁷² (Kurbjuweit, 2010). Ce portrait incisif de l'opposition a engendré de nombreux débats passionnés dans les médias dont nous avons retenu deux réponses aux propos de Dirk Kurbjuweit : celle immédiate de la journaliste Barbara Supp et celle postérieure du Professeur Franz Walter⁸⁷³. Barbara Supp publia, la semaine suivant la parution de l'essai controversé, un article⁸⁷⁴ intitulé « les citoyens courageux »⁸⁷⁵ (Supp, 2010) (E20, 2015). L'auteure propose une appréhension autre et engagée de ces « citoyens en colère » qu'elle considère davantage comme des « bons citoyens, des citoyens courageux, des citoyens dont a vraiment besoin cet État »⁸⁷⁶ (Supp, 2010) . D'après cette journaliste, la composition sociale de l'opposition semble plus hétérogène⁸⁷⁷ que celle décrite par son confrère. L'article⁸⁷⁸ de Franz Walter (Walter, 2011) apporte également un

⁸⁶⁸ „kriminalisiert Protestbewegung“.

⁸⁶⁹ Littéralement « citoyens en colère », élu mot de l'année 2010 par le quotidien allemand *Die Frankfurter Allgemeine Zeitung* (Frankfurter Allgemeine Zeitung, 2010).

⁸⁷⁰ „Rentnerprotest“.

⁸⁷¹ Essai paru dans le numéro 41/2010 de *Der Spiegel*, disponible en ligne et consulté le 08/09/2020.

URL : <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-74184564.html>

⁸⁷² „wohlhabende, ältere Konservative, die aus Angst vor Neuem in sehr emotionaler Weise den Status quo verteidigen“.

⁸⁷³ Politiste, professeur à l'Université de Göttingen.

⁸⁷⁴ Essai paru dans le numéro 42/2010 de *der Spiegel*, disponible en ligne et consulté le 08/09/2020.

URL : <http://www.spiegel.de/spiegel/print/d-74549707.html>

⁸⁷⁵ „die Mutbürger“.

⁸⁷⁶ „Gutbürger. Mutbürger. Die Bürger, die er in Wahrheit braucht, dieser Staat“.

⁸⁷⁷ Étudiants, femmes et jeunes actifs participeraient également à ce mouvement.

⁸⁷⁸ Article daté du 08/09/2011 paru dans *der Spiegel*, disponible en ligne et consulté le 08/09/2020.

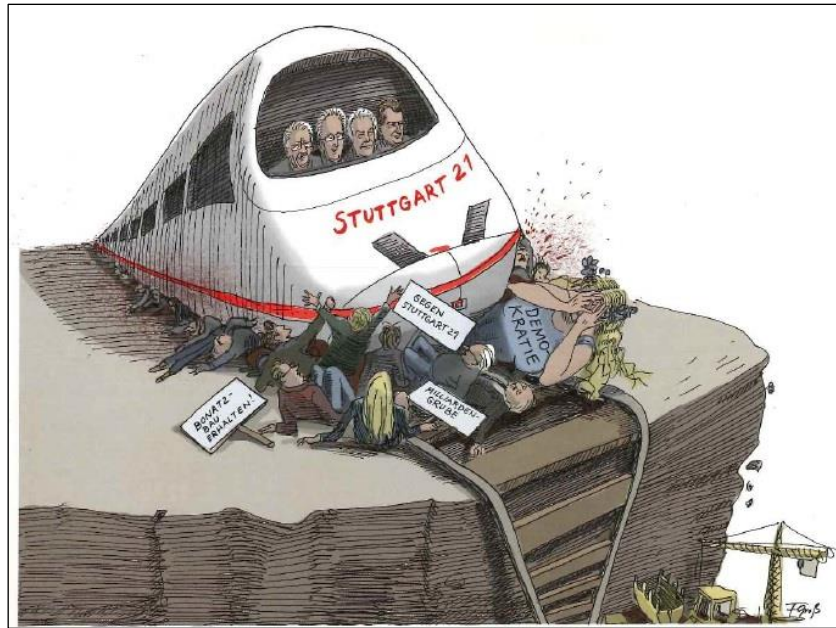
URL : <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/studie-ueber-wutbuenger-alt-stur-egoistisch-a-784664.html>

contrepoint aux propos de Dirk Kurbjuweit peignant un portrait très différent des opposants nommés „Wutbürger“ qui rejoint celui esquissé par l'étude de l'Institut de recherches sur la démocratie de Göttingen (cf. supra.). Ce terme apparaît de nouveau dans une infographie de l'hebdomadaire *Die Zeit*, faisant référence, au moment de sa parution en 2014 (Annexe 25), à un groupe d'opposants transnationaux. Nous développerons cette idée au cours du chapitre 7.

Conclusion de la section 6.1

Cette première sous-partie apporte trois précisions à propos de la nature du conflit, les motifs d'opposition et la sociologie des manifestants. Tout d'abord nous pouvons affirmer que nous étudions un conflit de territoire qui intègre les caractéristiques du conflit d'aménagement, du conflit d'implantation et du conflit d'environnement. Nous précisons que les quatre variables du conflit de territoire théorisées par Michael L. Poirier Elliott (1998) peuvent qualifier l'opposition à Stuttgart 21 mais varient en fonction des échelles du conflit considérées, ce que nous expliciterons dans le chapitre 7. Parmi les mécanismes conflictuels explicités par Jean-Marc Dziedzicki (2004), celui du conflit de territoire, permet une approche globale des conflits publics existants ainsi que l'importance des conséquences du projet sur le territoire-support. Ensuite notre appréhension de la variété des motifs d'opposition peut être résumée par l'analyse des Figure 73 et Figure 74. Ces deux caricatures confirment que les arguments principaux des opposants se réfèrent au territoire, support et objet des contestations. Enfin, notre étude de la constellation des acteurs engagés contre Stuttgart 21 confirme le constat classique d'une hétérogénéité des individus mobilisés. Nous formulons deux hypothèses de travail permettant de préciser cette composition ancrée d'une part dans des territoires soutenus par des associations locales et d'autre part constituée préalablement aux événements de la fin de la décennie 2000.

Afin de comprendre l'ensemble des caractéristiques (quoi, pourquoi et qui) du conflit et ainsi éviter une lecture incomplète et faussée de celui-ci, il est nécessaire d'ajouter à l'analyse des raisons de la contestation et de la sociologie des opposants, l'étude de l'évolution chronotopique du conflit.



Lothar Späth, Wolfgang Schuster, Rüdiger Grubbe Günther Öttinger (gauche à droite)
 « Conserver le bâtiment de Bonatz » (à gauche) ; « Contre Stuttgart 21 » (au haut) ;
 « Démocratie » (à droite) ; « Contre les milliards d'euros engloutis dans le projet » (en bas)

Figure 73 : Dessin satirique représentant les motifs d'opposition et les hommes politiques contestés

Source : *K21 – Die Alternative zu „Stuttgart 21“*, 2011 (5^{ème} édition)
 Auteure : © Friederike Gross



de gauche à droite par ligne : « risques d'incendies », « corruption », « expropriation » ;
 « destruction de la ville », « 11,3 milliards d'euros », « capacités de la gare réduites » ;
 « modifications du trafic du *S-Bahn* », « mise en danger des sources d'eau minérale »

Figure 74 : Dessin satirique reprenant les motifs de la contestation

Source : Collectifs *Bei Abriss Aufstand* et *Kopfbahnhof21*
 Auteure : © Carole Eckstein – Parkschützer

6.2 : Cheminer à travers l'espace et le temps de la contestation

Dans cette sous-partie, nous allons expliciter les spatialités et les temporalités de la contestation, en adoptant une perspective diachronique, peu développée dans les publications. Cette approche méta nécessite en effet de pouvoir avoir un peu de recul sur les événements, ce qui semble possible seulement depuis quelques années grâce à l'apaisement des tensions concernant le projet Stuttgart 21. Afin d'étudier l'évolution temporelle et spatiale des répertoires d'actions⁸⁷⁹, nous nous appuyerons sur les trois indicateurs de l'activité conflictuelle développés par Mathieu Pelletier prenant en compte la durée, l'intensité et la récurrence du conflit (Pelletier, 2014). Notre démarche répond à deux objectifs théoriques non hiérarchisés mis en lumière par des chercheurs en sciences sociales. L'un consiste à apporter des éléments de compréhension des différentes **inscriptions temporelles des mobilisations** qui ont pour objets des éléments architecturaux et urbanistiques, tout en prenant en compte le paramètre de la temporalité du processus du projet (Le Maire, 2012). Nous avons ainsi détaillé la mise en place du projet dans la partie II afin de pouvoir avoir une vision d'ensemble des temporalités (partie II et partie III) du projet et de sa contestation. L'autre objectif, complémentaire et indispensable dans notre approche, tend à saisir le **rôle de l'espace dans l'émergence et le fonctionnement des conflits d'aménagement**. Pour cela, nous réfléchissons⁸⁸⁰ à partir des catégories précisées par Bruno Charlier, « d'espace support »⁸⁸¹, « espace de mobilisation »⁸⁸² et « espace du conflit »⁸⁸³ (Charlier, 1999).

⁸⁷⁹ Cécile Péchu (politiste) (Fillieule, Mathieu et Péchu, 2009) reprend et adapte la définition de Charles Tilly (Tilly, 1995) du répertoire d'action collective : « stock limité de moyens d'action à la disposition des groupes contestataires, à chaque époque et dans chaque lieu ».

⁸⁸⁰ Dans le sens de délimiter et identifier (si cela est le cas) des espaces distincts pour chacun des trois.

⁸⁸¹ L'espace support représente « l'emprise objective du projet et celle des nuisances associées, réelles ou supposées » (Lecourt, 2003, p.36, d'après Charlier, 1999).

⁸⁸² L'espace de mobilisation atteste de la « répartition spatiale des opposants repérables » (Ibid.).

⁸⁸³ L'espace du conflit borne l'ensemble des acteurs ou des agents géographiques ayant une fonction dans le conflit (Ibid.).

Les césures temporelles retenues s'appuient sur les recherches d'Annette Ohme-Reinicke (2012) et ont été confirmées par notre travail empirique. Trois dates symbolisent des ruptures dans la chronologie de la contestation : 1995, 2007 et 2011. **1995** marque le début officiel de l'opposition avec la création de l'association « Vivre à Stuttgart – pas de projet Stuttgart 21 »⁸⁸⁴ (6.2.1.). Le premier tournant intervient en **2007** (novembre), année durant laquelle une pétition contre le projet obtient plus de 67 000 signatures et ouvre la voie à une phase plus intense d'opposition (6.2.2.). Le second tournant se déroule en **2011** après des élections régionales qui ont pour conséquence un « tsunami vert » (Perron, 2011a). Une coalition *Bündnis 90/Die Grünen – SPD* prend ainsi la direction du *Land* du BW après plus de 60 ans de règne de la *CDU*. Cette troisième phase (6.2.3.) débute par le référendum organisé en novembre 2011. Cet événement historique incarne l'entrée dans une nouvelle ère d'opposition, celle que nous avons pu observer sur le terrain.

6.2.1. : La première phase (1995-2007) : la formation des groupes d'opposition

L'opposition, ainsi que nous l'avons détaillée dans la sous-partie précédente, rassemble plusieurs types d'acteurs et s'est organisée en collectifs dont la pérennité⁸⁸⁵ et le rayonnement⁸⁸⁶ restent variables. Nous étudierons la première phase (1995-2007) en deux temps afin de montrer les étapes de cette mise en place. Nous détaillerons d'une part les débuts (1995-2003) de l'opposition durant lesquels un premier collectif a émergé et conduit les mobilisations ; d'autre part nous expliciterons la visibilisation des actions menées (2003-2007) et la présentation du projet alternatif à Stuttgart 21 : *Kopfbahnhof 21*⁸⁸⁷. Cette courte période marque la transition (en termes d'espaces et d'acteurs mobilisés) vers la phase 2 durant laquelle se sont déroulés les événements de plus grande ampleur pour l'opposition.

Notre travail bibliographique et empirique a permis de montrer que la contestation à Stuttgart 21 a pris racine dans le tissu associatif et politique local (Ohme-Reinicke et al., 2015 ; Pfeifer, 2008 ; Volin, 2018a). La création, en 1995, du collectif « Vivre à Stuttgart – pas de Stuttgart 21 »⁸⁸⁸ symbolise l'amorce de la publicité et de la structuration de l'opposition.

⁸⁸⁴ „Leben in Stuttgart – Kein Stuttgart 21“.

⁸⁸⁵ L'ensemble des groupes n'agissent pas dans les mêmes temporalités et sur l'ensemble de la période considérée (plus de 20 ans).

⁸⁸⁶ Le rayonnement est variable en fonction de l'ancrage territorial (à grande ou à petite échelle) du groupe considéré.

⁸⁸⁷ Littéralement « Gare terminus aérienne pour le XXI^{ème} siècle ».

⁸⁸⁸ „Leben in Stuttgart – Kein Stuttgart 21“.

Contrairement aux discours des porteurs du projet qui indiquent que celle-ci est arrivée trop tard (par rapport à la mise en place du projet) (E11, 2015), nous attestons du caractère précoce de la formation d'entités de contestation, un an après la première présentation officielle du projet. Le collectif rassemble différentes organisations (Annexe 26) engagées sur le thème de l'environnement et des transports ainsi que des partis politiques (Novy et Peters, 2012 ; Ohme-Reinicke et al., 2015 ; Volin, 2018a). L'initiative de Winfried Wolf⁸⁸⁹ (Wolf, 1995) et Gangolf Stocker⁸⁹⁰ rassemble des citoyens, engagés pour la préservation du bâtiment originel de la gare et souhaitant mettre en place, avec tous, une réflexion générale sur la mise en place des projets urbains. En parallèle le parti ODP⁸⁹¹ se mobilise pour demander que la société civile participe aux décisions concernant le projet ferroviaire et urbain Stuttgart 21 (Ostertag et Arnoldi, 2008). Un autre collectif⁸⁹² est créé en 1995 dans la région métropolitaine de Stuttgart « Stuttgart Environnement-Transports »⁸⁹³ se présentant comme un groupe de travail constitué, entre autres, d'experts sur des questions de planification urbaine prenant en compte l'environnement⁸⁹⁴ et les transports⁸⁹⁵. Les sept associations (Annexe 26) composant ce groupe participent à la rédaction dès 1996 d'un bulletin éponyme⁸⁹⁶ expliquant, de façon construite et documentée, les raisons de la désapprobation du projet présenté en 1994 et ancrant, dès les années 1990, l'opposition dans un terreau local. Des pétitions contre le projet et en faveur d'une consultation citoyenne paraissent en 1996 (Baumgarten et Rucht, 2013 ; Pfeifer, 2008) précédant l'organisation en 1997 d'une consultation citoyenne⁸⁹⁷ au sujet de Stuttgart 21⁸⁹⁸. Malgré la participation de près de 400 citoyens (dont des experts) aux débats sur la planification du projet au sein du conseil municipal, certains opposants regrettent que les porteurs du projet n'aient pas retenu, dans le projet final, des propositions qui avaient été faites en particulier au sujet de la prise en compte du patrimoine (E7, 2015 ; ONP 7).

⁸⁸⁹ Journaliste et écrivain, député (1994-2002), membre du *PDS (Partei der Demokratischen Sozialismus)* parti du socialisme démocratique ancêtre du parti *Die Linke*.

⁸⁹⁰ Artiste, ancien membre du conseil municipal de la ville et ancien porte-parole de « l'Alliance pour l'action contre Stuttgart 21 ».

⁸⁹¹ *Ökologische Demokraten Partei*, parti des démocrates écologistes.

⁸⁹² Non politisé mais soutenu par *Bündnis 90/Die Grünen* (Wolfram, 2004).

⁸⁹³ *Umkehr Stuttgart*.

⁸⁹⁴ UM pour *Umwelt*.

⁸⁹⁵ KEHR pour *Verkehr*.

⁸⁹⁶ *Umkehr Stuttgart*.

⁸⁹⁷ *Offene Bürgerbeteiligung*.

⁸⁹⁸ Nous avons recueilli des informations au sujet de cette consultation lors de notre visite d'une exposition intitulée „Protestbewegung“ consacrée à la contestation à Stuttgart 21, organisée lors de l'assemblée de l'Église évangélique allemande qui s'est déroulée en juin 2015 à Stuttgart [ONP 7].

La fin de la décennie 1990 accueille peu d'événements organisés par l'opposition dans la mesure où Stuttgart 21 reste en suspens à cette période-là du fait d'hésitations⁸⁹⁹ au sein de la DB (E12, 2015). Le professionnalisme des opposants vient contrebalancer certaines critiques énoncées à propos de la contestation qui resterait stérile si elle n'était pas apte à soumettre une alternative sérieuse (E22, 2015) et prend la forme de l'alternative la plus significative : **Kopfbahnhof 21⁹⁰⁰ (K21)** (Ohme-Reinicke, 2012 ; Pfeifer, 2008). L'esquisse de cette proposition intitulée « Stuttgart 21 avec une gare terminus aérienne »⁹⁰¹ (Annexe 27) paraît en 1998 à l'initiative du collectif « Stuttgart environnement-transport »⁹⁰² et du Forum des architectes du *Land* du BW (Architektur forum + Umkehr Stuttgart, 1998)⁹⁰³ (Annexe 26). La préservation du patrimoine polarise les attentes des architectes, historiens de l'art et conservateurs du patrimoine co-auteurs du projet *Kopfbahnhof 21* (Ibid., p.4-5). Il est proposé, dans ce projet, des modifications sur le fond de Stuttgart 21 présentées ci-dessous :

- le maintien de la gare terminus et des 16 voies aériennes
- la conservation du Parc médian du château
- la pérennité de la liaison entre la gare centrale et l'aéroport *via* le *S-Bahn* (la construction d'une LGV entre ces deux lieux n'est ainsi pas envisagée).

L'alternative à Stuttgart 21⁹⁰⁴, présentée officiellement en 2003, semble fédérer les opposants qui se rassemblent davantage à partir de 2005 à travers des mobilisations localisées dans des espaces-enjeux (gare centrale et parc médian du château) (Pfeifer, 2008). Différentes manifestations d'opposition se déroulent en 2006 et 2007 à Stuttgart (Ostertag et Arnoldi, 2008 ; Pfeifer, 2008) dans des lieux choisis en tant que symboles du pouvoir contesté (sur la place du marché⁹⁰⁵ devant la mairie) ou marqueurs du projet rejeté (Parc médian du château en tant que théâtre du chantier dans le cadre de Stuttgart 21) (Volin, 2018a, Figure 3).

⁸⁹⁹ Johannes Ludewig, nommé en 1998 à la direction de la DB, estimait que Stuttgart 21 n'était pas finançable en l'état et préférerait investir dans d'autres projets. Ses opinions ont mécontenté l'entreprise qui le licencie en 1999. Le pilotage du projet Stuttgart 21 est laissé aux acteurs politiques jusqu'en 2001, année durant laquelle la DB réintègre pleinement le groupe des porteurs de projet (Stuckenbrock, 2015).

⁹⁰⁰ « Gare terminus aérienne (avec une tête) », traduction de l'auteure.

⁹⁰¹ *Stuttgart 21 mit Kopfbahnhof*.

⁹⁰² *Umkehr Stuttgart*.

⁹⁰³ « L'alternative : Stuttgart 21 avec une gare terminus aérienne », bulletin disponible en ligne et consulté le 08/09/2020.

URL : http://archiv.vcd-bw.de/themen/s21/konzept1998/S21_Die_Alternative_Stgt_21_Kopfbhf_Architektenforum_5-1998.pdf

⁹⁰⁴ Le coût ne dépasserait pas deux milliards, ce qui peut s'expliquer, en partie, par la construction d'aucune gare supplémentaire et par l'édification d'un nombre moins important de km de voies ferrées dans des tunnels (deux fois moins de km envisagés par rapport à ce qui est prévu dans le projet Stuttgart 21) (Kopfbahnhof 21, 2010).

⁹⁰⁵ *Marktplatz*.

Le conflit semble s'intensifier en 2007 matérialisé par la création d'un nouveau collectif d'opposants « l'Alliance pour l'action contre Stuttgart 21 »⁹⁰⁶ (Baumgarten et Rucht, 2013 ; Conradi, 2008 ; Ohme-Reinicke, 2012). Il regroupe, dans l'ensemble, des membres du collectif « Vivre à Stuttgart — Pas de Stuttgart 21 » et s'impose comme l'acteur principal de la société civile engagé contre Stuttgart 21 (Annexe 26). La signature par près de 67 000 personnes d'une pétition (Annexe 28) demandant un référendum municipal au sujet de Stuttgart 21⁹⁰⁷ (Ostertag et Arnoldi, 2008), marque le tournant de la contestation⁹⁰⁸ (Ohme-Reinicke, 2012, 2014). En décembre 2007 le conseil municipal rejette la proposition citoyenne à 45 voix contre 15 (Schlager, 2010). Ces différents événements amorcent une période d'engouement, mais aussi de fortes tensions à propos du projet.

6.2.2. : La deuxième phase (2008-2011) : densification humaine et spatiale de l'action des opposants Forte médiatisation des événements

La deuxième phase de mobilisation se caractérise par une diversification du répertoire d'action⁹⁰⁹ convoqué par les opposants ainsi qu'une intensification⁹¹⁰ et une massification⁹¹¹ de la contestation (Stuckenbrock, 2013). Les actions menées à Stuttgart se retrouvent dans d'autres contextes spatiaux excepté, certainement, ce que les opposants nomment « charivari souabe »⁹¹² issu de la culture souabe (Chapitre 2) et désignant « l'action de manifester, à 19h, son opposition à Stuttgart 21 de manière très bruyante durant une minute »⁹¹³ (Schlager, 2010).

⁹⁰⁶ *Aktionsbündniss gegen Stuttgart 21.*

⁹⁰⁷ Ce référendum porterait sur le retrait de la ville de Stuttgart du projet Stuttgart 21.

⁹⁰⁸ Cette pétition débute en parallèle de la parution du *Memorandum of Understanding*, symbolisant la promotion du projet par ses porteurs. Il s'agit, en 2007, de la pétition recensant le plus de signatures depuis le début de la contestation.

⁹⁰⁹ Manifestations de rues, occupations prolongées de lieux (arbres du Parc médian du château, toits de la gare), chaînes humaines, pétitions, expositions, conférences, visites, marches silencieuses (Baumgarten et Rucht, 2013 ; Stuckenbrock, 2013).

⁹¹⁰ Voici ce que décrit Uwe Stuckenbrock en détail : « [période 2010-2011] les actions des collectifs devinrent plus grandes, plus audibles, plus vivantes, plus bigarrées et dans la plupart des cas plus prégnantes que ce que proposaient les porteurs de projet et les défenseurs de Stuttgart 21 » [„die Aktionen des Bündnisses waren grösser, lauter, lendiger, bunter und überwiegend prägnanter als die der Projektpartner und der Befürworter“] (Stuckenbrock, 2013, p.43) .

⁹¹¹ Effectifs de manifestants en hausse jusqu'à fin 2010 et qui restent stables en 2011 (Stuckenbrock, 2013).

⁹¹² Traduction choisie du souabe „Schwabenstreiche“. Il s'agit d'une réappropriation contemporaine d'un symbole ancien faisant désormais partie du répertoire d'action des opposants à Stuttgart 21.

⁹¹³ „Die Aktion besteht darin, dass alle Gegnerinnen von „Stuttgart 21“ um 19.00 Uhr für eine Minute gemeinsam Lärm machen“.

Ces opérations s'inscrivent, dès 2008, dans le mouvement de la désobéissance civile⁹¹⁴ et sont non-violentes (Baumgarten et Rucht, 2013).

Les années 2010 et 2011 sont décrites comme l'acmé de l'opposition (E29, 2016) puisqu'ont pu être observées les manifestations d'opposition les plus importantes (en termes d'effectifs d'individus et d'associations mobilisées) (E12, 2015) (Annexe 29). Afin de corroborer ce que nous avons pu lire dans les différentes publications scientifiques avec ce qui nous a été confirmé en entretien, nous avons procédé à une recension d'articles de deux médias (Chapitre 3), un hebdomadaire allemand (*Die Zeit*) ainsi qu'un support d'information électronique européen (*Euronews*). Concernant la période 2009-2018⁹¹⁵, nous avons recueilli un corpus à propos de Stuttgart 21 de 95 articles pour le journal *Die Zeit* (Annexe 30) et 43 reportages produits par *Euronews* (

Annexe 31). Dans ce chapitre nous prendrons en compte l'ensemble des reportages, en allemand (Annexe 32) et en français (Annexe 33), réalisés par les journalistes d'Euronews.

Notre argumentation à propos de la phase 2 de la contestation peut ainsi être illustrée par une analyse fine des publications de ces deux médias sur la période 2010-2011 puisqu'il s'agit des années charnières d'existence de l'opposition. Les différents événements évoqués précédemment alimentent une médiatisation inédite et unique dans l'histoire du projet Stuttgart 21. La période 2010-2011 représente la moitié de l'ensemble des articles publiés sur toute notre période d'étude (2009-2018). Dans l'hebdomadaire *Die Zeit*, 47 articles à propos de Stuttgart 21 paraissent en deux ans dont deux tiers évoquent le projet de façon générale⁹¹⁶ et un tiers parlent explicitement de la contestation⁹¹⁷ (Figure 75). Il apparaît que ce projet local voire régional infuse les médias allemands nationaux, synonyme d'une prise en compte extra-territoriale des enjeux de ce projet. La multiplication des articles en octobre 2010 a été influencée par le « Jeudi noir » qui se déroula fin septembre à Stuttgart (cf. supra) et qui interpella très fortement les acteurs politiques au-delà du BW.

⁹¹⁴ „Zivilen Ungehorsam“.

⁹¹⁵ Les bornes temporelles de nos recherches sont justifiées dans le chapitre 3.

⁹¹⁶ Nous en avons compté 32.

⁹¹⁷ Nous en avons compté 15.

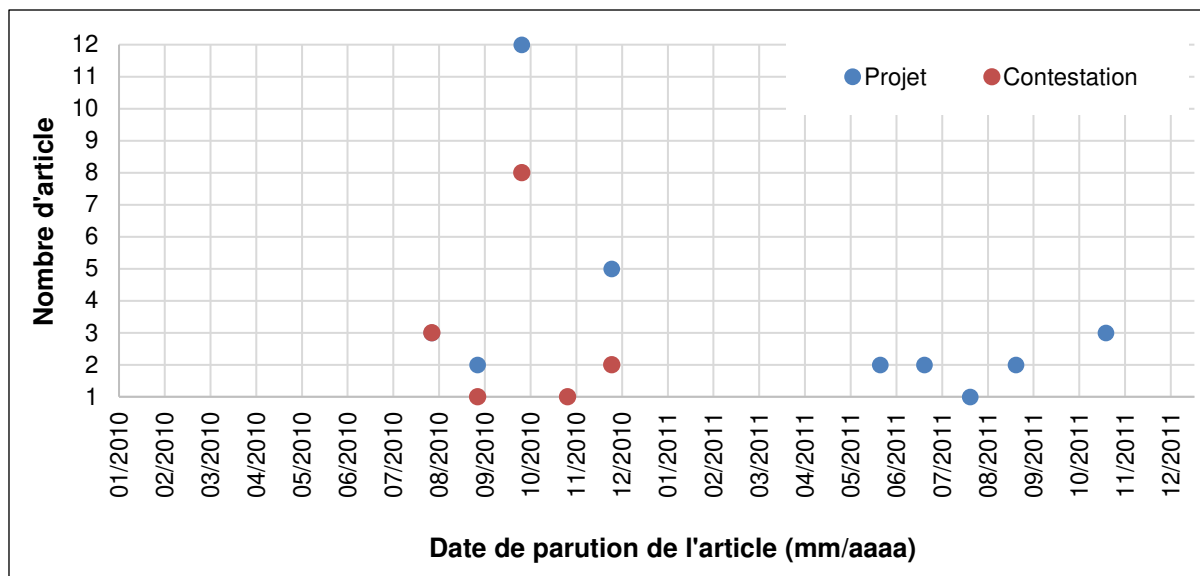


Figure 75 : Recension des articles du journal *Die Zeit* (2010-2011) ayant pour sujet Stuttgart 21
Sources : Archives en ligne du journal
Auteure : Volin, 2019, UMR EVS

La recension des publications d'*Euronews* sur la période 2010-2011 (Figure 76) atteste d'une attitude prolifique des journalistes durant ces deux années de vives tensions. Nous affirmons que près de 90 % des articles publiés entre 2009 et 2018 l'ont été durant les seules années 2010 et 2011⁹¹⁸. Le ratio entre les publications au sujet du projet et au sujet de la contestation semble inversé par rapport au journal *Die Zeit*. Les journalistes d'*Euronews* ont choisi pour deux tiers de rendre compte de la contestation au projet et pour un tiers d'expliquer des éléments généraux à propos de Stuttgart 21.

⁹¹⁸ 38 publications sur 43 sont en effet publiées durant la période 2010-2011.

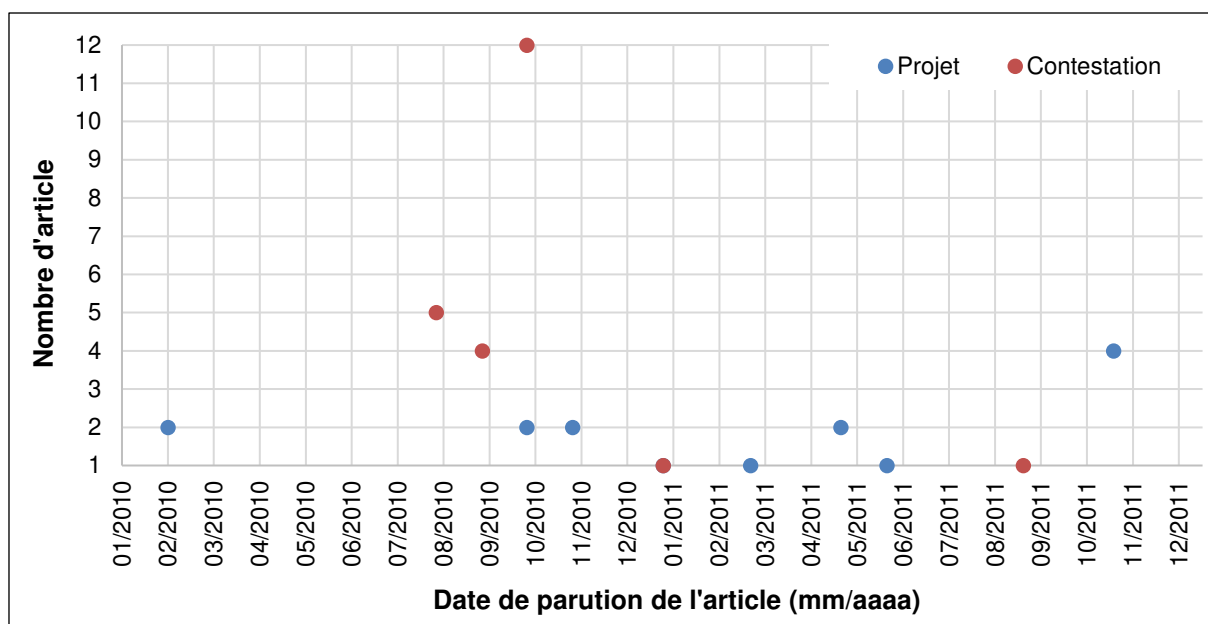


Figure 76 : Recension des reportages (en français ou en allemand) du média *Euronews* (2010-2011) ayant pour sujet Stuttgart 21
Sources : Archives en ligne du média
Auteure : Volin, 2019, UMR EVS

Les articles de ces deux médias, l'un national, l'autre européen, mettent en lumière les événements de grande ampleur, nombreux durant le paroxysme de la contestation (2010-2011). Ils rendent compte des arguments des opposants qui dénoncent le prix excessif du projet⁹¹⁹ et le clientélisme⁹²⁰ empoisonnant Stuttgart 21. Les ressorts politiques de ce vaste projet et ses liens avec les acteurs politiques nationaux⁹²¹, sont également mis en exergue par les publications des médias étudiés. Notre étude macro doit être complétée par une approche *in situ*. Comment s'est déroulée cette seconde phase de contestation sur le terrain ? Comment les opposants ont-ils entrepris une lutte par, sur et pour l'espace ?

⁹¹⁹ Article intitulé „Zu lange, zu groß, zu teuer“ « trop long, trop grand, trop cher », publié dans *Die Zeit* le 14/10/2010.

⁹²⁰ Article titré „Ausgetrickst und abgekanzelt“ « entourloupé et mouché », publié dans *Die Zeit*, le 24/09/2010.

⁹²¹ Articles „Stuttgart-21-demonstration-in-berlin“ et « les anti-Stuttgart défilent dans Berlin pour la première fois » publiés par *Euronews*, le 27/10/2010.

Manifeste pour une approche territoriale de l'opposition

Les cinq principales modalités d'actions mises en œuvre par les opposants à Stuttgart 21 « manifestations de rues⁹²² - rassemblement⁹²³ - protestation silencieuse⁹²⁴ - *sit-in*⁹²⁵ et affichages sur les clôtures de chantier⁹²⁶ » (Götz von Olenhusen et Paulus, 2010) (ONP 15) interviennent dans différents lieux de la ville en fonction de l'avancée des travaux⁹²⁷ (Figure 77) et comportent une forme singulière de manifestation de rue et de rassemblement nommée « Manifestation du lundi »⁹²⁸ (ML) (Volin, 2018a). Nous analyserons les ressorts territoriaux de ce type d'action après avoir établi une chronologie sommaire⁹²⁹ des événements marquants de cette deuxième phase de mobilisation. Nous nous appuyons ici sur les travaux de Lilian Mathieu (Mathieu, 2012) et confirmons l'usage par les opposants du « territoire comme un enjeu de mobilisation et de contestation ». Nous avons pu observer l'investissement de différents lieux en fonction de l'avancée des travaux, puisque le chantier a progressivement interdit l'accès aux opposants de nombreux lieux objets de la lutte pour l'espace. L'aile nord de la gare ainsi que le Parc médian du château ont été occupés jusqu'à la destruction de la première et l'abattage des arbres pour le second (Photo 30). « L'espace du projet est ainsi devenu l'espace de contestation » (Melé, Larrue et Rosemberg, 2004) par l'intermédiaire de *sit-in* de grande ampleur (cf. supra) ainsi que par des rassemblements et des manifestations de rues situés dans ou à proximité immédiate de ces lieux (Figure 77). L'installation en juillet 2010 (inauguration le 17 juillet 2010) d'un « kiosque permanent », sur la place Arnulf Klett en face de l'entrée principale de la gare (Figure 77), repose sur la volonté du collectif « L'émeute contre la démolition »⁹³⁰ de s'approprier un espace de contestation juxtaposé aux espaces du projet.

⁹²² *Demonstration.*

⁹²³ *Kundgebung.*

⁹²⁴ *Mahnwache.*

⁹²⁵ *Sitzblockade*, organisés dès 2009 dans le Parc médian du château et dès 2010 sur les toits du bâtiment principal et de l'aile nord de la gare centrale.

⁹²⁶ *Bauzaun.*

⁹²⁷ Les travaux contraignent en effet la disponibilité des espaces pour d'éventuels rassemblements ou *sit-in*.

⁹²⁸ *Montagsdemo* (MTD). L'expression spatialisée de la contestation contre la rénovation de la gare de Stuttgart trouve ses origines dans les Manifestations du lundi organisées contre le pouvoir politique en RDA et qui débutèrent à Leipzig au printemps 1989. Depuis le 26 octobre 2009, les manifestations du lundi, prennent place dans différents espaces symboliques de la ville et du *Land* du Bade-Wurtemberg (BW).

⁹²⁹ Sauf les manifestations du lundi étant donné que ce sont des événements récurrents.

⁹³⁰ *Bei Abriss Aufstand*, créé en 2010.

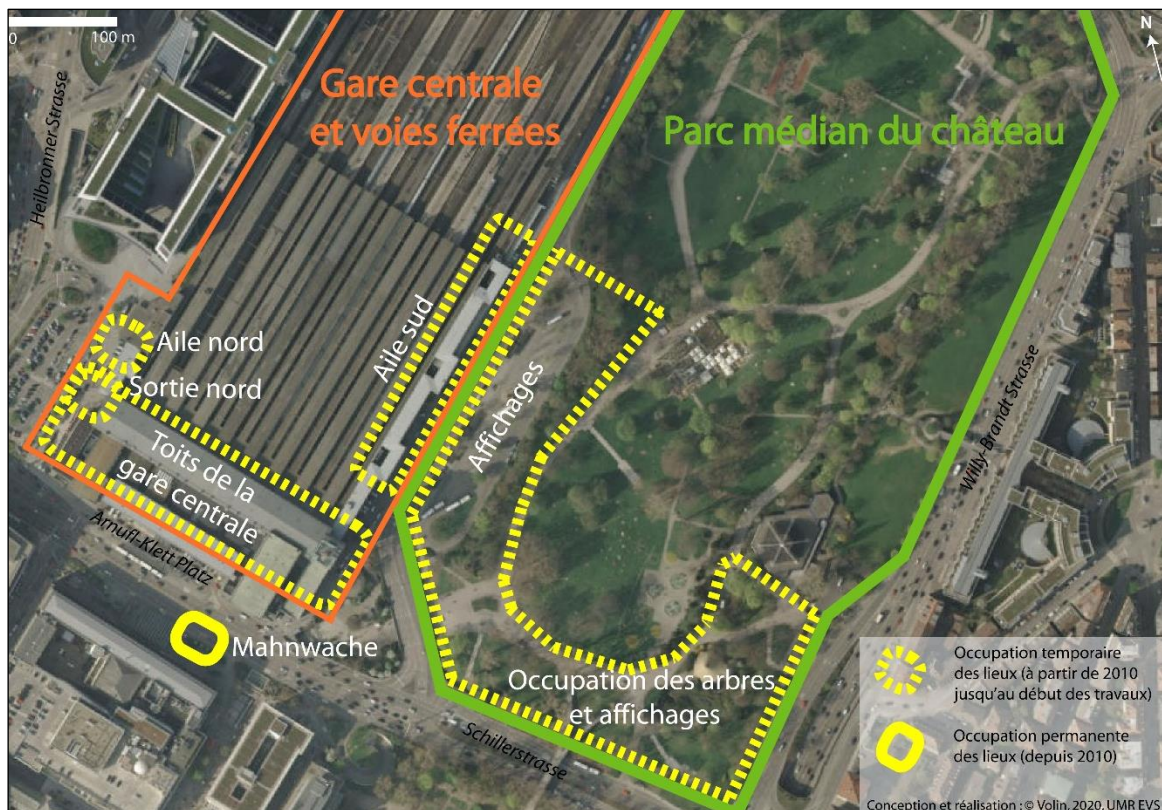


Figure 77 : Localisation des lieux occupés par les opposants à Stuttgart 21 à partir de 2010 dans le quartier de la gare

Source : Travail empirique de l'auteure (observations et entretiens, E12, 2015 et E33, 2016)

Le stand appelé *Mahnwache* représente un lieu fixe de rassemblement⁹³¹. Il est ouvert tous les jours de l'année, jours et nuits, et investi par les bénévoles engagés dans des collectifs d'opposition. Les deux slogans suivants sont inscrits sur le haut du kiosque « Les citoyens informent les citoyens. Un kiosque pour les individus et pour un projet urbain rempli d'urbanité »⁹³². Les habitants, touristes et passants curieux peuvent retrouver ici l'ensemble des productions matérielles⁹³³ ainsi que des objets militants⁹³⁴ qui rassemblés dans ce lieu symbolique et parsemés dans toute la ville constituent des « marqueurs », selon Erving Goffman (Goffman, 1973), exprimant une revendication de propriété sur le territoire où ils sont placés voire installés (Figure 78 ; Figure 79 ; Photo 35 ; Photo 36 ; Photo 37

⁹³¹ Le mot peut également désigner un lieu de recueils (à la suite d'un événement tragique). Il polarise les visiteurs dans le cadre de ballades urbaines organisées régulièrement et conduites notamment par les membres des associations « Gare Centrale de Stuttgart » et « Ingénieurs 22 » (ONP 6).

⁹³² „Bürger informieren Bürger. Mahnwache für den Menschen und stadtfreundlichen Stadtprojekt“.

⁹³³ Banderoles, pancartes, drapeaux, stickers, bulletins d'informations, prospectus, ouvrages.

⁹³⁴ Entre autres cartes postales, caricatures et pin's.



©Volin, 2015, UMR EVS

Figure 78 : Sticker contre S21 inspiré de l'artiste Edvard Munch
Auteur : Association *Infooffensive*



©Volin, 2015, UMR EVS

« Stuttgart 21 est un mensonge »

Figure 79 : Sticker contre S21
Auteur : Association *Infooffensive*



©Volin, 2014, UMR EVS

Photo 35 : Sticker contre S21 apposé sur un lampadaire de la ville
Auteur : Association *Kopfbahnhof 21*



©Volin, 2014, UMR EVS

Photo 37 : Sticker contre S21 apposé sur du mobilier urbain
Auteur : Association *Kopfbahnhof 21*



©Volin, 2016, UMR EVS

Photo 36 : Vélo d'un opposant garé lors d'une Manifestation du lundi

Ces marqueurs ont pu être observés en grand nombre sur et autour des espaces du projet durant nos différents terrains (2014-2016) (Tableau 10), notamment lors des rassemblements et manifestations de rues. Ils étaient également présents lors des événements majeurs de l'opposition en 2010 et visibles sur les clôtures entourant le chantier (Photo 34) ainsi que dans les rassemblements d'envergure qui se sont déroulés en septembre 2010. La manifestation de rue du jeudi 30 septembre 2010 a rassemblé des milliers d'opposants, dont de nombreux mineurs lycéens venus empêcher l'abattage des arbres centenaires du Parc médian du château. Cette démonstration publique a été réprimée violemment par les forces de police qui ont fait usage de bombes lacrymogènes et de puissants jets d'eau blessant environ 400 personnes⁹³⁵ (Ohme-Reinicke, 2012 ; Schlager, 2010). La brutalité de la répression a profondément heurté la société civile à Stuttgart (Braun-Raidt, 2010)⁹³⁶ ainsi que sur le territoire national (*Spiegel*, 2010 ; *FAZ*, 2010) et à l'international (AFP espagnole, 2010 ; *Gardian*, 2010). Cet événement a rendu visibles, pour l'ensemble des citoyens allemands, les différents enjeux inhérents au projet Stuttgart 21 et marque « l'acmé de la contestation »⁹³⁷ (E29, 2016). La médiatisation de cet épisode nommé « Jeudi noir »⁹³⁸ ou « jeudi sanglant »⁹³⁹ (Schlager, 2010) a été conséquente et immédiate, en particulier dans les journaux locaux puis a fait l'objet, depuis fin 2010 de nombreuses analyses par des experts et des universitaires publiées sous la forme d'articles, de chapitres d'ouvrages ou d'essais (Engelhardt et al., 2013 ; Novy et Peters, 2012 ; Ohme-Reinicke et al., 2015 ; Reiser, 2011). Le lendemain de cette manifestation, entre 50 000 (selon la préfecture ; Stuckenbrock, 2013) et 150 000 personnes (selon les opposants ; Ohme-Reinicke, 2012) se sont rassemblées dans le parc du château pour condamner les heurts de la veille. Les autorités publiques de la ville ont rapidement envisagé un dialogue public entre opposants et défenseurs du projet afin d'apaiser les fortes tensions présentes dans la ville et exacerbées par le « jeudi noir » (Brettschneider, 2013) . Heiner Geissler⁹⁴⁰ est choisi⁹⁴¹ pour présider la « conciliation »⁹⁴² qui a lieu durant un mois (22 octobre 2010 au 30 novembre 2010)

⁹³⁵ Les chiffres varient selon les sources, les estimations les plus basses étant d'au moins 100 personnes blessées (Stuckenbrock, 2013).

⁹³⁶ Article disponible en ligne et consulté le 09/09/2020.

URL : <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.schlossgarten-wasserwerfer-gegen-baumretter.63fab5db-1875-4c36-92ac-b540eb2aefa6.html>

⁹³⁷ „Hohepunkt der Widerstand“.

⁹³⁸ „schwarzer Donnerstag“.

⁹³⁹ „blutige Donnerstag“

⁹⁴⁰ Homme politique allemand originaire du BW (1930-2017), membre du parti de la *CDU* et du mouvement *ATTAC*.

⁹⁴¹ Par le ministre-président ainsi que par le collectif « L'alliance pour l'action contre Stuttgart 21 ».

⁹⁴² *Schlichtung*.

à la mairie de Stuttgart et dont les huit jours de discussions⁹⁴³ sont diffusés⁹⁴⁴ en direct sur des chaînes de la télévision publique⁹⁴⁵ ainsi que sur des sites internet⁹⁴⁶. Quatorze individus, acteurs politiques de premier ordre, ont été conviés aux débats en tant que représentants aussi bien de l'opposition que des porteurs du projet (Spieker et Brettschneider, 2013) (Annexe 34). Le médiateur qui estimait que les « hommes politiques devaient éclairer la population sur les projets menés »⁹⁴⁷ parvint à la conclusion qu'un compromis n'était pas possible entre le projet Stuttgart 21 (défendu par les élus de la ville et du *Land*) et le projet *Kopfbahnhof 21* (projet alternatif soutenu par les opposants à Stuttgart 21, détaillé précédemment) (Stuckenbrock, 2013). La conciliation a eu pour bénéfice de tempérer l'ensemble des acteurs engagés dans le projet Stuttgart 21 (pour ou contre) (Stuckenbrock, 2013), néanmoins certains regrettent que ces discussions n'aient pas engendré de mesures concrètes (E33, 2016) bien que des propositions de modifications⁹⁴⁸ du projet Stuttgart 21 aient été suggérées par Heiner Geissler (LPB-BW). À la suite de ces débats, le Ministre-président du *Land* et la Ministre de l'environnement et des transports⁹⁴⁹ présentent le 01 décembre 2010, au parlement régional, un programme de discussions pour poursuivre ce temps d'échanges (*Land BW*, 2010). Il s'agit principalement de prôner l'inclusion de la société civile dans les décisions politiques, notamment au sein de la concertation à propos de l'hyper-quartier Rosenstein. Ces propositions, politiquement correctes, restent insuffisantes pour les opposants qui continuent de manifester contre le projet et de publier leurs propres propositions (Lösch, Sittler, et al., 2011)⁹⁵⁰. Les acteurs de la DB, quant à eux, effectuent une simulation de trafic⁹⁵¹ afin de tester les capacités de transports de la future gare souterraine (Rédaction Der Spiegel, 2011).

⁹⁴³ Les thèmes abordés reprennent les différents enjeux (environnementaux, urbanistiques et logistiques) dont voici la liste dans l'ordre des sessions : l'amélioration de la capacité des infrastructures de transport du nœud ferroviaire de Stuttgart, la LGV Wendlingen-Ulm, l'alternative K21, le développement urbain et ses aspects environnementaux, les aspects géologiques et la sécurisation des travaux, le coût du projet, l'amélioration du réseau de transport à courte distance.

⁹⁴⁴ 40 heures de débat suivies par près de deux millions de personnes.

⁹⁴⁵ *SWR, Phoenix*.

⁹⁴⁶ *Swr.de, phoenix.de, fluegel.tv*.

⁹⁴⁷ Une riche documentation est disponible en ligne sur le site internet de la *Landeszentrale für politische Bildung BW*. Informations consultées le 08/09/2020.

URL : <https://www.lpb-bw.de/schlichtung-s21>

⁹⁴⁸ Son alternative s'intitule Stuttgart 21 + et comprend les principes suivants : la conservation des arbres du parc du château, une amélioration de l'accessibilité de la gare actuelle pour les personnes à mobilité réduite ainsi que le maintien de dix voies au lieu de huit (*LPB-BW*).

⁹⁴⁹ Ces deux personnalités ont directement participé à la conciliation.

⁹⁵⁰ Cet essai militant paraît explicitement afin de prolonger les débats commencés durant la conciliation présidée par Heiner Geissler. Il est intitulé « Stuttgart 21 +. Restez debout ! Les réponses aux propositions d'Heiner Geissler » („Stuttgart 21 +. Oben bleiben! Die Antwort auf Heiner Geissler“).

⁹⁵¹ *Stresstest*.

Les résultats de cette expérimentation sont présentés en juillet 2011 et concluent à une amélioration, aux heures de forte affluence, de 30 % des capacités ferroviaires de la future gare souterraine par rapport à la gare actuelle (SMA und Partner, 2011). Le projet Stuttgart 21 semble ainsi légitime en ce qui concerne les enjeux ferroviaires. De façon simultanée, les trois groupes d'acteurs principaux, les porteurs politiques, les opposants et la DB, justifient le projet en cours ou continuent de le récuser.

Les élections régionales de mars 2011⁹⁵² se tiennent, ainsi, dans un *Land* et dans une ville-capitale divisés par le projet Stuttgart 21. Un « tsunami vert »⁹⁵³ (Perron, 2011a) submerge cette région⁹⁵⁴, fief des chrétiens-démocrates (Chapitre 2) et amène la nouvelle coalition au pouvoir⁹⁵⁵ à s'exprimer promptement sur le sujet : « Le projet Stuttgart 21 n'est pas seulement un projet de transport. Une grande partie de l'opposition porte sur le caractère archaïque des politiques menées. Ce style n'est plus celui du nouveau gouvernement du *Land*. Nous avons compris que les citoyens devaient être pris au sérieux »⁹⁵⁶ (Stuckenbrock, 2013). Winfried Kretschmann, nouveau Ministre-président issu du parti *Bündnis 90/Die Grünen* annonce le 28 septembre 2011, six mois seulement après son élection, la tenue d'un référendum⁹⁵⁷ en novembre 2011.

⁹⁵² Le taux de participation (73,1 %) est plus élevé que lors des trois dernières élections régionales (1996 – 2001 – 2006).

⁹⁵³ L'expression choisie par Catherine Perron, politiste française, décrit l'immense surprise des acteurs publics à l'annonce des résultats.

⁹⁵⁴ Le parti de la *CDU* obtient 39 % des votes exprimés devant le parti *Bündnis90/Die Grünen* (24,2 %), le *SPD* (23,1 %) et le *FDP* (5,3 %). Nous avons repris ici seulement les scores des partis les plus influents (SL-BW, 2016).

⁹⁵⁵ Une coalition inédite et inattendue entre *Bündnis 90/Die Grünen* et le *SPD* dirige le *Land* de 2011 à 2016 grâce à une ténue majorité (47,3 %).

⁹⁵⁶ „bei Stuttgart 21 geht es nicht nur um ein Verkehrsprojekt. Ein gross Teil des Protests richtet sich auch gegen eine bestimmte Art von politischen Stil aus der Vergangenheit. Diesen Stil hat die neue Landesregierung geändert. Wir haben verstanden – die Menschen werden ernst genommen“ (Land du BW, 2011).

⁹⁵⁷ Troisième référendum depuis la création du *Land* (1952).

6.2.3. : La troisième phase (depuis 2011) : l'opposition se transforme après le référendum

Les événements majeurs depuis 2011 : des rassemblements d'envergure ponctuelle

Les mois qui précèdent le référendum régional au sujet du projet Stuttgart 21, certains opposants intéressés par les enjeux patrimoniaux et polarisés par la voix des associations « Gare centrale de Stuttgart » et « Architectes pour K21 »⁹⁵⁸ organisent une série de seize plaidoyers⁹⁵⁹ afin de sauvegarder l'aile sud du bâtiment (Figure 80) dont la destruction est prévue pour 2012 (ArchitektInnen für K21, 2013) (ONP 6).



Figure 80 : Logo des conférences de sauvegarde de l'aile sud de la gare

Source : ArchitektInnen für K21, 2013, p.145

Auteurs : Collectif Architectes favorables au projet Kopfbahnhof 21, Association Gare Centrale de Stuttgart

Le même collectif d'architectes planifie également un temps d'échange public le 03 novembre 2011 (Figure 81) dans le but de comparer Stuttgart 21 avec deux projets de rénovation ferroviaire similaires : Munich 21 et Francfort 21⁹⁶⁰ (Chapitre 2). Cet événement permet de changer d'échelle d'analyse en étudiant des projets situés dans d'autres métropoles allemandes. Nous pouvons également supposer que cela encourage une diffusion en dehors du *Land* du BW des revendications à propos de la sauvegarde du patrimoine urbain de ces villes.

⁹⁵⁸ Au sein de ces deux associations se mobilisent des architectes, des conservateurs du patrimoine ainsi que des historiens de l'art. Il s'agit d'individus souvent pionniers dans les mobilisations contre Stuttgart 21 et qui sont considérés comme des professionnels dans le domaine du patrimoine.

⁹⁵⁹ Ils se déroulent chaque semaine de juillet à octobre 2011 devant l'aile sud de la gare.

⁹⁶⁰ Ces trois projets font partie d'un même programme national, celui des « Gares pour le XXI^{ème} siècle » (Chapitre 2).



Figure 81 : Affiche pour un rassemblement au sujet des « Gares pour le XXI^{ème} siècle » organisé par l'association « Les architectes pour K21 »
 Source : ArchitektInnen für K21, 2013, p.120
 Auteur : Association ArchitektInnen für K21, 2011

Le couperet du référendum

Le référendum du 27 novembre 2011 à propos du projet Stuttgart 21 (Annexe 35 et Annexe 36) suscitait des attentes importantes pour l'ensemble des acteurs après une année 2011 qui avait été marquée par deux événements historiques au sein du *Land*⁹⁶¹ (Brettschneider et Schwarz, 2013). Trois objectifs distincts peuvent être mis en exergue à travers cette consultation citoyenne régionale⁹⁶². Tout d'abord, la nouvelle coalition au pouvoir (*Bündnis 90/Die Grünen – SPD*), initiatrice de ce référendum, souhaite légitimer son accession au pouvoir⁹⁶³ et s'appropriier ce dossier épineux⁹⁶⁴. Les acteurs politiques de l'opposition, devenus membres du parti majoritaire au parlement régional, se mettent en danger dès le début de leur mandat dans l'espoir de pacifier les relations entre les citoyens et les élus à ce sujet (E29, 2015).

⁹⁶¹ La première élection, depuis 1953, d'un Ministre-président issu d'un autre parti que celui de la *CDU* et la tenue d'un référendum pour la troisième fois depuis la création du *Land* (après celui en 1951 portant sur la constitution du *Land* lui-même et en 1971 à propos de la dissolution du parlement régional) (Brettschneider et Schwarz, 2013).

⁹⁶² Le périmètre de vote est celui du *Land* du BW.

⁹⁶³ Il semblerait que les votes aux élections régionales aient été orientés, de manière conséquente, par le positionnement des différents partis au sujet du projet Stuttgart 21 (E29, 2015). L'électorat d'opposition au projet (représenté par les partis *Bündnis 90/Die Grünen*, *Die Linke*) avait placé son espoir dans un renouvellement de la coalition de gouvernement et dans sa capacité à stopper le projet Stuttgart 21 (E29, 2015).

⁹⁶⁴ Notamment du fait que le parti *Bündnis 90/Die Grünen* compte parmi les opposants historiques au projet ; les élus du *SPD* sont pour certains opposants, pour d'autres partisans.

Les porteurs du projet escomptent, pour leur part, une approbation citoyenne de Stuttgart 21 permettant aux chantiers de continuer sans heurts. Enfin, les opposants aspirent au minimum à des modifications du projet S21 et dans l'idéal à son arrêt qui permettrait la mise en place de l'alternative K21. Les attentes selon les acteurs apparaissent plurielles et les tensions se cristallisent autour des résultats du référendum.

Une majorité des votes exprimés (58,9 %) amène à une poursuite du financement du projet par le *Land*⁹⁶⁵ tandis que 41,1 % des votants refusent cette proposition (Brettschneider et Schwarz, 2013 ; Gabriel, Schoen et Faden-Kuhne, 2014) (Annexe 37). Le taux de participation est de 48,3 % dans le *Land* et de 67,8 % dans la ville de Stuttgart (Brettschneider et Schwarz, 2013) (Annexe 37). L'analyse de ces résultats permet d'établir un premier constat territorial à l'échelle du *Land*. Le vote contre l'arrêt du financement par le *Land* du projet⁹⁶⁶ se situe, pour les pourcentages les plus élevés, dans le district de Tübingen, dans les arrondissements du sud-est (Biberach, Jura souabe-Danube, Reutlingen et Jura souabe oriental) (Annexe 38). Les arrondissements occidentaux, aussi bien urbains (Mannheim, Heidelberg, Karlsruhe, Fribourg-en-Brigau) que ruraux (Emmendingen, Lörrach) comptabilisent, eux, davantage de votes en faveur de l'interruption du financement de S21 par le *Land*⁹⁶⁷ (Annexe 39). Un second résultat, à propos de la ville-capitale⁹⁶⁸, permet d'appréhender le vote des citoyens, directement concernés par les travaux aériens⁹⁶⁹. Une majorité de 52,9 % se prononce contre l'arrêt de la participation du financement par le *Land* donc pour la poursuite du projet tandis que 47,1 % des Stuttgartois votent pour la suspension de la participation du *Land* à S21 (SL-BW) (Annexe 37). À l'échelon métropolitain et du district de Stuttgart les résultats illustrent, davantage que dans la ville centre, le souhait que le *Land* continue de participer à S21 (SL-BW, 2011) (Annexe 37). Nous pouvons émettre l'hypothèse que les citoyens escomptent profiter des bénéfices du projet, notamment de la nouvelle liaison entre la gare centrale et l'aéroport.

⁹⁶⁵ La question posée était : « Êtes-vous favorable à l'arrêt du financement du projet par le *Land* ? ». Une majorité a exprimé une réponse négative ce qui signifie que ces citoyens souhaitent un maintien de la contribution financière du *Land* au budget du projet Stuttgart 21.

⁹⁶⁶ Il s'agit ainsi des arrondissements dans lesquels les citoyens ont majoritairement voté CONTRE (NON) l'arrêt du financement par le *Land* du projet S21.

⁹⁶⁷ Les votes enregistrés dans ces espaces regroupent majoritairement des individus s'étant exprimés POUR (OUI) l'arrêt du financement par le *Land* du projet S21.

⁹⁶⁸ La ville propose une carte représentant la répartition des votes dans sa commune, disponible en ligne sur le site internet de la municipalité.

⁹⁶⁹ Les Stuttgartois ne sont pas les seuls citoyens à subir les effets des chantiers en lien avec le projet Stuttgart 21 ; c'est aussi le cas des habitants de Filderstadt Néanmoins nous avons fait le choix de nous centrer sur le lieu central des travaux.

La nouvelle coalition au pouvoir peut ainsi justifier le maintien de son implication (entre autres financière) dans le projet Stuttgart 21. Malgré son rejet du projet le Ministre-président, après le référendum, s'exprime publiquement en ces termes : « Nous accepterons ce vote, c'est ce que fera l'ensemble des organes politiques du *Land* »⁹⁷⁰ (LpB-BW, 2011). Les opposants à S21 contestent ce vote (E4, 2015) biaisé, selon eux sur la forme et sur le fond (Brettschneider et Schwarz, 2013 ; Volin, 2018a) (E4, 2015). Tout d'abord la question soumise au vote ne concerne pas directement l'arrêt (ou non) du projet, mais repose sur des arbitrages financiers. Ensuite, la temporalité du référendum, postérieure au début des travaux ainsi qu'à la signature des contrats financiers, est également contestée dans le sens où les possibilités d'action sur celui-ci sont réduites. L'aire de diffusion du référendum insatisfait les opposants et relève du fond de celui-ci puisque les différentes études statistiques sur les résultats ont montré des disparités significatives au sein du *Land* entre les territoires concernés directement par les travaux⁹⁷¹ et ceux qui ne le sont pas⁹⁷² (Brettschneider et Schwarz, 2013 ; Gabriel, Schoen et Faden-Kuhne, 2014), ce qui nous a été confirmé en entretien (E6, 2014).

À la suite de ce vote, les acteurs politiques à la tête du *Land* continuent de subventionner le projet Stuttgart 21 dont les travaux s'étendent à l'aile sud dès 2012 et débutent par la destruction de celle-ci (Rédaction Der Spiegel, 2012) malgré les nombreuses mobilisations pour conserver cette partie du bâtiment originel. Il apparaît difficile, pour les opposants, de modifier les plans des travaux, néanmoins les associations *Storno 21*⁹⁷³ et *Leistungsrückbau S21*⁹⁷⁴ envisagent de mettre en place une pétition fin 2013 afin d'organiser de nouvelles consultations citoyennes⁹⁷⁵ (SWR)⁹⁷⁶ dans le but d'influencer les décisions futures au sujet de Stuttgart 21. Cette même année se déroule à Stuttgart le 3^{ème} Forum européen contre les GPII⁹⁷⁷ (cf. infra) qui s'installe au sein du quartier *Nordbahnhof* dans les espaces dédiés aux arts de Wagenhallen (Chapitre 4). Cet événement dura cinq jours⁹⁷⁸ et rassembla des citoyens européens opposés dans l'ensemble aux GPII et en particulier au projet Stuttgart 21. Cet événement permit des

⁹⁷⁰ „Wir werden dieses Votum akzeptieren; das wird die ganze Landesregierung machen“.

⁹⁷¹ Majorité en faveur de l'arrêt du financement du projet par le *Land*.

⁹⁷² Majorité en faveur du maintien du financement du projet par le *Land*.

⁹⁷³ « Pour l'annulation de Stuttgart 21 ».

⁹⁷⁴ « Contre la destruction de force de la gare ».

⁹⁷⁵ *Bürgerbegehren*, traduction de l'auteure qui illustre le besoin des opposants de continuer à mobiliser les citoyens contre S21.

⁹⁷⁶ Chronologie des événements disponible en ligne et consultée le 08/09/2020.

URL : https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/historie-stuttgart-21-100~_detailPage-1_-dc56264c3eed6f7453c3f263012a8308a11ab691.html

⁹⁷⁷ *Drittes europäisches Forum*. Programme disponible en ligne et consulté le 08/09/2020.

URL : <http://xn--drittes-europaisches-forum-xec.de/wp-content/uploads/2013/07/Programm.pdf>

⁹⁷⁸ Du 25 au 29 juillet 2013.

échanges internationaux, lors de conférences, workshop et débats, à propos du projet ferroviaire et urbain de la ville ainsi qu'au sujet de thèmes généraux⁹⁷⁹ (Chapitre 7). Ces rencontres constituent, selon nous, un tournant significatif entre une opposition à Stuttgart 21 localisée et centrée sur les espaces concernés par les travaux et une certaine généralisation à Stuttgart des motifs de la contestation que nous analyserons en détail au cours du chapitre 7.

La temporalité du Forum européen contre les GPII coïncide avec la constatation d'une baisse de la mobilisation contre Stuttgart 21⁹⁸⁰ confirmée en entretiens (E11, 2015 ; E20, 2015). Les résultats au référendum régional ont suscité de la résignation chez certains opposants (E4, 2015) tandis que les trajectoires personnelles⁹⁸¹ en ont éloigné d'autres des espaces de la contestation (E33, 2016). Néanmoins la mobilisation contre ce projet perdure comme nous l'ont affirmé⁹⁸² Norbert Bongartz⁹⁸³ et Rudolf Pfleiderer⁹⁸⁴ lors de la visite du 5 juin 2015 (ONP 6) des chantiers à proximité de la gare. Dès 2013 les opposants se sont particulièrement intéressés aux procès⁹⁸⁵ des policiers et des acteurs politiques en fonction lors de la manifestation du « Jeudi noir ». Les juges ont dû établir les responsabilités des dirigeants politiques et comprendre pourquoi et comment ce rassemblement a engendré une répression policière contestable (E4, 2015). Le projet S21 perdure dans les conversations des citoyens et alimente les débats politiques, en particulier lors des différentes élections municipales (2013 et 2019) et régionales (2016). Fritz Kuhn débute son mandat de maire de Stuttgart en 2013 et devient le premier maire issu du parti *Bündnis 90/Die Grünen* (Figure 9), confiance qui lui est de nouveau accordée lors des élections municipales de 2019. Les votes en faveur du parti *Bündnis 90/Die Grünen* croissent entre les deux échéances, au détriment de la *CDU* et du *SPD* (SL-BW, 2019). Un constat similaire peut être effectué à l'échelle régionale (Figure 9) puisque Winfried Kretschmann amorce sa seconde mandature en 2016, recueillant plus de 30% des votes exprimés et comptabilisés mais se trouve dans l'obligation de conclure une alliance de

⁹⁷⁹ Entre autres le changement climatique, le « droit à la ville » ou le rôle des femmes dans la contestation. Thèmes choisis parmi le programme complet, disponible en ligne.

⁹⁸⁰ Dès 2012 pour certains ou 2013 pour d'autres.

⁹⁸¹ Le début de la vie active et/ou de nouvelles responsabilités parentales.

⁹⁸² « Nous ne pouvons pas nous résigner » („wir können nicht resignieren“).

⁹⁸³ Représentant de l'Association Gare Centrale de Stuttgart.

⁹⁸⁴ Membre du collectif *Ingenieure 22*, groupe d'ingénieurs mobilisés pour un projet alternatif à celui de S21.

⁹⁸⁵ Des assignations en justice et des ordonnances pénales ont d'abord été prononcées en 2013 puis un premier procès a lieu en 2014 qui se conclut par des demandes aux accusés de dédommagements financiers pour les victimes blessées. Les opposants à Stuttgart 21 contestent ce verdict et un second procès se déroule en 2015 au cours duquel est décidé le versement d'indemnisation par le *Land* aux personnes blessées durant la manifestation du 30/09/2010 (SWR chronologie, cf. supra).

gouvernement (vert-noir) avec la *CDU*⁹⁸⁶ pour la période 2016-2021 (SL-BW, 2016). L'analyse des résultats des dernières élections conduit à penser que les acteurs politiques ont gagné la confiance des citoyens, entre autres par la décision de procéder à un référendum au sujet de S21. Les manifestations et les rassemblements continuent cependant depuis 2011. Nous allons en étudier leurs impacts spatiaux.

Pérennité des espaces de mobilisations⁹⁸⁷

Notre analyse des espaces de mobilisations a été menée au sujet de deux contextes spatio-temporels : d'une part un lieu fixe, la *Mahnwache*⁹⁸⁸ (implanté depuis juillet 2010), et d'autre part, les lieux itinérants⁹⁸⁹ choisis pour les « Manifestations du lundi » (organisées depuis octobre 2009)⁹⁹⁰. Le stand *Mahnwache* (Photo 38 et Photo 39) a été installé par les opposants à Stuttgart le 17 juillet 2010 (Figure 82) sur un espace volontairement visible par tous⁹⁹¹. Il se situe à la sortie sud de la gare de l'autre côté de la place Arnulf-Klett, au commencement de la *Königstrasse* (Annexe 5), l'artère commerçante principale de la ville reliant la gare à la Place du château (Annexe 5). La contestation occupe ainsi un lieu depuis une décennie et maintient une présence quotidienne au cœur de l'espace support⁹⁹² du projet. La revendication des manifestants de « rester debout »⁹⁹³ peut se matérialiser, selon nous, par la mise en place de ce kiosque, élément identifiable de la contestation et particulièrement saillant dans le paysage urbain du quartier de la gare. Les couleurs vives du stand, les drapeaux extérieurs ainsi que les pancartes installées sur le trottoir confèrent une visibilité forte aux éléments de communication de l'opposition (Photo 39).

⁹⁸⁶ Le parti de la *CDU* recueille 27 % des voix et cesse ainsi d'être le parti majoritaire au parlement régional. Il s'agit du score le plus bas depuis la constitution du *Land* du BW, témoin d'une remise en cause de la suprématie de ce parti dans le BW (SL-BW, 2016).

⁹⁸⁷ Au sens de Bruno Charlier, excepté l'analyse des *Ortsgruppen* qui sera effectué au cours du chapitre 7.

⁹⁸⁸ Des précisions ont été données précédemment.

⁹⁸⁹ *Kundgebung*.

⁹⁹⁰ L'étude a été réalisée, par nos soins, au sujet des « Manifestations du lundi » qui ont eu lieu du 26 octobre 2009 au 03 février 2020, de la première à la 500^{ème} Manifestation du lundi, retraçant ainsi plus d'une décennie.

⁹⁹¹ Par l'ensemble des citoyens qui circulent dans ces espaces du centre-ville.

⁹⁹² Au sens de Bruno Charlier.

⁹⁹³ „oben bleiben“.



Figure 82 : Prospectus annonçant un rassemblement pour l'anniversaire des quatre ans de la *Mahnwache* [ONP 2]

Source : Volin, 2014, UMR EVS

Auteurs : Associations *Bei Abriss Aufstand* et *Parkschützer*, 2014

Photo 38 (haut) : Agrandissement de la pancarte comportant chiffres-clés sur le projet Stuttgart 21

Auteurs : Bénévoles de la *Mahnwache*

Photo 39 (bas) : Stand *Mahnwache*

Auteurs : Bénévoles de la *Mahnwache*

La seconde partie de notre analyse des espaces de mobilisations s'est concentrée sur les lieux de rassemblement⁹⁹⁴ qui précèdent les cortèges⁹⁹⁵ dans le cadre des ML. Ces dernières ont été organisées pour la première fois à Leipzig au printemps 1989 par des opposants au pouvoir politique qui gouvernait en RDA (Volin, 2018a). À Stuttgart ces manifestations ont lieu depuis le 26 octobre 2009 chaque lundi soir⁹⁹⁶ à partir de 18 h, point départ de notre étude de l'intégralité (du 26 octobre 2009 au 03 février 2020)⁹⁹⁷ des lieux de rassemblement des ML (Chapitre 3). Les Photo 40, Photo 41 et Photo 42 et permettent d'appréhender la scénographie de ces événements, avec un podium sur lequel les invités s'expriment, avant que le cortège défile dans la ville. Il s'agit de deux lieux dans lesquels les ML ont été planifiées pour des événements auxquels nous avons pu assister, à la fois dans un lieu confidentiel - l'institution religieuse St Martin en 2014 - et à la fois dans le lieu le plus important - la Place du château (Annexe 5).

⁹⁹⁴ *Kundgebung*.

⁹⁹⁵ *Demonstration*.

⁹⁹⁶ Excepté pendant certains jours fériés.

⁹⁹⁷ Sources des données utilisées pour la constitution de la BDD, disponibles en ligne et consultées le 08/09/2020.

URL: <https://www.bei-abriss-aufstand.de/termine/>

URL : <http://www.kopfbahnhof-21.de/termine/>

URL: <https://www.parkschuetzer.de/termine/kalender>

2014



©Volin, 2014, UMR EVS

Photo 40 : Manifestation du lundi
21/07/2014 – ONP 2
Institution religieuse Martin — Arr. Stuttgart-Nord

2015



©Volin, 2015, UMR EVS

Photo 41 : Manifestation du lundi
13/07/2015 – ONP 13
Place du château — Stuttgart-centre

2016



©Volin, 2016, UMR EVS

Photo 42 : Manifestation du lundi
18/04/2016 – ONP 17
Place du château — Stuttgart-centre

Notre analyse statistique, préalable à notre étude spatio-temporelle des ML, a permis de mettre en exergue trois lieux qui regroupent près de 90 % des événements (Annexe 40). Environ la moitié de l'ensemble des ML s'installe sur la Place du château⁹⁹⁸, considéré comme un espace central de la ville, proche des lieux du chantier de la gare (un peu plus de 500 m) et situé près des instances décisionnelles régionales (Carte 14). Les opposants occupent ainsi, de façon hebdomadaire, l'avant-cour de deux symboles du pouvoir, le Ministère régional de l'économie et des finances ainsi que le parlement régional. Les ML organisées sur la Place du marché devant l'Hôtel de Ville sont nombreuses⁹⁹⁹ et témoignent, selon nous, d'une autre échelle de la contestation. Les rassemblements sur la Place du château (Annexe 5) illustrent l'échelon régional symbolisé par des organes du pouvoir du *Land*, tandis que la Place du marché incarne l'échelon municipal. Le maire de la ville-capitale, en particulier Wolfgang Schuster (Figure 9), apparaît vivement critiqué pour ses choix à propos de Stuttgart 21, ce qui est visible environ un lundi sur cinq durant les ML. Le dernier lieu réunissant un grand nombre de ML joint les différents échelons du projet et siège au cœur de celui-ci. Le parvis de la gare centrale, nommé Place Arnulf-Klett accueille également une ML sur cinq¹⁰⁰⁰. Cet espace, support de S21, bénéficie d'un régime de visibilité optimal et s'enracine au plus près des travaux. Parmi les lieux secondaires, du point de vue statistique puisqu'ils ont fédéré un dixième des ML¹⁰⁰¹, nous avons recensé la sortie nord de la gare ainsi que les ailes nord et sud du bâtiment. Ils demeurent temporaires dans la mesure où le chantier a progressivement fermé ses différents lieux au public¹⁰⁰². Nous avons fait le choix¹⁰⁰³ de ne pas présenter, sur la Carte 14, les lieux dans lesquels moins de cinq ML ont été comptabilisées¹⁰⁰⁴ tout comme nous ne sommes pas en mesure de localiser quatre ML (Annexe 40).

⁹⁹⁸ 243 sur 500 ML.

⁹⁹⁹ 86 sur 500 ML.

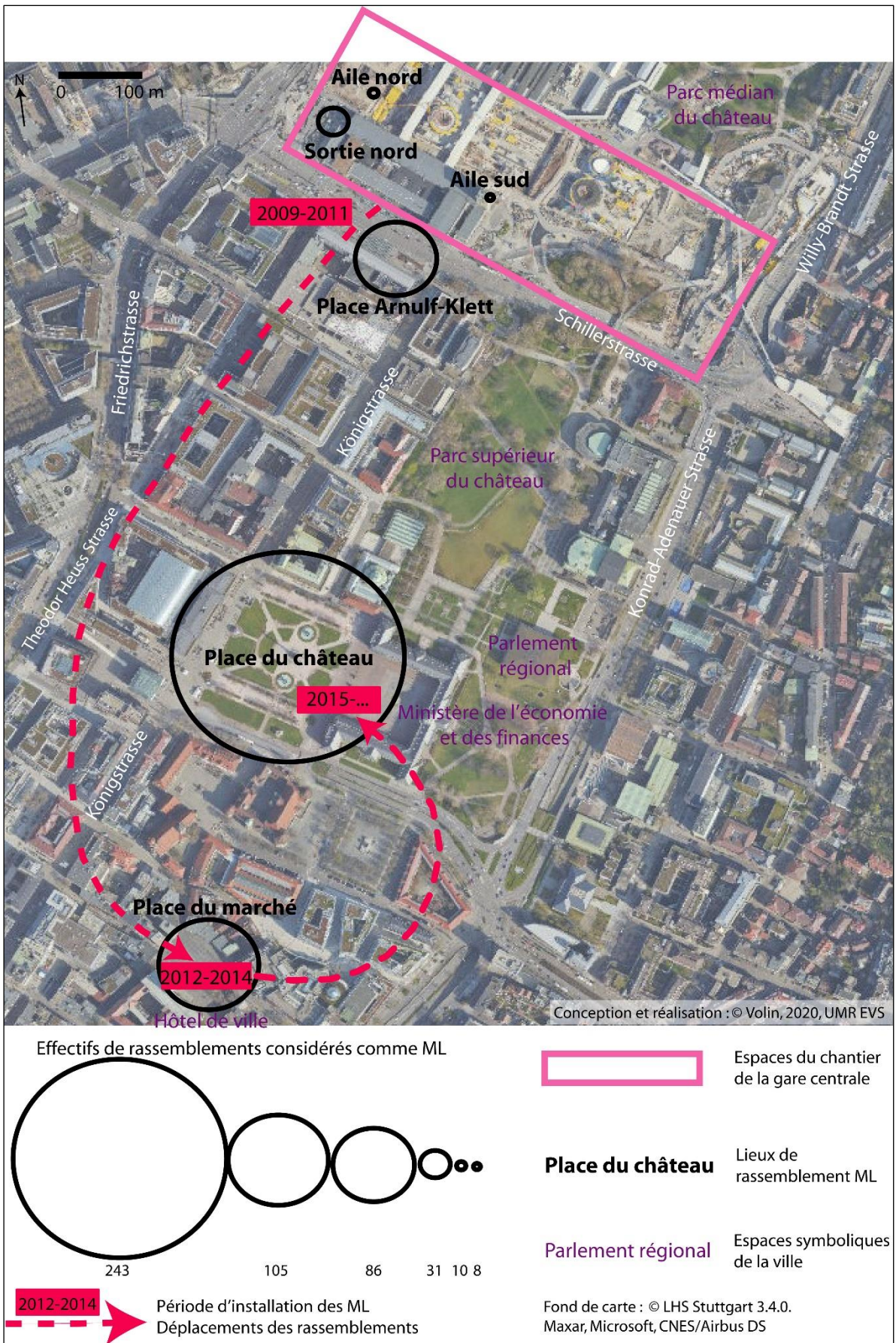
¹⁰⁰⁰ 105 sur 500 ML.

¹⁰⁰¹ 49 sur 500 ML.

¹⁰⁰² La sortie nord de la gare ainsi que l'aile sud sont inaccessibles à partir de la fin de l'année 2010. L'aile sud est également condamnée début 2012.

¹⁰⁰³ Nous avons privilégié l'importance numérique (en valeurs absolue et relative) afin de mettre en lumière certains lieux.

¹⁰⁰⁴ 13 sur 500 ML.



Carte 14 : Localisation des Manifestation du lundi durant la période d'étude (26/10/2009-03/02/2020)
 Sources : Archives en ligne des associations : *Bei Abriss Aufstand*, *K21*, *Parkschützer*

Nous avons complété cette analyse statistique, localisée grâce à la Carte 14, par une étude bivariée des rassemblements en croisant une variable spatiale¹⁰⁰⁵ avec une variable temporelle¹⁰⁰⁶. La Figure 83 nous permet ainsi de constater une évolution spatiale des lieux de rassemblement corrélée à l'avancée des travaux du projet dans la mesure où certains espaces de projet ne sont plus accessibles dès 2010. L'étude précise des lieux de rassemblements depuis 2010 met en lumière le choix opéré par les opposants de se réunir, non plus dans des espaces de projet mais au cœur des lieux du pouvoir politique (Carte 14). La Figure 83 met en lumière quatre périodes pour lesquelles des lieux de contestation différents, parfois récurrents, ont été identifiés. Durant la première année des ML (période 1), les espaces situés au plus près de la gare ont été investis jusqu'à ce que les travaux s'étendent à ces lieux (sortie nord et aile nord en particulier), ce qui est observable par l'accumulation des points codés 0. Puis (période 2 : juillet 2010-début 2012) les opposants investissent la Place Arnulf Klett pour les ML, ce qui leur confère une proximité immédiate avec le cœur du projet et permet de mettre en valeur le kiosque *Mahnwache* installé en juillet 2010. Après la destruction de l'aile sud début 2012, pourtant occupée à de nombreuses reprises lors de ML ainsi que d'autres événements de l'opposition¹⁰⁰⁷, les opposants alternent entre une implantation pendant quelques mois sur la Place du marché et un retour dans le noyau du chantier, la Place Arnulf-Klett. Durant cette période 3 (début 2012 – fin 2014), nous avons inventorié la mise en place de plusieurs ML dans l'arrondissement de Bad-Cannstatt¹⁰⁰⁸. Nous émettons l'hypothèse que ces délocalisations sporadiques s'expliquent par l'organisation de la ML par un collectif issu de l'arrondissement ou du quartier dans lequel se déroule le rassemblement. La dernière phase étudiée, période 4 (à partir de début 2015), rend compte du choix des organisateurs d'un lieu polarisateur et observable par tous les citoyens, la Place du château¹⁰⁰⁹. Nous notons la régularité d'un retour aux sources du projet lors de dates anniversaires¹⁰¹⁰ durant lesquelles les ML se produisent Place Arnulf-Klett.

¹⁰⁰⁵ À partir de la recension du lieu de rassemblement, nous avons codé les principaux lieux par l'intermédiaire d'un gradient allant de 0 (la gare) à 5 (au-delà de 3 km de la gare). Plus les lieux de rassemblements sont éloignés de la gare centrale, plus leur numéro croît en fonction de distances expliquées dans le Tableau 15.

¹⁰⁰⁶ Étude réalisée sur l'ensemble des Manifestations du Lundi (500 au total) qui se sont déroulées entre le 26 octobre 2009 et le 03 février 2020.

¹⁰⁰⁷ Nous rappelons ici la tenue de plusieurs conférences programmées par le collectif « Architectes pour K21 », ce que nous avons détaillé précédemment dans ce chapitre.

¹⁰⁰⁸ Lieux codés 4 ou 5.

¹⁰⁰⁹ Lieu codé 2.

¹⁰¹⁰ Anniversaire à la 50^{ème} ML (à partir de la 250^{ème} ML jusqu'à la 500^{ème}).

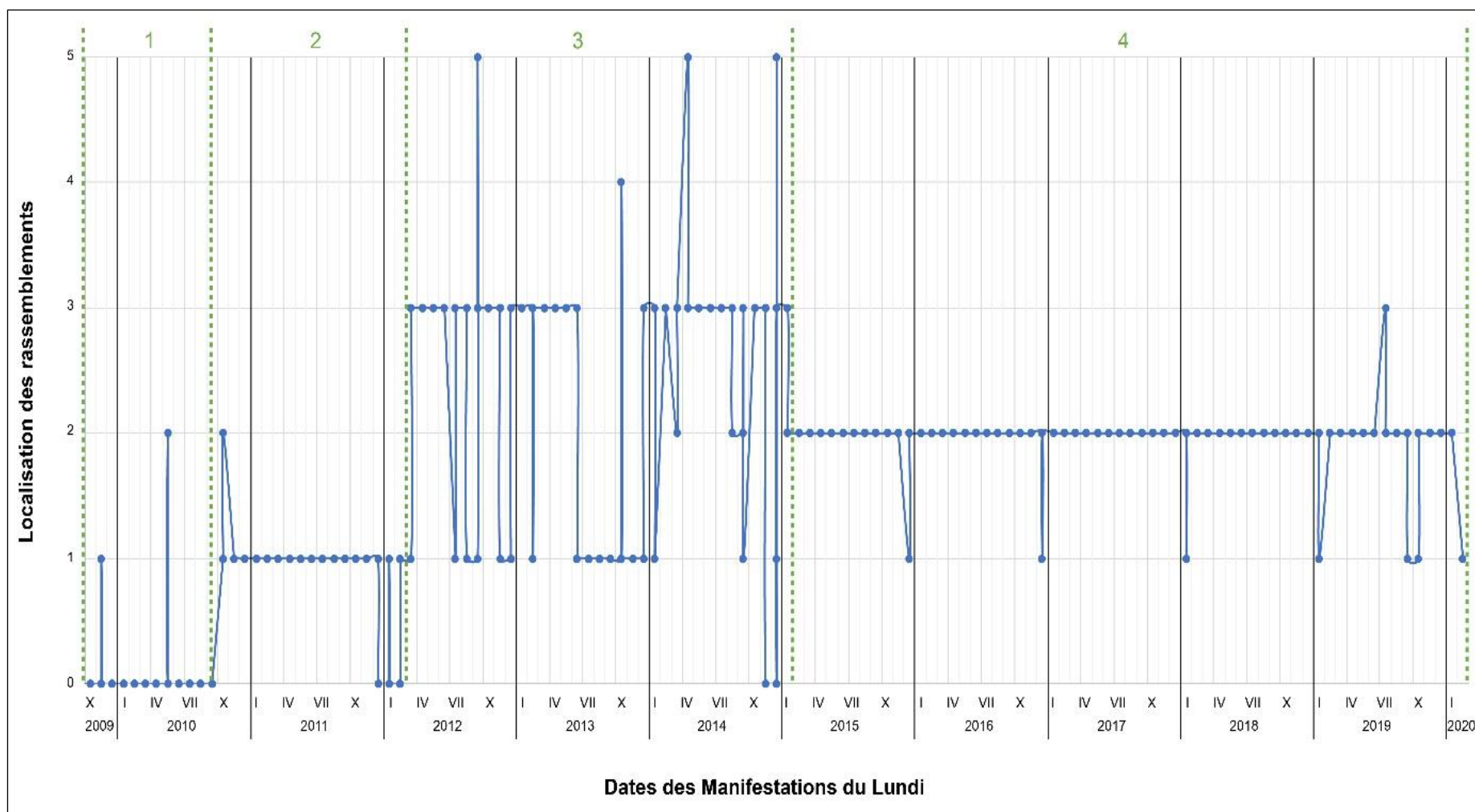


Figure 83 : Analyse spatio-temporelle des rassemblements durant les Manifestations du lundi (ML)

Auteur : Volin, 2020, UMR EVS

Sources : Données extraites des sites internet des associations *Bei Abriss Aufstand* et *Parkschützer*

Localisations : 5 : Place royale ; Place du marché de Bad Cannstatt ; 4 : Place devant le musée Löwentor ; 3 : Place du marché ; 2 : Place du château ;

1 : Place Arnulf-Klett ; 0 : Sortie nord de la gare ; Aile nord ou aile sud de la gare

Cette segmentation des temporalités et des spatialités de la contestation, observée à travers les lieux de rassemblement des manifestants avant le cortège durant les « Manifestations du lundi » et schématisée dans la Carte 14 confirme notre hypothèse de travail. Les lieux de mobilisation ont, dans les faits, changé en fonction de la mise en place des différents chantiers autour de la gare. Néanmoins le choix d'autres lieux (Place du marché et Place du château) résulte d'une volonté de se situer, dans la ville-capitale, au plus près de lieux du pouvoir incarnant l'autorité publique contestée.

Conclusion de la section 6.2

En conclusion de cette sous-partie, nous pouvons indiquer trois éléments d'appréhension globale de la chronologie des événements d'opposition. Tout d'abord, nous avons confirmé l'ancienneté de la constitution des premiers collectifs engagés contre Stuttgart 21, intervenant de façon presque simultanée à la présentation du projet. Deux moments singuliers ont segmenté les temporalités de l'opposition, la pétition de 2007 et le référendum décidé par le nouveau gouvernement du *Land* en 2011. L'originalité réside dans la croissance des mobilisations entre 2008 et 2011, période durant laquelle les médias nationaux et européens rendent compte de ce qui se produit à Stuttgart. Cette acmé symbolise également le début des travaux dans la gare (bâtiments et extérieurs), ce qui contraint l'organisation des ML à trouver d'autres lieux de rassemblement. La dernière période identifiée (depuis 2011) atteste d'une réduction du nombre de manifestants sans que la contestation disparaisse. La visibilité offerte par le kiosque *Mahnwache* ainsi que la pérennité des ML continuent d'imprégner la ville-capitale.

Conclusion du chapitre 6

Ce premier chapitre à propos de l'opposition à Stuttgart 21 a explicité tout d'abord les fondements théoriques sur lesquels celle-ci repose. D'après les catégories de Jean-Marc Dziedzicki, le conflit à propos de Stuttgart 21 agrège trois caractéristiques : le conflit fondé sur l'incertitude, le conflit de procédure et le conflit substantiel (Dziedzicki, 2004). Nous aurons l'occasion de justifier cette dernière appellation au cours du chapitre 7. Notre travail empirique a déterminé que ce conflit restait très ancré dans les espaces au cœur du projet comme en témoignent les profils ainsi que les revendications des opposants. Ce projet, présenté il y a plus de 25 ans, n'a pas cessé d'être un sujet de conversation pour les Stuttgartois qui vivent depuis dix ans et pour encore cinq ans au moins dans une « ville en chantier¹⁰¹¹ ». Les collectifs d'habitants, de professionnels et les associations demeurent présents dans la ville pour lutter contre la destruction d'un symbole architectural qui apparaît comme un marqueur de l'identité de Stuttgart. Le kiosque *Mahnwache* ainsi que les ML contribuent à ce que les espaces du projet et les espaces du pouvoir soient investis de façon permanente ou temporaire, au quotidien ou chaque lundi soir. Nous terminons cette analyse spatio-temporelle par la citation d'un des experts à propos de Stuttgart 21 : « Ce qui surprend le plus dans la contestation, c'est la durée, la véhémence et le profil des porteurs de l'opposition »¹⁰¹² (Stuckenbrock, 2013, p.42). Le fait qu'il y ait eu des opposants est apparu tout à fait normal tandis que ce qui a étonné le plus reste les caractéristiques sociales, temporelles et spatiales de cette opposition. La compréhension des enjeux locaux et régionaux est, dans les faits, complétée par des enjeux nationaux et européens. Ce n'est qu'en considérant l'ensemble de ces échelles que nous pourrions comprendre pleinement l'opposition. Néanmoins est-ce que les motifs de l'opposition et ses participants sont similaires à ce qui se joue aux échelons locaux et régionaux ? Y a-t-il un ou plusieurs conflits ?

¹⁰¹¹ Constats temporels établis en 2020.

¹⁰¹² „Überrascht haben die Dauer, die Heftigkeit und die Träger des Protests“.

Chapitre 7 : Essai de généralisation par la prise en compte des autres échelles de la contestation

La prise en compte des échelons nationaux et transnationaux apparaît nécessaire afin de comprendre la globalité du conflit touchant Stuttgart 21 (Figure 58) et d'envisager la possibilité de comparer l'opposition à Stuttgart 21 avec d'autres projets d'aménagement contestés en Allemagne et en Europe. Nos lectures et le travail de terrain nous ont amenée à réfléchir tout d'abord, dans un cadre transnational, aux GPII (Grands Projets Inutiles et Imposés) et à interroger la nature des liens entre ce réseau et notre cas d'étude (7.1.). Dans un second temps (7.2.) nous allons vérifier l'hypothèse selon laquelle les thèmes et les manifestations des antagonismes témoignent, sur le fond et sur la forme, d'un changement d'échelle de la contestation. S21 n'est-il qu'un point d'accroche pour une remise en cause plus globale du système économique et politique allemand, voire au-delà, du modèle de développement capitaliste et libéral ? L'adoption d'un point de vue extérieur et surplombant sur l'opposition à Stuttgart 21 a facilité notre extraction du factuel afin d'isoler ce qui est généralisable à d'autres luttes contre des projets d'aménagement, de ce qui reste spécifique au terrain étudié.

7.1 : Stuttgart 21 et les Grands Projets Inutiles et Imposés

Plusieurs événements et publications récentes, dans les années 2010, permettent une approche¹⁰¹³ à petite échelle du conflit relatif à Stuttgart 21. La tenue à Stuttgart en juillet 2013 du 3^{ème} Forum social européen contre les GPII (Chapitre 6) ajoute, selon nous, des éléments transnationaux à la contestation sans évincer les arguments locaux et régionaux. Après avoir défini les caractéristiques des GPII (7.1.1.), nous prendrons en compte le rôle spécifique de l'opposition à Stuttgart 21 dans ce réseau (7.1.2.).

¹⁰¹³ De géographe mais qui s'appuie sur la littérature existante en sciences sociales (notamment en sociologie des mouvements sociaux) (Auyero, 2005).

7.1.1. : Les GPII : une expérimentation de mise en réseau des luttes

Quelle(s) définition(s) des GPII ?

« L'inutile c'est rentable »¹⁰¹⁴ (Devalpo, 2012)

« La bannière GPII » (Des plumes dans le goudron, 2018) existe, dans les faits, depuis janvier 2010, scellée par la Charte d'Hendaye¹⁰¹⁵ (Annexe 41) dont nous reparlerons ultérieurement. « À partir de 2010, des mouvements luttant contre des projets de différente nature (LGV, aéroport, autoroute, barrage, gare, mine, etc.) situés sur tout le territoire européen, se regroupent autour d'une analyse, de propositions et d'un acronyme commun : les "grands projets inutiles et imposés" (GPII) » (Des plumes dans le goudron, 2018). La nomination plurilingue s'impose dans les essais militants, les publications scientifiques ainsi que les articles de presse¹⁰¹⁶ au cours de la décennie 2010. La littérature foisonne sur ce sujet¹⁰¹⁷ et nous débutons ce panorama des définitions existantes par celles des militants¹⁰¹⁸. L'ACIPA¹⁰¹⁹ propose ainsi de caractériser les GPII¹⁰²⁰ comme des projets **pharaoniques**¹⁰²¹, **destructeurs**¹⁰²², **sources de profits juteux**¹⁰²³ et **basés sur des mensonges**¹⁰²⁴. Nombreux, ces projets possèdent les caractéristiques communes décrites ci-dessus et ont été rassemblés sous le nom de « Grands Projets Inutiles et Imposés » dans la mesure où leur utilité n'est pas jugée effective par rapport

¹⁰¹⁴ Propos de l'auteur exprimé en comparaison d'une citation du roman *1984* de George Orwell « La guerre c'est la paix. La liberté c'est l'esclavage. L'ignorance c'est la force » (Orwell, 1949). Alain Devalpo insiste ainsi sur l'inadéquation entre l'objectif premier de la construction d'une infrastructure qui viserait le bien commun et une logique économique (capitaliste) uniquement centrée sur le profit.

¹⁰¹⁵ La charte d'Hendaye est publiée en français, en basque, en anglais et en italien mais ne mentionne pas l'acronyme GPII.

¹⁰¹⁶ *Le Monde diplomatique* apparaît comme le média précurseur à propos des GPII puisqu'il publie des articles documentés dès 2012. L'AFP rend compte, cette même année, dans plusieurs publications factuelles, des événements qui se déroulent à Notre-Dame-des-Landes dans le cadre du deuxième Forum contre les GPII.

¹⁰¹⁷ Nous mentionnons ici seulement quelques ouvrages et essais militants qui sont reconnus comme fondamentaux dans la compréhension des GPII : *Le petit livre noir des grands projets inutiles* (Collectif Camille, 2015) ; *Désobéir aux grands projets inutiles* (Collectif Les désobéissants, 2017) ; *Résister aux grands projets inutiles et imposés* (Des plumes dans le goudron, 2018) ; *Le monde des grands projets et ses ennemis* (Quadruppani, 2018).

¹⁰¹⁸ Nous avons fait ce choix puisque la majorité des publications s'inscrivent dans une littérature militante.

¹⁰¹⁹ Association Citoyenne Intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

¹⁰²⁰ Définition extraite de la Fiche n°17 sur les GPII produite par l'ACIPA disponible en ligne et consultée en ligne le 08/09/2020.

URL : <https://www.acipa-ndl.fr/pourquoi-dire-non/fiches-thematiques/item/282-fiche-n-17-les-grands-projets-inutiles-et-imposes-gpii>

¹⁰²¹ « dans la logique du toujours plus grand, plus gros, plus vite, plus centralisateur ».

¹⁰²² « de terres agricoles, de cadres et de modes de vie ».

¹⁰²³ « pour les grosses entreprises, qui sont bénéficiaires de leur construction et de leur gestion pour des décennies ».

¹⁰²⁴ « sur les besoins, sur les projets eux-mêmes, sur les coûts et les financements, sur d'éventuelles compensations environnementales, sur les retombées économiques et en termes d'emploi ».

aux besoins des populations, et imposés puisqu'ils ont été mis en place sans une consultation adéquate des citoyens (Ibid.). La répression et la criminalisation des opposants sont également dénoncées et participent à des confrontations parfois violentes entre représentants des pouvoirs publics et société civile. La théorisation du conflit par les opposants eux-mêmes provient parallèlement d'un grand nombre de publications scientifiques rédigées par des universitaires¹⁰²⁵ (à l'engagement variable dans ces mouvements) ainsi que d'essais au sujet des GPII. Nommés *Unnecessary/Useless Imposed Mega Projects, Aufgezwungenen und Unnützen Grossprojekt* ou *Grandi Opere Inutili e Imposte*¹⁰²⁶, ils sont définis par l'économiste Géraud Guibert¹⁰²⁷ comme grands parce que surdimensionnés, trop coûteux et qui gaspillent les ressources naturelles, inutiles puisque répondant à des « faux besoins » et imposés (par l'État) dans la mesure où ils symbolisent une vision centralisée de la gouvernance (Guibert, 2013).

Les essayistes du *Monde Diplomatique* Alain Devalpo (Devalpo, 2012) et Serge Quadrupani (Quadrupani, 2014, 2018) s'intéressent, en particulier à certains projets notamment celui de la LGV Lyon-Turin (Quadrupani, 2014), et plus généralement à la catégorisation de ces projets d'infrastructures selon leur nature : transport¹⁰²⁸, énergie¹⁰²⁹ ou extraction de matières premières¹⁰³⁰ (Quadrupani, 2018). Anne-Laure Pailloux (Pailloux, 2015) affirme elle aussi que les GPII représentent une grande diversité d'équipements et d'infrastructures de transports et d'énergie. Elle montre que ces propositions relèvent d'un **mode de production de l'espace** contesté par les opposants, notamment du fait que ces projets renvoient au système capitaliste. Cette idée est également centrale dans les réflexions du collectif « Des plumes dans le goudron »¹⁰³¹ qui affirme que « "l'espace est politique"¹⁰³², dans le sens où étant empreint de rapports sociaux, l'espace est support, instrument et objet de lutte et de conflits » (Des plumes dans le goudron, 2018) .

¹⁰²⁵ En France et en Europe, la publication signée par Alfred Burbulla-Noria (Burbulla-Noria, 2018) atteste d'un intérêt transnational pour ce sujet.

¹⁰²⁶ Il s'agit des appellations des GPII en anglais, allemand et italien qui sont inscrites dans la Charte de Tunis de 2013.

¹⁰²⁷ Président de la « Fabrique écologique » (Think tank sur l'écologie).

¹⁰²⁸ Transport ferroviaire et aérien (infrastructures et bâtiments).

¹⁰²⁹ Centrale nucléaire ou centre d'enfouissement de déchets radioactifs.

¹⁰³⁰ Mines diverses.

¹⁰³¹ Ce collectif est composé de quatre chercheurs (Anahita Grisoni, Julien Milanese, Jérôme Pelenc et Léa Sébastien).

¹⁰³² Citation d'Henri Lefebvre (Lefebvre, 1972).

Les motifs de contestation des GPII intéressent également les intellectuels français et se déclinent en trois catégories : la nature de l'infrastructure, son utilité et le modèle de société implicite à ces grands projets. L'essence de l'infrastructure contestée demeure au cœur du débat au sujet des mobilités dans la mesure où son choix témoigne d'une volonté politique de privilégier les longues distances (LGV, transports aériens), au détriment des mobilités du quotidien. De façon sous-jacente, les opposants aux GPII dénoncent, dans ce cadre, les bénéfices pour les seules élites à qui les entreprises financent ces trajets onéreux. Une majorité de travailleurs ne peuvent pas, quant à eux, profiter au quotidien de ces nouvelles offres. Toutefois les opérateurs du transport insistent sur la nécessité de prendre en compte les singularités de chaque projet afin d'éviter les amalgames¹⁰³³. Nos lectures nous ont permis d'appréhender, à un deuxième niveau d'abstraction, la remise en cause de l'utilité de ces infrastructures. La question de leur redondance par rapport à celles existantes (Cavagné, Kerckhove et Boublil, 2014) se trouve au centre des discussions de l'émission de France culture *Du grain à moudre* du 06 mai 2014¹⁰³⁴. En effet, les invités expliquent la difficulté, pour les collectivités territoriales, à financer tous les projets d'aménagement ce qui induit un nécessaire choix, qui devrait être, selon les invités, effectué en faveur d'infrastructures utiles et moins onéreuses que les LGV ou les autoroutes. L'autre argument majeur s'appuie sur le constat que l'artificialisation des sols, notamment du fait de l'édification de voies de transports, nuit à la production agricole et aux écosystèmes. Les préoccupations environnementales des opposants aux GPII requièrent une réflexion à petite échelle à propos du modèle de société souhaité par ces citoyens. Ce questionnement est explicité par les invités de l'émission *De cause à effet*, diffusée sur France culture le 04 février 2018¹⁰³⁵. Le projet Notre-Dame-des-Landes (NDDL) illustre le rapport de force qui persiste, dans cet exemple nantais comme pour d'autres, au sujet de grands projets d'infrastructures. Les acteurs politiques « grands élus développeurs », soutenus par des agents économiques apparaissent en désaccord avec certains membres de la société civile (dont des militants écologistes) qui considèrent ces installations comme dispensables étant donné l'offre actuelle. Nous allons, à présent, aller sur le terrain en détaillant une liste des principaux projets reconnus comme GPII et interroger la médiatisation de ses sites.

¹⁰³³ Les acteurs de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports établissent ainsi une distinction entre le projet NDDL considéré inutile et la LGV Lyon-Turin jugée utile. Cette prise de position est rejetée par un grand nombre de militants contre les GPII.

¹⁰³⁴ Émission intitulée « Aux grands maux, les grands travaux » qui réunissait Alain Boublil (acteur politique), Stéphane Kerckhove (acteur associatif) et Bruno Cavagné (acteur privé, BTP).

¹⁰³⁵ Émission titrée « NDDL, plus jamais ça ? » à laquelle étaient invités Michel Badré (rapporteur du Rapport officiel sur NDDL), Philippe Subra (géographe) et Rémi Barroux (journaliste) (2018).

Les sites concernés : les emblématiques et les autres

L'intérêt de cette étude, qui ne pourra pas analyser l'ensemble des projets étant donné leur multiplication dans la décennie 2010, repose sur une appréhension globale de la nature des projets, leur médiatisation et leur inscription potentielle dans un réseau européen de sites ayant été catégorisés comme GPII. La recension et la cartographie de ces projets sur le territoire français¹⁰³⁶ (Annexe 42) se sont développées rapidement dans la décennie 2010, dans les réseaux militants. La revue *Silence* publie ainsi en 2013 une carte réalisée par les membres de *Rue 89*¹⁰³⁷ à partir de laquelle 84 projets sont localisés en France, dont deux en outre-mer. Le média *Reporterre* édite en 2016 une carte actualisée¹⁰³⁸ par rapport à celle de 2014, qui dénombre 79 projets situés en France. Nous terminons ce panorama cartographique par celle qui nous semble la plus pertinente pour notre étude, réalisée par des membres du NPA et diffusée par *Médiapart* en 2015. Cette représentation inaugure le classement des GPII par nature de projet, dix au total, et liste 261 sites labellisés GPII en France. Cette catégorisation inspira la carte la plus exhaustive et la plus récente parue au moment de la rédaction du manuscrit (Annexe 42) qui a été présentée, le lendemain de sa parution¹⁰³⁹, dans l'émission de France inter *La tête au carré* (Chollez et Sébastien, 2020). Les auteurs¹⁰⁴⁰ font l'inventaire de 266 sites sur lesquels s'opère une lutte contre les GPII. Sept types de projets ont été identifiés¹⁰⁴¹ et recouvrent des projets hétérogènes, par exemple la construction de stades de football (Binctin, 2014), l'édification de contournements autoroutiers, l'ouverture de structures d'élevages industriels (volailles, bovins) ou l'installation d'éoliennes (Annexe 42). Le choix des sites ainsi

¹⁰³⁶ Les territoires ultramarins sont également pris en compte.

¹⁰³⁷ Carte publiée par *Rue 89*, réalisée grâce aux informations des citoyens et expliquée dans le numéro 413 de la revue *Silence* consacré aux grands projets inutiles. La catégorisation relève de la situation du site ayant été catégorisé comme GPII par la mention de la région administrative. Carte disponible en ligne et consultée le 08/09/2020.

URL : <https://www.revuesilence.net/IMG/pdf/silence413.pdf>

¹⁰³⁸ Carte publiée par *Reporterre*, réalisée par Vladmimir Slonska-Malvaud. Les sites considérés comme GPII sont classés selon l'avancement de celui-ci (projet abandonné par suite d'une lutte locale, projet en cours, projet réalisé, projet symbole de la lutte contre les GPII).

Ressource disponible en ligne et consultée le 08/09/2020.

URL : <https://reporterre.net/Grands-projets-inutiles-le-delire-continue-Voici-la-carte-des-resistances>

¹⁰³⁹ Cette carte a été présentée lors de l'émission « La tête au carré » du 07/01/2020 diffusée par France inter. Deux spécialistes des GPII étaient invités à discuter cette représentation, Laury-Anne Cholez, journaliste à *Reporterre* et Léa Sébastien, MCF en géographie à l'Université Toulouse 2.

Ressource disponible en ligne et consultée le 08/09/2020.

URL : <https://blogs.mediapart.fr/ecosocialo/blog/010315/carte-des-gpii-grands-projets-inutiles-et-imposes-du-npa>

¹⁰⁴⁰ Les membres du média *Reporterre*, de l'ONG Le Mouvement et du collectif Partager c'est sympa.

¹⁰⁴¹ Le choix des catégories demeure primordial mais lié aux auteurs des cartes. Les représentations étudiées n'ont pas effectué les mêmes regroupements de projet. Nous faisons uniquement état des groupements proposés en ayant conscience des écueils de chacun d'eux.

que des groupements proposés relève des auteurs et nous rendons ici uniquement compte des productions qui ont l'avantage de présenter, à une date donnée, une liste des projets étiquetés GPII.

Dans le but de compléter notre étude des espaces de la lutte contre les GPII, nous avons également pris en considération les productions cartographiques qui recensent les projets situés dans le monde (Annexe 43)¹⁰⁴². L'Atlas mondial de la justice environnementale (EJAtlas)¹⁰⁴³ localise à l'échelle mondiale. 3129 sites, dont 30 en France métropolitaine et ultramarine, ont été rassemblés dans dix catégories. En 2012, Nicolas Haeringer (2012) pour *Médiapart*¹⁰⁴⁴ avait déjà présenté une liste plus restreinte de 176 sites estimés comme des GPII dont 115 en France. Une synthèse à l'échelle européenne¹⁰⁴⁵ est proposée en 2014 par Diane Robert (Robert, 2014) établissant une liste de 123 projets¹⁰⁴⁶ dont 25 en France. Ce panorama multiscalaire met en lumière deux types de projets groupés sous la « bannière GPII ». Nous avons identifié d'une part des projets très médiatisés à petite échelle (UE), insérés dans un réseau restreint de villes¹⁰⁴⁷ ou de régions¹⁰⁴⁸, et d'autre part des projets situés à l'échelle micro-locale dont la médiatisation demeure très restreinte.

D'après notre travail théorique et empirique, quatre projets polarisent la contestation (Devalpo, 2012) et sont régulièrement comparés dans la littérature quant à la nature de leur construction ainsi que sur le contexte géographique, politique et économique dans lequel celui-ci a été mis en place. Il s'agit du projet de nouvel aéroport à NDDL¹⁰⁴⁹, celui de la nouvelle LGV Bordeaux-Hendaye, le Val de Suse en Italie (territoire clé de la contestation de la construction d'une LGV entre Lyon et Turin) ainsi que Stuttgart en Allemagne¹⁰⁵⁰.

¹⁰⁴² Images centrées sur l'Europe et particulièrement la France et l'Allemagne puisqu'il s'agit de nos terrains privilégiés.

¹⁰⁴³ Le projet EJAtlas émane de l'Université autonome de Barcelone, il est dirigé par Leth Temper et Joan Martinez Alier et coordonné par Daniela del Bene. Ressource disponible en ligne et consultée le 08/09/2020.

URL : <https://ejatlas.org/>

¹⁰⁴⁴ Ressource disponible en ligne et consultée le 08/09/2020.

URL : <https://blogs.mediapart.fr/edition/notre-dame-des-landes-du-bocage-au-blocage/article/151112/carte-des-grands-projets-inut>

¹⁰⁴⁵ Au sens de continent européen (pays non UE compris), associant la Russie et la Turquie.

¹⁰⁴⁶ Selon l'auteure il s'agit d'une liste non exhaustive, qu'elle a constitué à partir de son travail empirique, de l'EJAtlas et de la Carte de Nicolas Haeringer pour *Médiapart*. Ressource disponible en ligne et consultée le 08/09/2020.

URL : <http://stophs2.org/wp-content/uploads/2014/12/D-Robert-Social-movements-against-UIMP.compressed.pdf>

¹⁰⁴⁷ Villes : NDDL, Stuttgart, Bayonne, Hendaye, Rosia Montana.

¹⁰⁴⁸ Région : piémont italien (Val de Suse).

¹⁰⁴⁹ Officiellement annulé en janvier 2018 mais qui continue d'être le support d'une lutte pour des parcelles agricoles (Rédaction de L'express, 2019).

¹⁰⁵⁰ Ces quatre projets sont tous répertoriés par les auteurs des cartes étudiées à l'échelle mondiale (Haeringer, 2012 ; EJAtlas) et européenne (Robert, 2014).

Une hiérarchie peut être établie en fonction de la médiatisation de ces projets. Les luttes contre NDDL et contre la LGV Lyon-Turin sont les plus médiatisées, suivies par Stuttgart 21 puis par l'opposition à la LGV sud-ouest. La comparaison la plus fréquente met en parallèle les protestations à NDDL et à la LGV Lyon-Turin ayant comme points de convergences : la nature de l'infrastructure¹⁰⁵¹ et le cadre européen dans lequel ils s'ancrent¹⁰⁵² ; l'hétérogénéité des opposants¹⁰⁵³ ; ainsi que les motifs de contestation croisant une dimension territoriale¹⁰⁵⁴ et ontologique (Collectif Mauvaise Troupe., 2016 ; Guibert, 2013 ; Quadrupani, 2014, 2018). Notre étude de l'opposition au projet Stuttgart 21 (Chapitre 6) nous permet d'affirmer que ces critères de rapprochement sont également applicables à l'exemple stuttgartois, tel que le propose déjà Géraud Guibert dans un article de 2013 (Guibert, 2013).

Une lutte par et pour l'espace : la mise en place des Forums contre les GPII

Les quatre projets évoqués précédemment ainsi que celui situé en Roumanie¹⁰⁵⁵, font partie d'un groupe de villes et régions qui ont accueilli, entre 2011 et 2016 des **Forums européens contre les GPII** (Figure 84). Durant plusieurs jours se déroulent des discussions entre militants, des débats avec des experts engagés contre le projet, des visites des territoires concernés par les travaux ainsi des manifestations de rue (Binctin, 2014) voire des rassemblements dans les villes symbole du pouvoir. Une journée européenne contre les GPII est organisée en parallèle chaque année le 8 décembre depuis 2010 (Figure 84). Des initiatives et mouvements espagnols basques¹⁰⁵⁶, français¹⁰⁵⁷, et italiens¹⁰⁵⁸ ont signé, en 2010, la Charte d'Hendaye¹⁰⁵⁹ (Annexe 41) défendant une opposition à des projets de nouvelles LGV et « lignes dédiées au fret rapide à grande capacité » pour des motifs similaires à ceux exposés dans la définition des GPII¹⁰⁶⁰. Le premier grand rassemblement a lieu dans le Val de Suse à Venaus et

¹⁰⁵¹ Infrastructures destinées au transport collectif.

¹⁰⁵² Desserte aéroportuaire de l'ouest français pour NDDL, corridors transeuropéens de transport pour la LGV Lyon-Turin.

¹⁰⁵³ Opposants locaux ou étrangers, dont la présence perdure depuis plusieurs décennies.

¹⁰⁵⁴ Lieu et/ou territoire choisi(s) pour l'implantation de l'infrastructure.

¹⁰⁵⁵ Projet d'ouverture d'une mine d'extraction d'or.

¹⁰⁵⁶ LGV Pays Basque et Navarre.

¹⁰⁵⁷ Opposition aux : LGV Paca, LGV Lyon-Turin, LGV Bretagne-Pays de la Loire, LGV SEA, LGV Poitiers-Limoges, LGV Rhin Rhône Sud, la traversés centrale des Pyrénées et LGV GPSO (grands projets sud-ouest).

¹⁰⁵⁸ LGV Lyon-Turin.

¹⁰⁵⁹ Déclaration commune du 23 janvier 2010 publiée en anglais, basque, français et italien.

¹⁰⁶⁰ Contestation de l'utilité, du coût, des impacts écologiques et sociaux de la future infrastructure ainsi qu'une remise en cause du processus de consultation citoyenne dans la période de mise en place du projet (Charte d'Hendaye, 2010).

Bussoleno en août 2011¹⁰⁶¹ (Carte 15) à propos de projets de construction de LGV. Les différents signataires de la Charte d'Hendaye participent à ces trois jours de discussions à propos de projets de transports (LGV, aéroport, ou autoroutes). Le second Forum européen prend place en France à NDDL¹⁰⁶² qui cristallise, sur notre territoire (Carte 15), la lutte contre un projet d'infrastructure, ici de transport aérien. Environ 8 000 personnes y ont participé¹⁰⁶³ et cela se termine¹⁰⁶⁴ par l'annonce de la présence des opposants à NDDL au Forum social mondial¹⁰⁶⁵ de mars 2013 organisé à Tunis ainsi qu'au Forum européen contre les GPII de 2013 programmé à Stuttgart. Les autres Forums contre les GPII se sont déroulés, ensuite, dans des lieux importants de la lutte contre la construction de LGV : Stuttgart¹⁰⁶⁶ en 2013, Bagnaria Arsa¹⁰⁶⁷ en 2015 (Reporterre, 2015)¹⁰⁶⁸ et Bayonne¹⁰⁶⁹ en 2016 (Barroux, 2016)¹⁰⁷⁰ (Figure 84). Le quatrième Forum en Roumanie (Rosia Montana)¹⁰⁷¹ (Astier, 2013 ; Binctin, 2014) (Figure 84) amène une diversification des projets considérés puisqu'il s'agit de l'opposition à l'ouverture d'un site d'extraction d'or (Deshaies, 2009)¹⁰⁷² (Figure 84). L'échelle européenne de ces différents Forums est parfois associée à la prise en compte de problématiques mondiales et confère ainsi une dimension internationale aux luttes contre les GPII étudiées.

¹⁰⁶¹ Page consacrée au 1^{er} Forum social européen consultée le 08/09/2020.

URL : <http://notav-savoie.over-blog.com/article-contre-les-grands-projets-inutiles-forum-du-26-30-aout-2011-80912561.html>

¹⁰⁶² Site du 2^{ème} Forum social européen consulté le 08/09/2020.

URL: <http://forum-gpii-2012-ndl.blogspot.com/>

¹⁰⁶³ Des militant engagés contre Stuttgart 21 participent à cet événement.

¹⁰⁶⁴ Déclaration de clôture disponible en ligne et consultée en ligne le 08/09/2020.

URL : <http://forum-gpii-2012-ndl.blogspot.com/2012/07/declaration-de-cloture-du-2eme-forum.html>

¹⁰⁶⁵ Événement annuel organisé depuis 2001 regroupant des citoyens altermondialistes pour des conférences et des débats dans une ville symbole d'une lutte. La déclinaison continentale européenne (Forum social européen) a été mise en place en 2002.

¹⁰⁶⁶ Site internet consacré au 3^{ème} Forum contre les GPII, consulté le 08/09/2020.

URL : <http://xn--drittes-europisches-forum-xec.de/>

¹⁰⁶⁷ Opposition au corridor transeuropéen de transport n°3 (Carte 10) qui traverse la région du Frioul.

Site internet consacré au 4^{ème} Forum contre les GPII, consulté le 08/09/2020.

URL : <http://notavbs.org/17-19-luglio-2015-bagnaria-arsa-5-forum-contro-le-grandi-opere-inutili-e-imposte.html>

¹⁰⁶⁸ Article disponible en ligne et consulté le 08/09/2020.

URL : <https://reporterre.net/L-Europe-Elle-est-a-Rosia-Montana>

¹⁰⁶⁹ Informations pratiques et affiche disponibles en ligne et consultées le 08/09/2020.

URL : <http://utv65.e-monsite.com/pages/diaporama/6eme-forum-des-gpii-de-bayonne.html>

¹⁰⁷⁰ Convergence des luttes contre des projets jugés non légitimes dans différents pays européens (Allemagne, Espagne, France, Italie). Article disponible en ligne et consulté le 11/09/2020.

URL : https://www.lemonde.fr/planete/article/2016/07/18/aeroport-lignes-a-grande-vitesse-les-militants-contre-les-projets-inutiles-se-coordonnent_4971030_3244.html

¹⁰⁷¹ Programme disponible en ligne et consulté le 08/09/2020.

URL: <http://www.presidioeuropa.net/>

¹⁰⁷² Article disponible en ligne qui donne des informations sur le site en lui-même, disponible en ligne et consulté le 08/09/2020.

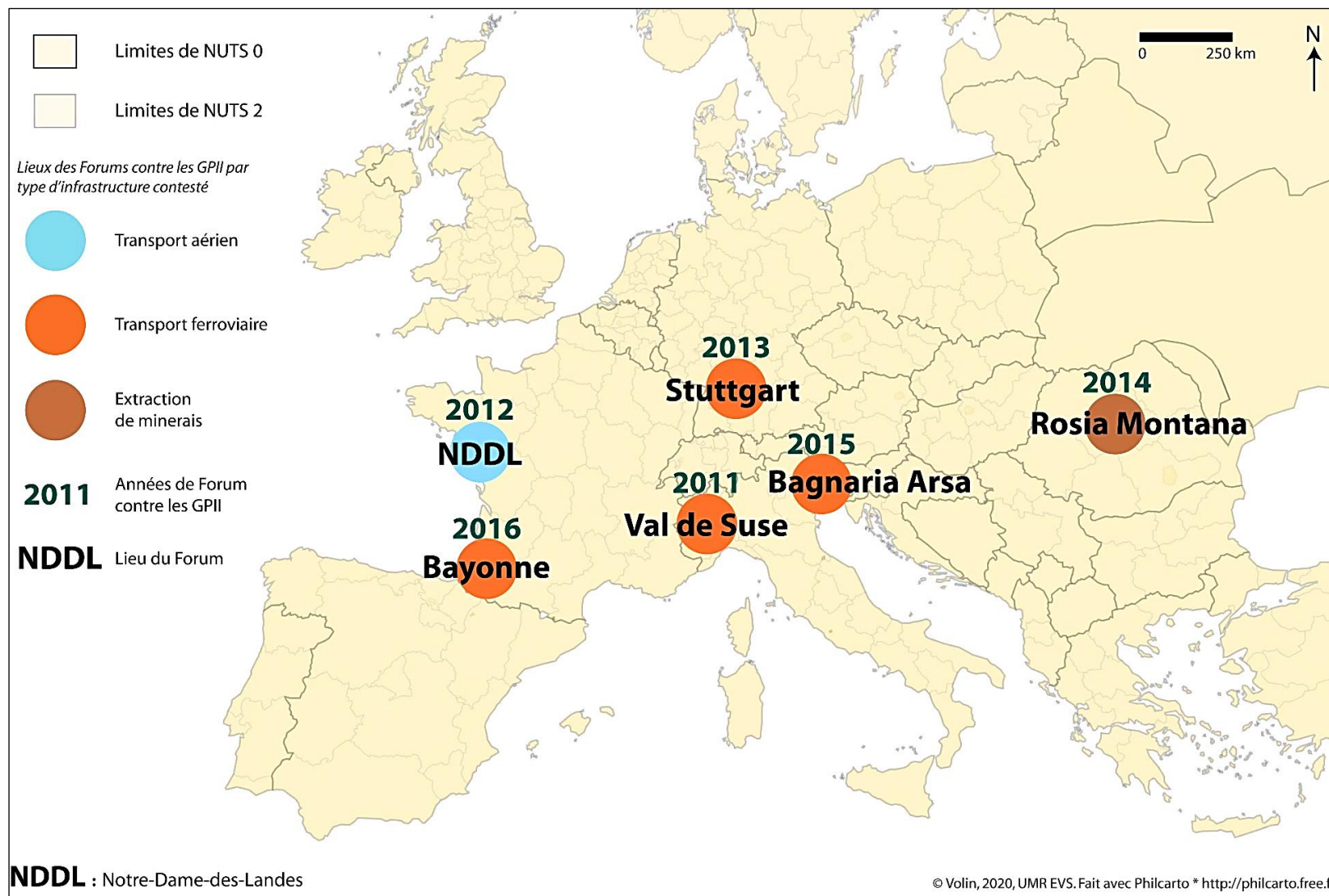
URL : <http://journals.openedition.org/rge/1839>

La signature, par les participants aux Forums européen contre les GPII, de la Charte de Tunis¹⁰⁷³ opère une synthèse des argumentaires contre ces projets tant sur la nature, la mise en place que le modèle économique sous-jacent. Nous retenons également la réflexion géographique menée par les militants qui dénoncent le fait que : « ces projets s'inscrivent dans une logique de concurrence exacerbée entre les territoires » (Charte de Tunis, 2013) (Figure 84). Une prise de conscience des enjeux territoriaux est avérée, ce que nous avons déjà présenté à propos du projet Stuttgart 21. En parallèle, la déclaration finale de ce Forum Social Mondial de 2013 explicite, selon nous, une généralisation des motifs de contestation¹⁰⁷⁴, ce que nous développerons davantage à la fin de ce chapitre.

¹⁰⁷³ Texte disponible et consulté en ligne le 08/09/2020.

URL : <http://forum-gpii-2012-ndl.blogspot.com/2013/05/grands-projets-inutiles-imposes-la.html>

¹⁰⁷⁴ Il est ainsi proposé par les militants de lutter, entre autres, contre les firmes transnationales, contre les violences faites aux femmes et en faveur de la justice climatique.



Carte 15 : Localisation des différents Forums contre les GPII (2011-2016)
 Sources : Recension bibliographique de l'auteur

L'ensemble des projets¹⁰⁷⁵ recensés dans la Carte 15 sont représentés sur une bannière emblème des GPII contestés (Figure 85)¹⁰⁷⁶ avec deux projets que n'avons pas évoqués précédemment, celui de la LGV anglaise¹⁰⁷⁷ et celui de la LGV marocaine¹⁰⁷⁸. L'association *Presidioeuropa*¹⁰⁷⁹ donne un aperçu de chacun des projets sous la forme d'une pancarte sur le dos d'un éléphant blanc. Le choix de cet animal pour porter ces GPII repose sur une légende populaire asiatique¹⁰⁸⁰ qui raconte que la prise en charge d'un éléphant blanc requiert du temps et de l'argent puisque celui-ci étant sacré il ne peut pas travailler et demeure un « colosse aux pieds d'argile » (Coiffard-Grosdoy, 2013). Il peut ainsi devenir un « cadeau empoisonné », inutile et que l'on est obligé de conserver, tout comme les grands projets dénoncés (Figure 84). La liste des GPII européens s'est internationalisée et prend en compte des projets implantés à l'extérieur de l'Europe¹⁰⁸¹. Les cartes localisant les GPII à l'échelle mondiale (Haeringer, 2012 ; EJAAtlas) symbolisent une mobilisation des citoyens contre des grands projets d'infrastructures non spécifiques au continent européen. Parmi les sites emblématiques européens, celui de Rosia Montana n'est pas représenté sur la Figure 85. Nous pouvons supposer que la nature¹⁰⁸² de ce chantier ne correspond à la majorité des projets récusés par les militants¹⁰⁸³ (Astier, 2013).

¹⁰⁷⁵ Stuttgart 21, aht ez (LGV sud-ouest), NO TAV (LGV Lyon-Turin), aéroport non (projet NDDL).

¹⁰⁷⁶ Excepté le projet d'ouverture d'une mine d'extraction d'or en Roumanie.

¹⁰⁷⁷ STOP HS2 : opposition à un projet de LGV en Angleterre ayant pour objectif la réalisation d'une desserte verticale du pays (25 gares du nord ou sud). Site officiel du projet consulté le 08/09/2020.

URL : <https://www.hs2.org.uk/>

¹⁰⁷⁸ Ligne inaugurée en novembre 2018. STOP TGV Tanger-Casablanca : opposition à la construction d'une LGV au Maroc, texte de 2012 « Appel STOP TGV » disponible en ligne et consulté le 08/09/2020.

URL : http://www.cadtm.org/spip.php?page=imprimer&id_article=7624

¹⁰⁷⁹ Il s'agit d'une des associations importantes (personnes impliquées, médiatisation) de la lutte contre la LGV Lyon-Turin.

¹⁰⁸⁰ Narration transmise par *Presidioeuropa*, disponible en ligne et consultée en ligne le 08/09/2020.

URL: <http://www.presidioeuropa.net/>

¹⁰⁸¹ La LGV Tanger-Casablanca par exemple.

¹⁰⁸² Il s'agit d'une extraction de minerais tandis que les autres projets concernent des LGV.

¹⁰⁸³ Dans le cas roumain, les arguments écologiques de défense de l'environnement prévalent étant donné les risques de pollution engendrés par la mise en place d'une mine d'extraction d'or.



Figure 85 : Pancarte symbole des GPII avec les différents projets contestés représentés
Source : *Presidioeuropa*¹⁰⁸⁴

Notre analyse de ces GPII, après l'étude de leurs ancrages temporels et territoriaux dans la décennie 2010, s'est intéressée aux dimensions spatiales de ces mouvements et a mis en lumière une forme d'occupation de l'espace (par l'intermédiaire des Forums contre les GPII) pouvant être considérée comme une lutte par et pour l'espace. Un lieu symbolique est choisi pour chaque forum en tant qu'instrument de la lutte (lutte par l'espace) et objet de celle-ci (lutte pour l'espace). À Stuttgart lors du 3ème Forum contre les GPII (Figure 86 et Figure 87) le site de Wagenhallen a été sélectionné par les organisateurs de l'événement puisqu'il est situé dans un des quartiers réhabilités par le projet Stuttgart 21. En 2013 ce site incarne encore un territoire non habité situé entre un cimetière et des zones d'activités industrielles, devenu depuis un lieu dédié à la création artistique¹⁰⁸⁵ (Kunstverein Wagenhallen, 2019)¹⁰⁸⁶.

¹⁰⁸⁴ Photographie disponible sur le site internet de l'association consultée le 08/09/2020.

URL : <http://www.presidioeuropa.net/>

¹⁰⁸⁵ Des artistes ont investi les lieux depuis 2004. Leur nombre a fortement augmenté durant la deuxième moitié de la décennie 2010.

¹⁰⁸⁶ Document disponible en ligne et consulté le 08/09/2020.

URL : http://kunstverein-wagenhalle.de/wp-content/uploads/2020/02/TC1_Arbeitspapier_Digital_190830_Nord.pdf

Dans le cadre du projet Stuttgart 21, Wagenhallen est depuis juillet 2016¹⁰⁸⁷, sur décision du conseil municipal¹⁰⁸⁸, un espace protégé dédié à l'art nommé « la ville conteneur – espace protégé consacré aux arts »¹⁰⁸⁹ (Kunstverein Wagenhallen, 2019) (Chapitre 4). Cet exemple illustre l'appropriation d'un nouveau lieu par les opposants à un projet à la suite d'un événement organisé par la société civile. Nous avons déjà étudié au cours du chapitre 6 l'occupation récurrente des espaces du projet et des espaces du pouvoir afin d'ancrer la contestation dans les territoires revendiqués. Les lieux choisis pour accueillir les Forums européens contre les GPII incarnent ainsi des territoires défendus par les opposants dans lesquels s'opère une lutte par et pour l'espace. Dans le cas de NDDL et du Val de Suse, l'installation d'une Zone à défendre (ZAD) (Des plumes dans le goudron, 2018) atteste d'une double conflictualité ayant pour enjeu l'espace. Les opposants ont occupé, le plus souvent illégalement, des terrains sur lesquels ils peuvent se rassembler et exprimer leur désaccord avec le projet envisagé par les acteurs publics. À la différence de Stuttgart, les lieux que se sont octroyés les opposants à NDDL ou au TAV étaient et sont parfois encore menacés de destruction. Dans le cadre de l'opposition à Stuttgart 21, le lieu investi par le Forum européen contre les GPII possède désormais une autre fonction indépendante de l'opposition au projet ferroviaire et urbain local. L'organisation du 3ème Forum européen contre les GPII (Figure 86 et Figure 87) a permis d'investir un autre lieu du projet au cœur du futur quartier Rosenstein, peu conquis par les mouvements de contestation. Il semble ainsi exister des points de convergence mais aussi de divergence entre les différentes oppositions présentes lors des Forums annuels contre les GPII. Quel statut possède l'opposition à Stuttgart 21 ? Participe-t-elle complètement à ce réseau européen, voire mondial, de luttes ?

¹⁰⁸⁷ Communiqué du 25/07/2016 rédigé par la ville de Stuttgart à propos de l'inauguration de la zone consacrée aux arts située à Wagenhallen, disponible en ligne et consulté le 08/09/2020.

URL : <https://www.stuttgart-meine-stadt.de/file/57bd7f3ed6f3dbba7e2b10dc/>

¹⁰⁸⁸ La ville a permis la création dès 2015 d'un espace temporaire dédié à la production artistique intitulé TAUT (*Temporary Artists Utopia Tool*) installé à Wagenhallen. Le conseil municipal s'engage cette même année à conserver ce lieu culturel et à le rénover à partir de 2017.

¹⁰⁸⁹ *Container City – Kulturschutzgebiet Wagenhallen*. Cette mesure préserve les installations présentes dans cet espace et empêche leur destruction.



Figure 86 : Affiche de présentation du 3^{ème} Forum européen contre les GII (recto)



Figure 87 : Affiche de présentation du 3^{ème} Forum européen contre les GII (verso)

Auteur : Association *Parkschützer*
 Source : Site internet consacré au 3^{ème} Forum¹⁰⁹⁰

¹⁰⁹⁰ Site internet du 3^{ème} Forum contre les GII consulté le 08/09/2020.

URL: <http://xn--drittes-europaisches-forum-xec.de/>

7.1.2. : L'opposition à Stuttgart 21, actrice ou simple participante aux GPII ?

Quel statut dans le réseau des GPII ? Étendard¹⁰⁹¹ ou projet au cœur des GPII ?

« La taille d'un projet est-elle vraiment un indicateur de son caractère contestable ou inutile, ou n'est-ce pas seulement une facilité pour mener un combat contre les projets les plus visibles ? » (Guibert, 2013, p.198). La question posée par Géraud Guibert dans un article de 2013 (Guibert, 2013) permet d'envisager le lien complexe entre le rayonnement de l'opposition, qui peut aller jusque sur la scène européenne par l'intermédiaire des médias, et la réalité des motifs de mécontentement. Notre travail bibliographique et empirique a permis d'apporter des éléments d'évaluation du statut de S21 parmi les autres GPII européens érigés en symbole de la lutte contre des grands projets d'infrastructures.

Dans un premier temps nous avons pu prendre conscience de l'intérêt effectif porté, d'une part aux GPII par des citoyens opposés à S21 et d'autre part à S21 par les citoyens extérieurs engagés dans d'autres luttes (NDDL, LGV Lyon-Turin...). La Figure 88 schématise les relations existantes entre les mouvements d'opposition engagés contre Stuttgart 21 et les collectifs mobilisés, en Europe, contre les GPII et participant activement aux événements transnationaux évoqués précédemment (Forum européen contre les GPII et/ou Forum social mondial). Nous émettons l'hypothèse qu'il existe un pont entre certains opposants locaux à S21 et des militants engagés dans la lutte contre les GPII. Le caractère trans-territorial de la contestation des GPII permettrait l'entrée du projet S21 dans la liste des GPII et autoriserait l'inclusion des militants dans des groupes transnationaux et ainsi d'augmenter le nombre d'opposants à S21. La boucle de reconnaissance est fermée par la possibilité, pour les militants dénonçant les GPII, d'avoir connaissance d'un nouvel espace de lutte et de comprendre les singularités et les ressemblances avec les autres territoires supports de différends à propos de grands projets. Nous allons, à présent, exposer les arguments servant à confirmer ou infirmer notre hypothèse.

¹⁰⁹¹ "flagship project".

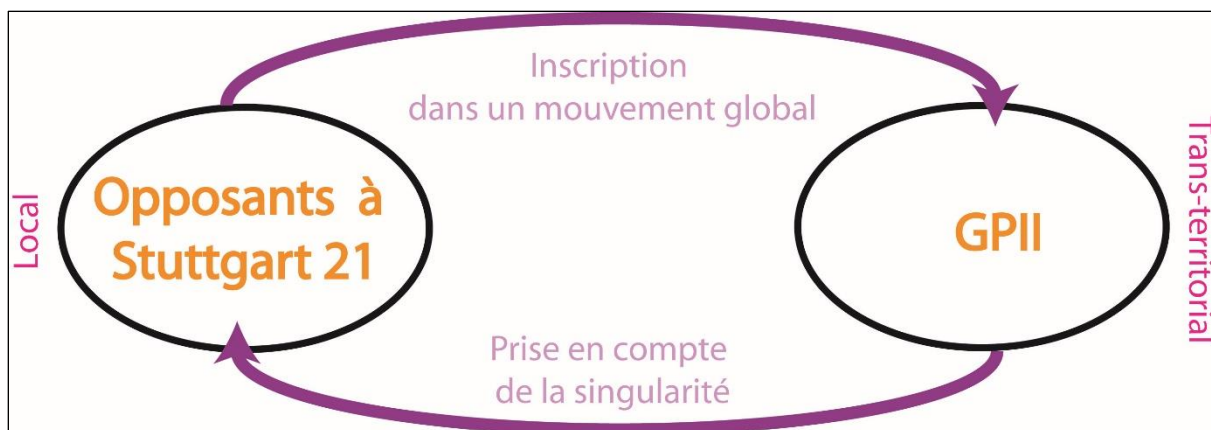


Figure 88 : Reconnaissance mutuelle entre opposition locale et réseaux de contestation
Auteure : © Volin, 2020, UMR EVS

Les recherches effectuées par Diane Robert (Robert, 2014) , dans le cadre de son mémoire de recherche, attestent de la participation du collectif « Vivre à Stuttgart – pas de Stuttgart 21 » aux quatre premiers Forums européen contre les GPII¹⁰⁹², ce que nos propres investigations ont confirmé (Stuttgart 21 international, 2012). Des citoyens de la région de Stuttgart opposés à Stuttgart 21 étaient également présents au cinquième et au sixième Forum contre les GPII (Figure 84) (Bouchet, 2016 ; Fourniau, 2018) (ONP 17). Nous avons recensé un ou plusieurs collectifs présents à ces événements dont le collectif « Stuttgart 21 est partout » qui apparaît comme le groupe présent à l’international pour faire connaître les écueils du projet S21. Des militants des associations « K21 » ou « Bei Abriss Aufstand » ont également été photographiés en tant que participants à un ou plusieurs Forums (Fourniau, 2018). La présence d’opposants à S21 au sein des différents Forum européen contre les GPII poursuit, selon nous, deux objectifs. D’un côté ils affirment leur soutien aux opposants à d’autres grands projets, en particulier d’infrastructures¹⁰⁹³, et d’un autre côté ils portent à la connaissance d’autres militants la lutte contre S21. Parallèlement les manifestants à Stuttgart affirment « ne pas être seuls » (ONP 17) et sont soutenus par des groupes, associations, initiatives en dehors du territoire national, ce qui nous a été rapporté en entretien : « Nous avons des opposants à S21 à l’étranger » (E4, 2015). Une mise en réseau des luttes s’opère ainsi progressivement, à laquelle participent certains opposants locaux à Stuttgart 21, notamment les associations « Stuttgart 21 international » et « les Robins des bois »¹⁰⁹⁴.

¹⁰⁹² Ses recherches se terminent en 2014. Des opposants à Stuttgart ont participé au premier Forum en Italie, au deuxième en France (Stuttgart 21 international, 2012) et au quatrième en Roumanie. Nous ne prenons pas ici en compte le troisième forum puisqu’il s’est déroulé sur le lieu support de la lutte, les collectifs locaux engagés contre S21 étaient nécessairement présents.

¹⁰⁹³ Cela concerne tous les GPII dont les sites ont été le support des Forums, excepté le projet d’ouverture d’une mine d’extraction d’or en Roumanie.

¹⁰⁹⁴ Robin Wood.

En complément de la participation d'opposants à S21 à des événements internationaux, la médiatisation outre-Rhin de ce conflit participe, également, à faire connaître le projet par une diffusion de l'information (relativement objective) notamment (et surtout)¹⁰⁹⁵ auprès de citoyens mobilisés contre d'autres projets d'aménagement. L'article d'Olivier Mary publié en mars 2014 explique succinctement le projet Stuttgart 21 dans une série de reportages à propos des GPII (Mary, 2014). Le parti politique français « Europe Écologie Les Verts » avait également publié dès 2012 un court texte (EELV, 2012) expliquant le processus de sortie de crise amorcé fin 2011 par la nouvelle coalition, qui dirigea le *Land* de 2011 à 2016, grâce à la nomination d'un médiateur. Les auteurs regrettent, en 2012, que les acteurs publics français porteurs du projet de nouvel aéroport à NDDL ne se soient pas inspirés de cette décision.

Certains médias français ont, pour leur part, introduit une dimension comparative entre le projet aéroportuaire à NDDL et S21¹⁰⁹⁶, fondée sur des décisions politiques controversées. L'article de Frédéric Lemaître publié dans *Le Monde* le 15 février 2016 (Lemaître, 2016) met en évidence les arguments qui expliquent que François Hollande ait pris appui sur le référendum organisé en novembre 2011 dans le *Land* du BW à propos de S21 afin de concevoir celui au sujet du nouvel aéroport à NDDL. Cette démonstration est confirmée par une autre journaliste dans un article publié en juin 2016 dans *Reporterre* (Bonnebas, 2016) : « Il y avait un grand projet en Allemagne, à Stuttgart : une gare qui n'arrivait pas à se faire. Eh bien c'est à partir d'un référendum que la chose s'est faite, les électeurs ont tranché » (extrait d'interview de François Hollande, président de la République française en février 2016). La comparaison entre les deux projets considérés ne semble pas valable sur le fond si nous considérons la nature des infrastructures et la situation des deux villes¹⁰⁹⁷. En effet, le site de NDDL est rural, situé dans le bocage breton, tandis que Stuttgart représente un contexte urbain dense (E4, 2015). nous pouvons faire l'hypothèse que le parallèle entre les deux projets transparaît dans les écrits et les discours des militants lorsque cela sert leur propos reliant échelle locale/régionale et transnationale.

¹⁰⁹⁵ Les médias qui relatent les mobilisations contre Stuttgart 21 sont, pour la plupart, catégorisés en tant que médias d'opposition à d'autres grands projets (*Reporterre*, *Le Monde diplomatique* par exemple).

¹⁰⁹⁶ Nous rappelons que la comparaison entre différents GPII (dont Stuttgart 21) demeure centrale pour l'argumentaire des opposants à ces grands projets d'infrastructures. La mise en parallèle de projets apparaît récurrente sans être toujours justifiée.

¹⁰⁹⁷ Métropole régionale près de l'Atlantique (NNDL-Nantes), métropole régionale au cœur de la dorsale européenne (Stuttgart).

Nous présentons ici deux arguments qui valident l'hypothèse d'une distinction à établir entre une opposition locale, historique et pérenne à S21, et la volonté de certains militants d'internationaliser cette lutte. Cette différenciation possède une signification forte dans la mesure où cela permet de considérer d'abord les singularités du projet et de son site avant de généraliser les motifs de contestation. L'absence de collectif(s) engagé(s) contre S21 lors de la signature de la Charte d'Hendaye en 2010 n'inscrit pas ce projet dans la liste des premiers actes fondateurs d'un mouvement transnational contre les GPII. Le second constat met en évidence le fait que l'organisation du troisième Forum européen contre les GPII incombait principalement à des groupes contestataires minoritaires. La recension des principaux administrateurs de cet événement à Stuttgart a permis une catégorisation en trois groupes des collectifs¹⁰⁹⁸, sans que nous ayons pu identifier d'acteurs historiques de la lutte contre S21 (Chapitre 6). L'absence de partis politiques locaux dans l'organisation du 3^{ème} Forum contre les GPII ainsi que celle d'associations historiques de la contestation à Stuttgart amène à une double conclusion. L'opposition à S21 peut, parfois, être considérée comme un faire-valoir au sein du réseau européen mobilisé contre les GPII. En parallèle, notre travail bibliographique et empirique confirme l'engagement de certains opposants à S21 à une échelle plus petite et dans le but de mettre en lumière des motifs de contestation génériques. En tant que géographe nous pouvons conclure à la création de liens réticulaires entre trois sites emblématiques de l'engagement contre les GPII (Figure 89). Il existe, toutefois, une différence d'interpénétration de ces projets contestés avec le noyau transeuropéen réunis contre les GPII. L'antériorité, la récurrence des Forums européens, l'affluence observée dans ces rencontres, ainsi que la médiatisation des projets considérés attestent d'interrelations plus grandes entre les acteurs fédérés par l'opposition aux GPII et les collectifs locaux mettant en cause la construction d'un nouvel aéroport à NDDL ou l'édification d'une LGV entre Lyon et Turin (NO-TAV) par rapport à la désapprobation de la rénovation de la gare centrale de Stuttgart.

¹⁰⁹⁸ Une première catégorie isole le porteur de l'événement, l'initiative interculturelle (*Die Anstifter*). La deuxième catégorie regroupe six initiatives localisées (*Ortsgruppen*) situées dans des arrondissements de Stuttgart (*OFC Rote Karte – Parkschützer für den VfB Stuttgart ; ATTAC Schorndorf ; Aktionbündnis Castor-Widerstand Neckarwestheim, Ostend Obenbleiber, Bad cannstatter gegen S21*) ou dans des villes environnantes (*Bürgerinitiative AntiAtom Ludwigsburg*). La troisième catégorie rassemble quatre associations généralistes engagées en faveur d'un corps de métier (*GewerchafterInnen gegen Stuttgart 21*), pour lutter contre les violences policières (*Bewegung 30.09*), pour la défense des espaces naturels (*Robin Wood*) ou pour favoriser les circuits courts alimentaires (*Die Versorger*).

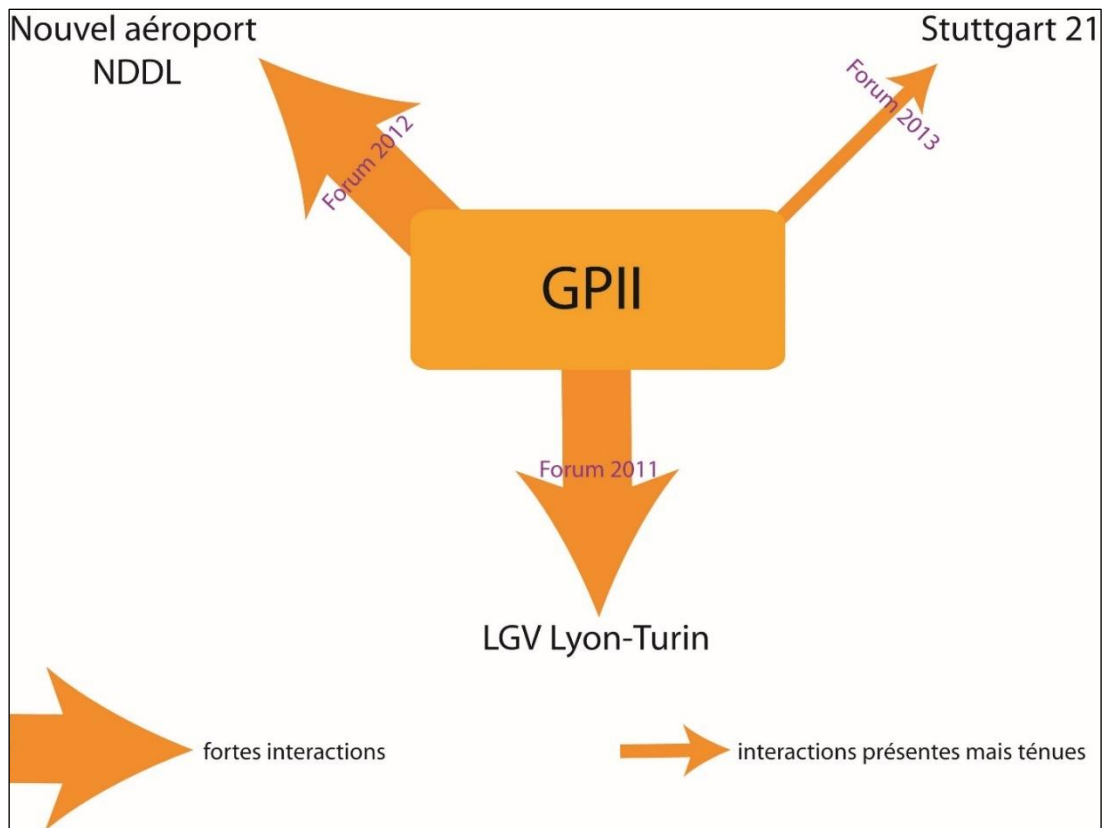


Figure 89 : Interactions entre les différents projets et le réseau GPII
Auteur : Volin, 2019, UMR EVS

Les points d'achoppement de ce réseau : pour une prise en compte dépassionnée de la contestation

Pour terminer cette sous-partie nous considérons un dernier élément d'analyse du lien complexe entre opposition générale aux GPII et originalité des cas d'étude. Les recherches de Géraud Guibert (Guibert, 2013) et Barnabé Binctin (Binctin, 2014) prennent en considération le rôle des partis politiques dans le processus de contestation des GPII. « La société civile hésite sur la relation avec le monde politique : faut-il l'associer ou s'en tenir le plus éloigné possible ? » (Binctin, 2014). Ces interrogations sont justifiées, selon les individus opposés aux GPII, qui veulent éviter toute récupération politique. Une forte politisation pourrait ainsi profiter aux acteurs politiques mais pas à la société civile et desservir la lutte contre le projet visé.

Lors du quatrième Forum contre les GPII, les organisateurs ont confirmé l'absence d'alliances avec des partis politiques locaux, régionaux ou nationaux (Binctin, 2014). Le contexte politique national détermine fortement l'adoption de cette prise de position comme cela fut le cas en Roumanie où a eu lieu le Forum contre les GPII en 2014, et qui a refusé tout lien avec des partis politiques jugés corrompus et peu fiables (Binctin, 2014). Le risque qu'un mouvement d'opposition soit instrumentalisé transcende les GPII dans un contexte de remise en cause globale du système politique, économique et social dans lequel nous vivons. La désapprobation du modèle capitaliste peut ainsi conférer une dimension transnationale à certains événements contre des projets d'aménagement (E12, 2015) en rassemblant différentes luttes situées à l'international. Pour les militants, la question importante demeure de déterminer « comment, avec qui et sur quels terrains prolonger efficacement la lutte ? » (Binctin, 2014), ce qui sera abordé dans la sous-partie suivante.

Conclusion de la section 7.1

Après avoir décrypté l'ensemble des échelons mobilisés par les opposants à S21, nous allons adopter un point de vue distancié sur le conflit et poser la question de l'effectivité d'une montée en généralité des revendications.

7.2 : Changement d'échelle des motifs de contestation

Nous dissocions ici les arguments qui sont liés au contexte dans lequel se déroule l'opposition, Stuttgart et le *Land* du BW, des motifs qui symbolisent des revendications générales. Plus de 20 ans après le début de la contestation et dans une décennie (2010) au cours de laquelle ont fortement émergé des éléments transnationaux, quels enjeux continuent d'être mis en exergue ?

7.2.1. : Autres terrains, autres luttes

Vers un changement d'échelle des motifs de contestation ?

Les analyses de Jacques Lolive (1997) et Martine Drodz (2012) ont montré qu'il pouvait exister une « montée en généralité » des motifs d'opposition grâce à « une reformulation de l'intérêt général porté par le projet ». Cela peut se traduire sur le terrain par la reformulation des revendications dans le but de dépasser la contestation localisée (Lecourt, 2003). Cette évolution vers un macro-conflit, ainsi que l'a étudiée Arnaud Lecourt dans sa thèse (Ibid.) peut, selon nous, être observable à propos du conflit contre S21. La nécessaire prise en compte des différentes échelles de la lutte (cf. supra) et de la multitude d'enjeux dans l'opposition (Pailloux, 2015) à S21 permet de confirmer l'hypothèse selon laquelle la contestation étudiée peut aussi être qualifiée de macro-conflit. Il n'est pas envisageable de cantonner S21 à un cas parmi d'autres des GPII, néanmoins l'inscription dans ce réseau permettrait, selon Anne-Laure Pailloux (Pailloux, 2015), de désenclaver la lutte et d'envisager une prise en compte de celle-ci à une petite échelle (nationale, transnationale). Des opposants ont ainsi discrédité l'argument défendu par Angela Merkel selon lequel « Stuttgart 21 est un projet de transport important pour l'Europe »¹⁰⁹⁹ (Palmer, 2010). Boris Palmer¹¹⁰⁰ réfute, dans son texte, l'analyse multiscale opérée par les porteurs du projet au sujet de la « légendaire Magistrale » (*Kochenwochenzeitung*, 2016)¹¹⁰¹.

¹⁰⁹⁹ „Stuttgart 21 ist ein wichtiges Verkehrsprojekt für Europa“.

¹¹⁰⁰ Maire de Tübingen et opposant au projet S21.

¹¹⁰¹ „die legendäre Magistrale“. Article complet disponible en ligne et consulté le 09/09/2020.

URL : <https://www.kontextwochenzeitung.de/politik/294/reise-nach-absurdistan-3990.html>.

En parallèle, les défenseurs de l'alternative K21 démentent également l'importance de la Magistrale européenne (Paris-Bratislava/Budapest)¹¹⁰² en mettant en lumière la portée uniquement régionale du projet S21 (Kopfbahnhof 21, 2010). En complément d'un changement d'échelle de la lutte (considéré conjointement par les opposants et par les porteurs de projet), nous avons pu étudier une montée en généralité des motifs de mécontentement. Les différentes objections peuvent faire partie de revendications plus globales contre le capitalisme, l'arme atomique et dans le but de réduire les impacts du changement climatique et de la crise financière de 2008 (Stuckenbrock et Walendy, 2010). Dans ce contexte, nous avons pu observer, dans les rassemblements des « Manifestations du lundi » (2014-2016), la présence de drapeaux grecs¹¹⁰³ (Photo 43) et des pancartes d'opposition à l'UE¹¹⁰⁴ (Photo 44, ce que nous avons interprété comme une désapprobation des décisions économiques opérées par l'UE et particulièrement la BCE. Les doléances dépassent ici l'échelle locale voire régionale du projet S21 et attestent d'une attention portée à des enjeux économiques et politiques transnationaux. Des extraits de nos entretiens confirment un positionnement réflexif de certains opposants¹¹⁰⁵ qui remettent en cause la manière de penser les projets urbains, S21 étant considéré comme un projet « mal planifié » (E27, 2015). Certains membres de la société civile tentent de repenser les processus d'application de la démocratie dans la mesure où l'actions des acteurs politiques ne semble plus en adéquation avec la volonté des citoyens (E20, 2015).

¹¹⁰² « L'axe Paris-Bratislava reste vide de sens dans la pratique » „Achse Paris-Bratislava ist in der Praxis bedeutungslos“.

¹¹⁰³ La Grèce connaissait alors une crise financière importante durant laquelle, en 2015, le nouveau gouvernement national dirigé par Alexis Tsipras essaya de négocier avec les instances communautaires une aide pour éviter l'aggravation de la dette de l'État grec (Toute l'Europe, 2015). Ces événements du printemps 2015 ont connu une résonance à Stuttgart.

¹¹⁰⁴ La défiance envers les acteurs politiques européens semblait forte durant l'été 2015 du fait du contexte de crise politico-économique en Grèce.

¹¹⁰⁵ L'objectif demeure de s'extraire d'un contexte singulier pour réfléchir de manière déterritorialisée et défendre des principes universels.



Photo 43 : Drapeau grec porté par des manifestants
 Manifestation du lundi (15/06/2015 – ONP 9)



« La politique européenne est morte »

Photo 44 : Croix funéraire désignant
 la politique européenne,
 Manifestation du lundi (13/07/2015 – ONP 13)

Les canaux de diffusion de l'information se sont diversifiés durant la décennie 2010, ce qui correspond à la phase 3 de la contestation (Chapitre 6), et contribuent à une prise en compte du conflit à des échelles plus petites. L'enquête sociologique dirigée par Britta Baumgarten et Dieter Rucht (Rucht et al., 2010a) (Chapitre 6), menée en 2010, a mis en évidence le rôle des médias locaux dans la narration du conflit en soulignant l'importance de la ligne éditoriale choisie. Le quotidien local *Stuttgarter Zeitung* semble avoir changé sa position au cours de la décennie 2010 et ne soutient actuellement plus le projet Stuttgart 21. Les opposants¹¹⁰⁶ ont, de leur côté, créé un hebdomadaire électronique appelé « journal hebdomadaire de contexte »¹¹⁰⁷ en 2011¹¹⁰⁸ (E29, 2016) qui affirme son indépendance vis-à-vis des autres médias (partiaux selon les membres de ce journal). Celui-ci offre une tribune libre sur le sujet du projet S21¹¹⁰⁹ ainsi que sur l'ensemble des thèmes présents dans l'actualité nationale (entre autres politique, économie, société).

¹¹⁰⁶ Des stuttgartois sont à l'origine de la création de ce média affiché comme indépendant et autofinancé par les adhérents et éventuels donateurs.

¹¹⁰⁷ *Kontextwochenzeitung*, disponible uniquement en version électronique.

URL: <https://www.kontextwochenzeitung.de/>

¹¹⁰⁸ Le contexte politique délétère et l'enlèvement du projet Stuttgart 21 ont été les éléments moteurs de la fondation de ce nouveau média.

¹¹⁰⁹ Un dossier à part entière est consacré à Stuttgart 21, disponible en ligne et consulté le 09/09/2020.

URL: <https://www.kontextwochenzeitung.de/dossiers/das-jahrhundertloch-stuttgart-21.html>

Les médias nationaux rendent compte, en partie, des événements qui se déroulent à Stuttgart à partir du « Jeudi noir » (30 septembre 2010)¹¹¹⁰ (Rucht et al., 2010a) dans la mesure où l'indignation fut générale en Allemagne et relayée par des journaux allemands lus dans le monde¹¹¹¹ (Chapitre 6). Les magazines et journaux : *Die Stern*, *Der Spiegel*, le *Frankfurter Allgemeine Zeitung* et le *Süddeutsche Zeitung*, prennent en considération Stuttgart 21 avec une double posture (E20, 2015). D'un côté ils montrent en quoi S21 incarne un exemple de projet d'aménagement contesté dans un souci de généralisation des motifs de contestation autour des grands projets qui se déroulent en Allemagne. D'un autre côté les spécificités du projet et de la contestation à Stuttgart 21 sont rarement étudiées ce qui ne permet pas une appréhension globale objective de ce sujet. Les médias traditionnels (presse écrite, émissions de radios et de télévision) ont participé à la diffusion des arguments en faveur et en opposition au projet conjointement à la multiplication des médias numériques. Les nouvelles technologies de la communication ainsi que les réseaux sociaux¹¹¹² jouent un rôle important dans l'organisation et la diffusion du conflit (Baumgarten et Rucht, 2013). Le journal en ligne intitulé « journal hebdomadaire de contexte » ainsi que les nombreux blogs, plateformes de diffusion de vidéos¹¹¹³ et pages Facebook¹¹¹⁴ facilitent une circulation rapide, capillaire et transnationale de l'information ainsi que des échanges entre les opposants¹¹¹⁵. Les sociologues des mobilisations (Des plumes dans le goudron, 2018 ; Fillieule, Mathieu et Péchu, 2009) se sont intéressés à ces nouveaux mouvements sociaux transnationaux (S21, no TAV, GPII à une échelle plus petite) et ont montré que la transnationalisation d'un mouvement n'est pas une nouveauté, néanmoins sa communication par l'intermédiaire des réseaux sociaux constitue une transformation récente que nous avons pu observer au sujet de S21. Nous avons pu étudier précédemment les ressemblances revendiquées entre des projets contestés à l'échelle européenne. Nous nous intéressons à présent au cadre national. Quels autres projets allemands sont comparés à S21 ? Quels types d'aménagement sont au cœur de la contestation et quels sites sont concernés ?

¹¹¹⁰ Des articles avaient déjà été publiés précédemment à propos du projet Stuttgart 21, néanmoins après les événements de septembre 2010, une croissance du nombre d'article à ce sujet a pu être constatée.

¹¹¹¹ *Die Zeit* ou le *FAZ*.

¹¹¹² « Des services Web qui permettent aux individus de construire un profil public ou semi-public dans le cadre d'un système délimité, d'articuler une liste d'autres utilisateurs avec lesquels ils partagent des relations et de voir et de croiser leurs listes de relations et celles faites par d'autres à travers la plate-forme » (Boyd et Ellison, 2007) traduction de Dominique Cardon (Cardon, 2020).

¹¹¹³ *Fluegel.tv* par exemple qui permet de regarder en ligne, *a posteriori*, les discours des orateurs durant les Manifestations du lundi.

URL: <https://www.fluegel.tv/>

¹¹¹⁴ Par exemple page Facebook du groupe *Kein S21*, consultée le 09/09/2020.

URL: <https://de-de.facebook.com/keinstuttgart21>

¹¹¹⁵ Affranchis des contraintes de lieux, de temps voire de langues.

Stuttgart 21, un projet contesté parmi d'autres en Allemagne : convergences et divergences

Le *Land* du Bade-Wurtemberg a été le théâtre dans les années 1970 d'une lutte sociale contre un projet de construction d'une centrale nucléaire¹¹¹⁶ (BUND, 2018¹¹¹⁷ ; Eith, 2013a, 2013b)¹¹¹⁸ à Wyhl am Kaiserstuhl. Cette commune frontalière a cristallisé l'opposition à l'aménagement d'une infrastructure servant à la production d'énergie (SWR, 2016) et a marqué la mémoire des habitants de la région (E8, 2015 ; E12, 2015 ; E22, 2015). Certains opposants à S21 ont participé, *in situ*, ou se souviennent de la lutte menée jusqu'en 1982, date de l'abandon du projet. Les grands projets d'infrastructures (énergie, transport, bâtiments culturels) continuent d'être au centre de conflits qui se déroulent aujourd'hui en Allemagne durant les différents mandats de la chancelière Angela Merkel (2005-2022). Des projets, dont celui de S21, apparaissent d'intérêt national pour la chancelière (Holl, 2011) (E2, 2015 B) dans la mesure où ils incarnent des installations de grande envergure considérées comme des « projets prestige » (E4, 2014 ; E10, 2015). Son autorité politique (propre et celle de son parti, *CDU*) est conditionnée, entre autres, par l'aboutissement de ces programmes de construction (E2, 2015 B ; E10, 2015). Certains opposants¹¹¹⁹ lui ont ainsi envoyé plusieurs lettres ouvertes en 2013 (Engelhardt et al., 2013) dans lesquelles ils exposent des arguments contre le projet S21¹¹²⁰. Leur mécontentement vis-à-vis des décisions de la Chancelière est visible dans les manifestations¹¹²¹ qui se déroulent à Stuttgart (Photo 45 et Photo 46) par l'intermédiaire de pancartes conçues sur le modèle de celle contre S21.

¹¹¹⁶ Le *Land* présente en 1974 le projet de construction d'une centrale nucléaire proche du Rhin sur la commune de Wyhl am Kaiserstuhl. Des initiatives citoyennes sont créées la même année remettant en cause ce projet. Un référendum communal est organisé en 1975 durant lequel les défenseurs du projet sont plus nombreux que les opposants qui continuent de manifester, notamment sur les lieux du chantier. La répression forte des rassemblements a conduit à une remise en cause générale de la politique et une médiatisation transnationale de cette opposition. Ce projet semble avoir sensibilisé les populations de la région aux préoccupations environnementales et reste un événement marquant de la récente histoire sociale et politique du *Land*. Le reportage de la SWR consacré à l'histoire de la contestation du projet de construction de centrale nucléaire s'intitule „Wyhl? „Nai hämmer gsait!““, consulté en ligne le 10/03/2016.

¹¹¹⁷ Article du BUND Oberrhein qui retrace la chronologie des événements disponible en ligne et consulté le 09/09/2020.

URL: <http://www.bund-rvso.de/wyhl-chronik.html>

¹¹¹⁸ Ulrich Eith est politiste et directeur de l'Institut Wiesneck (Institution d'études politiques du BW).

¹¹¹⁹ Personnalités de l'opposition à Stuttgart 21.

¹¹²⁰ Entre autres : capacités réduites de la future gare, coûts élevés des travaux, remise en cause du pouvoir fédéral qui est absent des discussions à propos du projet.

¹¹²¹ « Manifestation du lundi » ou autre manifestation contre S21.



Photo 45 : Pancarte d'opposition à la chancelière Angela Merkel
(Manifestation à Stuttgart, 2013)
Auteur : DPA, 2013¹¹²²
Source : TAZ



Photo 46 : Pancartes d'opposition à Angela Merkel ainsi que d'autres personnalités politiques
(Manifestation d'opposition au projet à Stuttgart)
Source : Engelhardt et al., 2013

« En Allemagne, les citoyens en colère sont partout » (Lemaître, 2013). Cet article¹¹²³, du quotidien français *Le Monde*, au titre séditieux, permet de prendre en considération d'autres conflits d'aménagement en Allemagne. Deux projets d'infrastructures font l'objet d'une vive contestation, celui du nouvel aéroport de Berlin (Czienskowski, 2016), prédécesseur de Stuttgart 21 en ce qui concerne les « fiascos d'aménagement » (Figure 90 et Figure 91) ainsi que la nouvelle philharmonie de Hambourg (Tableau 26). La comparaison possible avec Stuttgart 21 a été opérée par nos interlocuteurs en entretiens (E2, 2014 ; E4, 2015), néanmoins deux éléments ont été mis en exergue pour souligner les dissemblances entre ces deux projets et celui à Stuttgart. La nature de l'infrastructure (transport aérien à Berlin et salle de musique à Hambourg) dissocie nos trois cas d'étude (Tableau 26) ainsi que la composition sociologique des opposants qui semble moins professionnelle, du point de vue des stuttgartois (E2, 2014, E4, 2015). Les opposants à ces différents projets opèrent la comparaison entre deux (Figure 90) ou trois de ces projets (Figure 91) soulignant l'échec de ceux-ci tels des radeaux à la dérive (Figure 91).

¹¹²² Photographie disponible en ligne et consultée le 09/09/2020.

URL : <https://taz.de/Exklusive-taz-Umfrage/!5072620/>

¹¹²³ Article publié en ligne le 29/06/2013 et consulté le 09/09/2020.

URL : https://www.lemonde.fr/planete/article/2013/06/29/en-allemande-les-citoyens-en-colere-sont-partout_3438941_3244.html

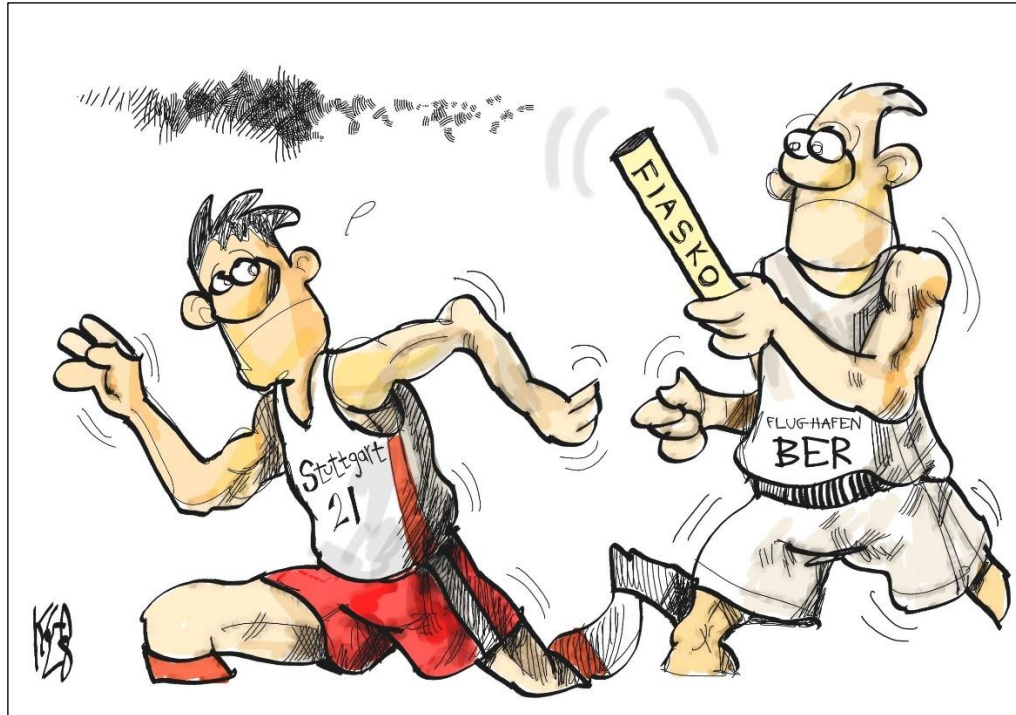


Figure 90 : Dessin satirique montrant le passage de relais entre les « projets fiasco » de nouvel aéroport à Berlin (droite) et de nouvelle gare à Stuttgart (gauche)
 Source et auteur : © Kostas Koufogiorgos, 2012



BER : « non, non, tu ne tiendras pas le coup avec moi ! »
 ELB Philharmonie : « pourquoi cela ? »

Figure 91 : Dessin satirique illustrant les trois projets comme des radeaux échoués en pleine mer
 Source : *Stuttgarter Zeitung*, 14/01/2013
 Auteur : Luft Mohr, 2013

Projet Ville	Type d'infrastructure	Coût prévisionnel Coût effectif	Année d'inauguration prévisionnelle Année effective
<i>Elbphilharmonie</i> ¹¹²⁴ Hambourg	Construction d'un auditorium	77 millions € 789 millions €	2010 2017
<i>Aéroport Willy Brandt Berlin-Brandebourg (BER)</i> ¹¹²⁵ Berlin	Réaménagement de l'aéroport	1,7 milliard € Env. 7 milliards €	2012 Octobre 2020 (?)
<i>Stuttgart 21</i> Stuttgart	Projet d'aménagement ferroviaire et urbain	4,5 milliards € Env. 10 milliards €	2021 2025 (?)

Tableau 26 : Présentation des trois grands projets d'infrastructure en Allemagne faisant l'objet d'une contestation importante

Source : Héraud, 2017 ; Lacour et Tosseri, 2016 ; Mary, 2014

Auteur : Volin, 2019, UMR EVS

Les motifs de contestation sont principalement économiques et politiques à propos du coût très élevé des travaux ainsi que du temps long des chantiers (Héraud, 2017 ; Lacour et Tosseri, 2016). Par ailleurs le projet d'agrandissement d'une mine de lignite à ciel ouvert¹¹²⁶ dans l'arrondissement de Düren (entre Cologne et Aix-la-Chapelle) (Mary, 2014) participe aux débats citoyens au sujet de la préservation des écosystèmes et fait écho au projet de mine d'or en Roumanie présenté au cours du chapitre 6. Les opposants à ce projet¹¹²⁷ se mobilisent contre la destruction de la forêt de Hambach puisqu'il s'agit d'une des plus anciennes forêts d'Allemagne (Rédaction de Reporterre, 2016).

¹¹²⁴ Le chantier culturel estimé comme le plus cher d'Allemagne a été retardé à cause de différends entre les acteurs publics de la municipalité de Hambourg et le constructeur Hochtief (Rédaction Arc info, 2014). La nature de l'infrastructure, estimée par certains opposants comme réservée à une élite, ainsi que le coût exponentiel du projet alimentent l'argumentaire des détracteurs de cette construction (Schwarz, 2010).

¹¹²⁵ Ce nouvel aéroport berlinois doit remplacer les aéroports de la ville : Schönefeld et Tegel. Le coût croissant ainsi que le décalage des travaux par rapport au calendrier prévu n'ont pas encore permis de rendre complètement opérationnel le nouvel aéroport (Trévidic et Renaud, 2019). De même que les accusations émises par les opposants à Stuttgart 21 envers les porteurs de projet, des soupçons de corruption ont été émis à l'encontre du directeur technique des travaux (Rédaction ntv, 2019).

¹¹²⁶ Mine ouverte en 1978 dont l'exploitation doit être agrandie depuis 2004 mais qui demeure ralentie par l'occupation des espaces du projet par des opposants.

¹¹²⁷ Le collectif „Hambi bleibt“ « Hambach debout » fait partie de l'opposition au projet de mine à ciel ouvert. Pour plus d'informations, le collectif possède un site internet consulté le 09/09/2020.

URL : <https://foretdehambach.org/>

Nous avons fait le choix de mentionner ce site dans la mesure où il fait partie de la liste des GPII contestés en Allemagne recensés par l'EJAtlas¹¹²⁸ (Annexe 43) qui a été reprise en 2014 par Diane Robert (Robert, 2014).

À plus grande échelle, Christian Holl (Holl, 2011) a identifié un projet d'aménagement situé dans la ville de Stuttgart qui a également polarisé la désapprobation citoyenne : la réhabilitation de l'ancienne foire-exposition¹¹²⁹. En conséquence, Stuttgart apparaît comme un espace support et objet de luttes politiques et sociales s'inscrivant dans un contexte national empreint de conflits qui concernent des infrastructures de nature diverse.

¹¹²⁸ 21 au total en Allemagne, ressource consultée le 14/05/2020.

URL : <https://ejatlas.org/>

¹¹²⁹ La construction de la nouvelle foire exposition à proximité de l'aéroport de la ville a laissé vacants des bâtiments réhabilités en maison de retraite tandis que certains auraient souhaité l'ouverture de logements pour des familles dans un contexte local de marché immobilier verrouillé.

7.2.2. : un ancrage local de l'opposition qui perdure : la lutte par, pour et sur l'espace continue

Des thèmes qui restent liés au contexte local et régional

„Mappus weg“¹¹³⁰

Ce slogan scandé par les opposants et inscrit sur leurs pancartes montre l'ancrage intrinsèquement local (à l'échelle de la ville et du *Land*) des motifs de contestation. Stefan Mappus, ministre-président éphémère du BW¹¹³¹ (Figure 9), incarne l'institution politique remise en cause par les citoyens. Il nous a été confirmé en entretien que l'opposition à Stuttgart 21 reste spécifique à un lieu et à une histoire politique en premier lieu communale avec un arrière-plan régional (E33, 2016). Le projet S21 constitue ainsi un enjeu des élections du conseil municipal et régional depuis le début des années 2000. Wolfgang Schuster, à la tête de la ville de Stuttgart (1997-2013) (Figure 9), était dès le début de son premier mandat vivement critiqué à cause d'une gestion partielle de ce dossier épineux (Ostertag et Arnoldi, 2008). La mise en place et la contestation de ce projet constituent des thèmes centraux abordés par la presse locale (E20, 2015), en particulier par les deux quotidiens *Stuttgarter Zeitung*¹¹³² et *Stuttgarter Nachrichten*¹¹³³. Ces deux médias y consacrent une rubrique spéciale dans les pages dédiées aux informations portant sur la ville. Dès le début du projet, des articles sont publiés retraçant les avancées de la mise en place de celui-ci ainsi que les revendications des opposants. Une recherche¹¹³⁴ dans les archives de ces deux journaux nous a permis de lire des articles écrits en 1996¹¹³⁵, notamment l'un paru dans le *Stuttgarter Zeitung* intitulé « Je ne suis pas une taupe »¹¹³⁶ et deux édités dans le *Stuttgarter Nachrichten* relatant la colère des citoyens au sujet de la destruction du bâtiment de la gare¹¹³⁷ ainsi que les craintes à propos de la préservation des

¹¹³⁰ « Mappus dehors ».

¹¹³¹ Mandat de février 2010 à mai 2011 (élection fin mars 2011 du nouveau parlement régional).

¹¹³² Dossier consacré à Stuttgart 21 disponible en ligne et consulté le 09/09/2020.

URL : <https://www.stuttgarter-zeitung.de/stuttgart21>

¹¹³³ Dossier consacré à Stuttgart 21 disponible en ligne et consulté le 09/09/2020.

URL : <https://www.stuttgarter-nachrichten.de/stuttgart21>

¹¹³⁴ Notre sélection d'articles a été opérée dans le but de rendre compte de l'ancienneté du traitement médiatique du projet, que cela fut pour expliciter les arguments des porteurs ou des opposants au projet.

¹¹³⁵ Deux ans après la présentation officielle du projet.

¹¹³⁶ „ich bin kein Maulwurf“, article paru le 19/08/1996 et qui répond aux campagnes de communication de la DB dont le symbole des chantiers est Max la taupe (Chapitre 4).

¹¹³⁷ « Colère face à l'avenir incertain du bâtiment de Bonatz » - „Ärger wegen Zukunft des Bonatz-Bau“, article du *Stuttgarter Nachrichten* paru le 15/10/1996.

sources d'eau minérale durant le chantier sous la gare¹¹³⁸. Malgré une apparente médiatisation du projet du côté des porteurs et du côté des opposants, il semblerait que la partialité de la presse locale soit admise mais remise en cause dans la décennie 2010 en parallèle de l'amplification du conflit (période 2, chapitre 6). Une plus grande neutralité de l'information est lisible depuis, ce qui nous a été confirmé sur le terrain (E29, 2016). Cette diffusion quotidienne et ancienne de l'information par les médias locaux apparaît comme un fait récurrent pour une majorité de grands projets d'aménagement. Cependant, dans le cas de S21, il nous a été rapporté que cela avait joué un rôle certain dans la gestion tardive, confuse et subjective de la communication officielle à propos du projet. Les opposants ont développé, pour leur part, une transmission de l'information par l'intermédiaire de différents médias (journaux, chaîne de télévision, sites internet) et occupent, de ce fait, la scène communale de façon virtuelle et tangible (cf. supra).

En considérant l'échelon régional, nous pouvons observer que le vote majoritaire¹¹³⁹ en faveur du parti *Bündnis 90/Les Verts*, fervent détracteur du projet, a montré que les acteurs du *Land* puis de la ville, pouvaient être ébranlés (entretien informel)¹¹⁴⁰. Le fort ancrage territorial de la lutte dans les espaces du projet (ville de Stuttgart) et à plus petite échelle dans les espaces symboles de la mise en place de celui-ci (*Land*)¹¹⁴¹ a été défendu en entretien (E4, 2014 ; E5, 2014 ; E12, 2015). Certains ont souligné l'importance de la dissociation de deux luttes : celle qui se déroule localement et qui comporte des motifs en lien avec le contexte politique et économique à grande échelle et celle qui polarise différents réseaux au sein de l'UE engagés contre les institutions communautaires (BCE, parlement européen). Nous avons étudié précédemment les luttes trans-territoriales et allons terminer ce chapitre par l'appréhension des territoires investis par les opposants au sein de la ville de Stuttgart et du *Land* du BW.

¹¹³⁸ « Danger pour les sources d'eaux minérales souterraines de la ville » - „Gefähr für Mineralwasser unter der Stadt“, article du *Stuttgarter Nachrichten* paru le 27/11/1996.

¹¹³⁹ Élections régionales en 2011 et 2016 ; élections municipales en 2013 et 2019.

¹¹⁴⁰ Entretien anonyme réalisé avec un citoyen stuttgartois à Stuttgart en 2015.

¹¹⁴¹ Le *Land* apparaît comme espace secondaire dans les discours et dans les actions menées en opposition à S21.

La lutte par, pour et sur l'espace toujours présente dans la ville-capitale

Le répertoire d'action développé par les opposants à Stuttgart 21 remplit différents objectifs exposés, dans leur ensemble¹¹⁴², par Patrice Melé dans l'ouvrage *La ville conflictuelle* (Melé, 2016) (Figure 78 ; Photo 35 ; Photo 36). La volonté des collectifs d'opposition de protéger des espaces et d'empêcher la réalisation du projet se matérialise à Stuttgart par la mise en place du stand permanent *Mahnwache* installé devant la gare (Photo 39) ainsi que l'organisation des « Manifestations du lundi » dans différents lieux symboles de la ville (Chapitre 6) (Tableau 15) (Annexe 14). En parallèle nous avons étudié une traduction spatiale de la lutte contre le projet étudié : les « initiatives localisées » présentes à différentes échelles. Une première représentation cartographique (Carte 16) a été réalisée, par des membres de l'opposition et publiée dans le fascicule annuel¹¹⁴³ *Tunnelblick* 2014, au sujet de villes¹¹⁴⁴ ou de lieux¹¹⁴⁵ au sein de la ville de Stuttgart¹¹⁴⁶ dans lesquels se trouvaient des citoyens engagés contre S21, territoires dans lesquels sont également distribués les tracts produits par le collectif *Tunnelblick*.

¹¹⁴² Non spécifiques à Stuttgart 21.

¹¹⁴³ Retraçant l'ensemble des événements qui se sont déroulés cette année-là en lien avec le projet Stuttgart 21.

¹¹⁴⁴ 22 répartis sur le territoire national (Backnang ; Bamberg ; Berlin ; Bietigheim-Bissingen ; Bremen ; Bretten ; Eppingen ; Erdmannhausen ; Esslingen ; Frankfurt ; Friedrichsruh ; Kirchheim/Teck ; Kirchheim bei München ; Ludwigsburg ; Münsingen ; Ostelsheim ; Reutlingen ; Schorndorf ; Sinzheim ; Tübingen ; Waiblingen ; Ückeritz/Usedom).

¹¹⁴⁵ Arrondissement (*Stadtbezirk*) ou quartier (*Stadtteil*) (pour l'échelle la plus grande).

¹¹⁴⁶ 16 au total [Bad Cannstatt ; Fasanenhof ; Feuerbach ; Gaisburg ; Mitte-Mahnwache ; Kernerviertel ; Luginsland ; Ost ; Rot (Zuffenhausen) ; Sonnenberg ; Stitzenburgviertel ; Untertürkheim ; Vaihingen ; Wangen ; West ; Zuffenhausen].

La Carte 16 recense et localise 38 lieux¹¹⁴⁸ dont six (un sixième)¹¹⁴⁹ se situent à l'extérieur du *Land* du BW, ce qui correspond à une minorité par rapport à l'ensemble des effectifs. Ce matériau a servi de support à notre travail statistique et cartographique au sujet des initiatives localisées et induit une série de constats. Tout d'abord cette carte montre une concentration importante de groupes¹¹⁵⁰ dans le *Land*, espace support du projet, ce qui confirme l'ancrage spatial (communal et régional) de la contestation. Ensuite cette représentation indique également l'existence de quelques groupes situés ailleurs en Allemagne, principalement dans des grandes villes (Berlin, Francfort ou Munich), ce qui soutient l'argument d'une diffusion, à petite échelle, de l'opposition dans d'autres lieux (espaces-supports eux aussi de projets d'aménagement). Enfin notre culture disciplinaire nous a conduit à poursuivre cette présentation par une analyse spatiale¹¹⁵¹ menée à l'échelle du *Land* sur l'ensemble des « initiatives localisées » catégorisées comme adversaires du projet Stuttgart 21 (Volin, 2018a).

Nous avons constitué dans un premier temps une base de données recensant, de manière exhaustive, les différentes « initiatives localisées »¹¹⁵² (Annexe 15) (Chapitre 3). Puis nous les avons localisées à l'échelle du *Land* avant de réaliser une discrétisation à deux échelons, celui des arrondissements¹¹⁵³ et celui des régions¹¹⁵⁴ (Chapitre 2) (Carte 2). La représentation graphique des données (Carte 17 et Carte 18) rend compte de la polarisation des associations par Stuttgart et sa périphérie, ce qui confirme le constat établi par les membres du collectif *Tunnelblick*. Près d'un tiers¹¹⁵⁵ des « initiatives localisées » se situent au sein de l'arrondissement urbain de Stuttgart¹¹⁵⁶ et regroupent des associations qui se sont constituées à l'intérieur d'arrondissements ou de quartiers de la ville¹¹⁵⁷.

¹¹⁴⁸ Seuls 23 figurent sur la carte étant donné que les différents arrondissements ou quartiers de Stuttgart n'ont pas été représentés individuellement mais ont été regroupés dans le figuré Stuttgart.

¹¹⁴⁹ Bamberg, Berlin, Brême, Francfort, Munich, Usedom.

¹¹⁵⁰ Sans précision sur la nature de ceux-ci.

¹¹⁵¹ Cet outil a été testé par Arnaud Lecourt dans sa thèse (2003) afin de localiser précisément les associations de riverains engagées contre le projet. L'hypothèse sous-jacente était celle d'une co-présence de ces associations avec les espaces du projet, confirmée par les analyses spatiales réalisées par Arnaud Lecourt en ce qui concerne le projet de TGV Bretagne-Pays de la Loire (Lecourt, 2003).

¹¹⁵² 59 au total.

¹¹⁵³ Arrondissement urbain (*Stadtkreis*) et arrondissement rural (*Landkreis*).

¹¹⁵⁴ *Regierungsbezirke*.

¹¹⁵⁵ 18 sur 59.

¹¹⁵⁶ *Stadtkreis Stuttgart*.

¹¹⁵⁷ Parmi les 18 initiatives, nous en avons recensé quatorze représentant des arrondissements (*Stadtbezirk*), trois marquant le territoire d'un quartier (*Stadtteil*, échelle plus grande) et une qui associe plusieurs arrondissements et quartiers (Annexe 2 ; Annexe 3).

L'échelle d'analyse pertinente apparaît comme celle des arrondissements de Stuttgart¹¹⁵⁸ pour une étude spécifique au sujet de la ville-capitale. La Carte 17 localise ces différentes « initiatives localisées » et permet de rendre compte d'une emprise spatiale forte de la contestation dans les territoires du quotidien. À une échelle plus petite la Carte 18 met en lumière le groupement « d'initiatives localisées » au sein de la région de Stuttgart¹¹⁵⁹ réunissant plus de deux tiers de l'ensemble de ces groupes. Les arrondissements urbains¹¹⁶⁰ périphériques aux espaces centraux du projet agrègent également des « initiatives localisées » (Volin, 2018a) du fait de leur proximité, d'une part avec les travaux du projet S21¹¹⁶¹ et d'autre part avec la mise en place de la LGV entre Karlsruhe et Ulm (*via* Stuttgart). À l'inverse nous avons pu observer une logique de dispersion de certaines « initiatives localisées » situées dans des arrondissements¹¹⁶² ou des villes¹¹⁶³ éloignées de l'espace du projet. Le résultat du vote au référendum de 2011 corrobore nos intuitions dans la mesure où certains de ces territoires¹¹⁶⁴ font partie de ceux qui se sont prononcés majoritairement en faveur de l'arrêt du financement, par le *Land*, du projet (Annexe 39). Les habitants de ces communes ou territoires semblent être engagés dans la lutte par l'espace par la mise en place de deux dispositifs complémentaires (non simultanés). Certaines de ces « initiatives localisées » organisent, elles-aussi, des *sit-in* appelés *Schwabenstreich* qui mettent en œuvre une occupation éphémère et bruyante d'un lieu afin d'exprimer un désaccord avec, entre autres, un projet d'aménagement ou une loi (Chapitre 6). À Aalen ou près du lac de Constance, les opposants à Stuttgart 21 convoquent ce type d'action dans leur commune ou région dans le cadre d'une lutte par l'espace, afin de faire entendre leur désaccord avec ce projet. L'autre dispositif consiste, pour les membres de ces « initiatives localisées », à participer à une lutte sur l'espace par l'intermédiaire des rassemblements, manifestations et événements qui se déroulent à Stuttgart au cœur de l'espace du projet. Ce procédé semble le dispositif le plus abouti dans la mesure où l'espace occupé correspond à celui revendiqué. La lutte pour cet espace (**objet** du conflit) s'inscrit ainsi physiquement (l'espace constitue l'**instrument** de lutte) dans le lieu **support** du projet contesté (lutte qui se déroule sur l'espace convoité).

¹¹⁵⁸ *Stadtbezirk*.

¹¹⁵⁹ *VerbandRegion Stuttgart*.

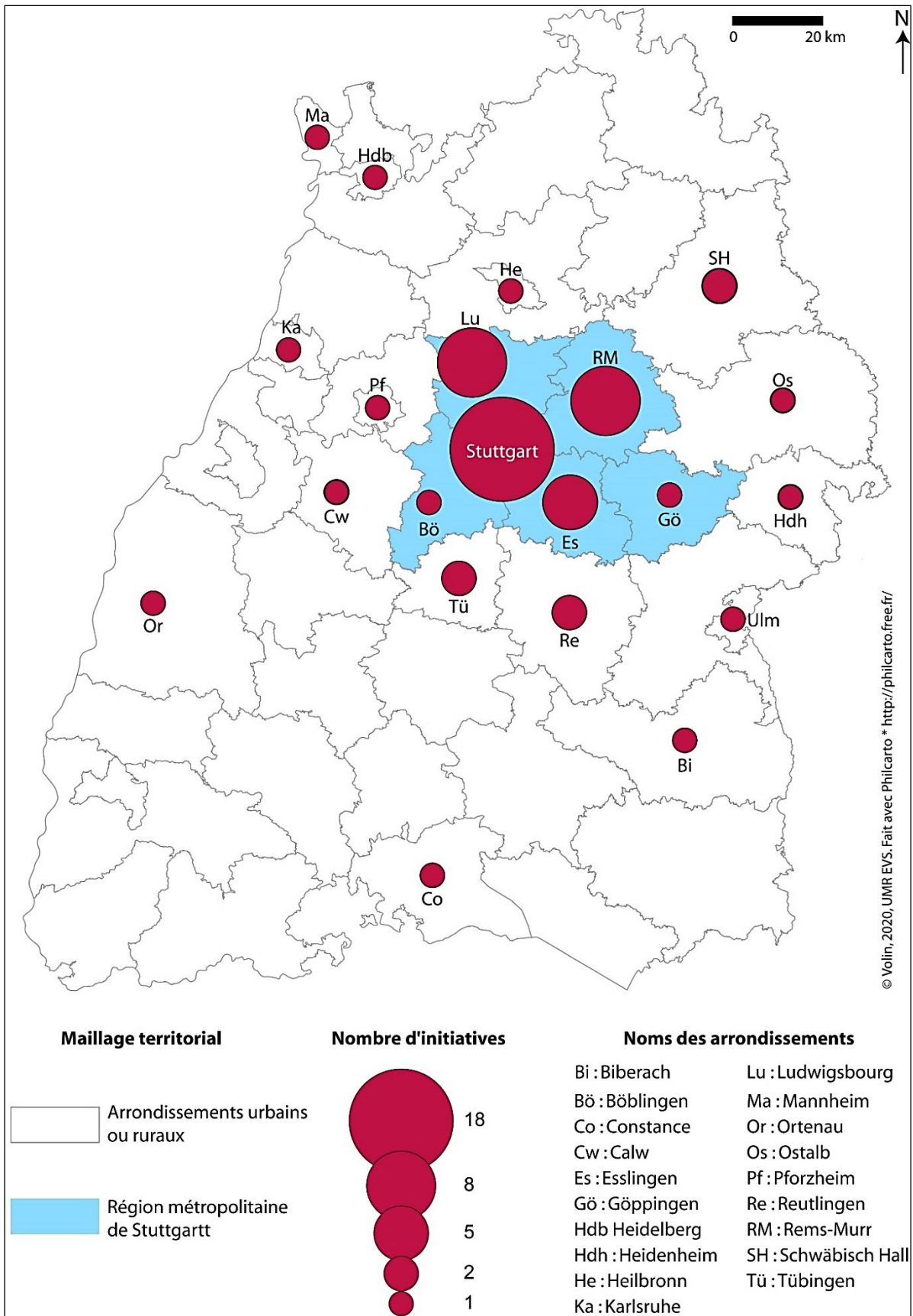
¹¹⁶⁰ *RegionalVerband*.

¹¹⁶¹ Chantiers de la gare centrale et de l'aéroport.

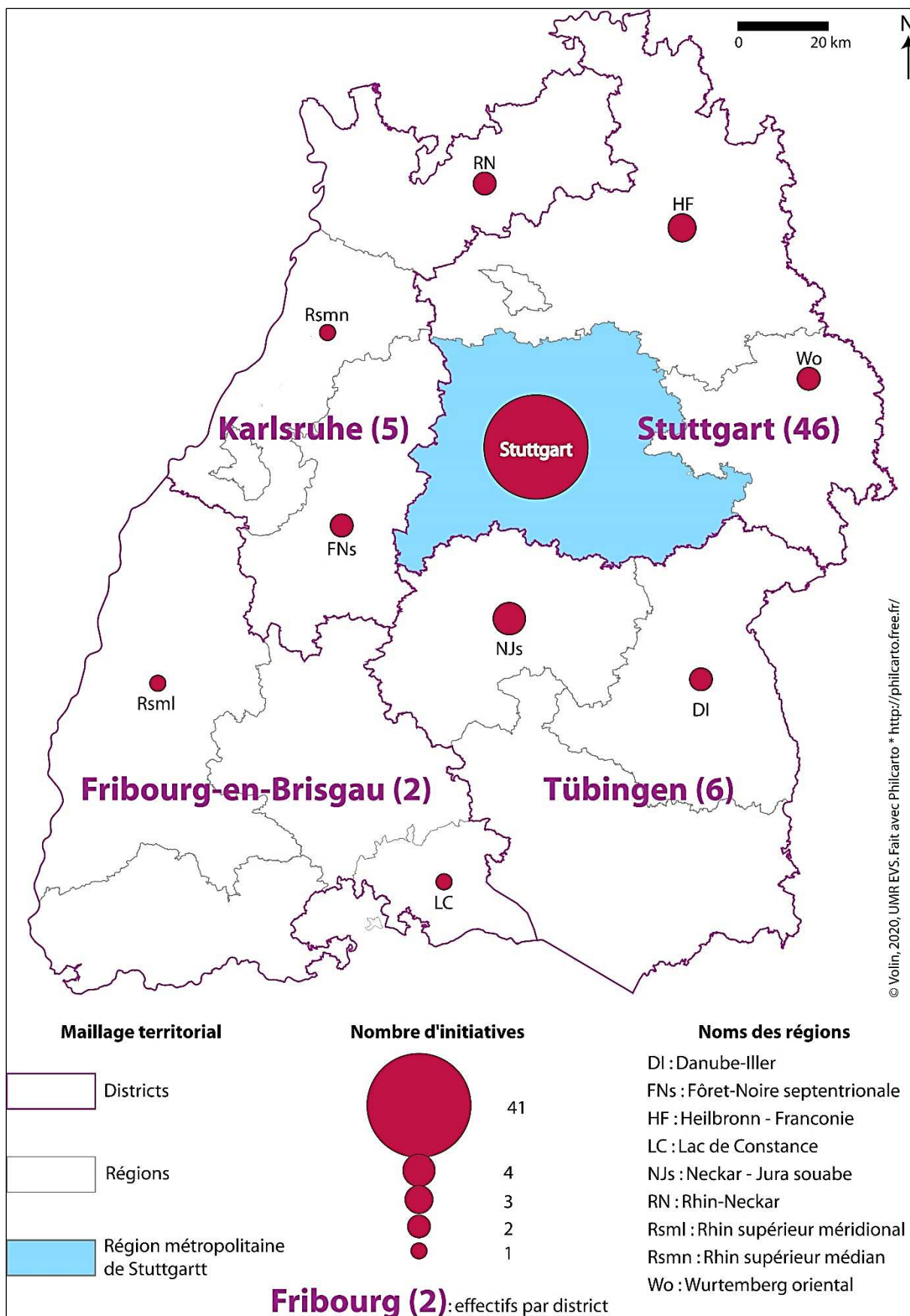
¹¹⁶² Lac de Constance (arrondissement de Constance, région éponyme) ; Ortenau (arrondissement rhénan frontalier de la France).

¹¹⁶³ Aalen (arrondissement de Ostalb) ; Biberach an den Riss (arrondissement éponyme) ; Heidenheim (arrondissement éponyme) ; Schwäbisch Hall (arrondissement éponyme).

¹¹⁶⁴ Les Arrondissements de Constance et Schwäbisch Hall comptabilisent une proportion de votants en faveur de l'arrêt du financement par le *Land* supérieure à la moyenne régionale (41%).



Carte 17 : Répartition des *Ortsgruppen* à l'échelle du *Land* dans les arrondissements
Sources détaillées au cours du chapitre 3



Carte 18 : Répartition des *Ortsgruppen* à l'échelle du *Land* dans les régions
Sources détaillées au cours du chapitre 3

Conclusion de la section 7.2

Cette dernière sous-partie nous a permis de mettre en perspective les terrains de lutte contre des projets d'aménagement et d'étudier ainsi les réalisations contestées sur le territoire allemand. Il était primordial de terminer par une analyse, au plus près du terrain, de la diffusion des collectifs engagés contre S21. Ces acteurs contribuent à amplifier, relayer et enraciner leur lutte (Chateaufreynaud, 2011). Dans les faits, l'appréhension des « initiatives localisées » a révélé une concentration des groupes d'opposition au plus près de l'espace du projet tout en confirmant l'existence de territoires excentrés des travaux mais engagés dans la lutte contre S21. Ces éléments empiriques ancrent la contestation à S21, prioritairement, dans l'arrondissement urbain de Stuttgart et en arrière-plan, au sein du *Land*.

Conclusion du chapitre 7

Nous rendons compte de deux résultats empiriques et d'un corollaire théorique. Tout d'abord, nous affirmons que, concernant l'opposition à S21, il perdure à la fois un ancrage local incontestable et à la fois une montée en généralité des motifs de mécontentement, en particulier depuis la décennie 2010. Ces deux caractéristiques se complètent et ne s'opposent pas, contrairement aux propos lus et entendus au sujet de notre cas d'étude. Nos investigations ont montré que la lutte contre S21 ne peut pas être uniquement considérée comme un conflit d'aménagement porté par réseau transeuropéen de contestation. Aussi, elle ne peut pas d'abord être considérée comme un conflit d'aménagement porté par un réseau transeuropéen de contestation. Nous parvenons à la qualification de ce différend comme un conflit d'aménagement local, dont l'échelle peut s'étendre au *Land*, et dont la base militante est soutenue par un réseau transeuropéen de contestation de grands projets d'aménagement.

Concernant son appréhension théorique, nous avons montré au cours de ce chapitre 7 que l'opposition à Stuttgart 21 comporte un espace de mobilisation et un espace support sur une commune-centre ainsi que plusieurs communes dans le *Land*, ce qui conduit à réfléchir en termes de **méso-conflit** (Charlier, 1999). Nos analyses ont montré qu'il était également justifié de penser en termes de **macro-conflit** (Charlier, 1999) dans la mesure où les GPII ont conféré à la contestation de Stuttgart une prise en compte également à l'échelon transnational.

Conclusion de la partie III

Notre troisième partie, consacrée aux oppositions au projet S21, mène à trois éléments de conclusion, un constat empirique et deux abstractions. Sans nécessairement s'inscrire dans les GPII, selon nous éloignés des fondamentaux de l'opposition à Stuttgart 21, il convient de considérer, dans les faits, notre cas d'étude comme un **conflit d'aménagement local/régional avec des ressorts extraterritoriaux**. Certains arguments sont généralisables à d'autres projets, sans ériger, nécessairement, S21 en symbole de la lutte européenne anti-capitaliste. Du point de vue conceptuel, nous soutenons l'idée selon laquelle, d'après les variables du conflit établies par Michael L. Poirier Elliott (Poirier Elliott, 1998), l'opposition à S21 peut être qualifiée de conflit fondé sur l'incertitude, conflit de procédure et conflit substantiel. Enfin, d'après les catégories élaborées par Bruno Charlier (Charlier, 1999), nous proposons les délimitations suivantes. « L'espace support » réside dans la ville de Stuttgart et son arrondissement. « L'espace de mobilisation » s'étend au *Land* ainsi qu'à quelques enclaves métropolitaines nationales (Francfort et Berlin entre autres) et européennes (lieux des Forums européens contre les GPI). « L'espace du conflit » prend racine en Allemagne, du fait des politiques nationales de transports qui ont orienté le projet, et à une plus petite échelle, en Europe voire dans le monde par l'intermédiaire des collectifs engagés, physiquement et virtuellement, contre les GPII.

Partie IV : Ce que produit le conflit d'aménagement sur les acteurs et les territoires

« Les infrastructures façonnent l'espace public et modèlent le territoire sur la longue durée. Les choix dont elles relèvent ne sont pas qu'économiques ; ils sont aussi politiques »
(Institut Montaigne, 2008)



Figure 92 : « Cathédrale du progrès ou magnificence humaine »
Source : *Stuttgarter Zeitung*, 2011¹¹⁶⁵.
Auteure : © Friederike Gross, 2011

¹¹⁶⁵ Article avec l'image disponible en ligne et consultée le 15/09/2020.

URL : <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-der-ueberhoehte-tiefbahnhof.9f0c5615-32bb-4c64-abd4-60b309f8e471.html>

Cette dernière partie a pour ambition d'étudier de manière transversale le projet Stuttgart 21, c'est-à-dire en dépassant le point de vue des porteurs de projet (Partie II) et celui des opposants (Partie III) (Figure 92). Notre réflexion portera sur les changements observés dans les relations entre les acteurs depuis la mise en place de ce projet contesté. Nous prendrons également en compte les premières reconfigurations territoriales qui sont en train de s'opérer pour la ville de Stuttgart. Chacun des chapitres sera consacré à l'une des dimensions actorielle (Chapitre 8) ou territoriale (Chapitre 9). Nous précisons que notre travail empirique s'applique à un projet non achevé. Néanmoins, nous avons pu identifier des éléments tangibles qu'il serait pertinent de confirmer ou d'infirmer quelques années après la fin des travaux.

Le chapitre 8 a pour objectif d'appréhender les recompositions des jeux d'acteurs présents à travers ce projet et son opposition. Nous examinerons les différents groupes ou organisations qui en émergent au détriment d'autres. Quels rapports de force sont à l'œuvre depuis le début de la mise en place du projet ? Quelles premières conséquences avons-nous pu observer sur la gouvernance des territoires aux différents échelons d'intervention impliqués dans les projets ?

Le dernier chapitre inscrira notre étude dans une approche englobante des modifications induites par le projet, en travaillant sur les effets matériels et immatériels pour la ville de Stuttgart. Nous prendrons la mesure de la dotation de la ville en marqueurs métropolitains ainsi que les premières répercussions économiques, notamment pour le secteur du tourisme. Comment le déroulement du projet Stuttgart 21 a-t-il ancré la ville dans une compétition intense entre les métropoles allemandes ? Quels sont les atouts (ré)activés par la ville de Stuttgart pour concurrencer d'autres métropoles européennes ? Est-ce que les leviers de développement convoqués par les acteurs sont semblables ou différents en fonction des territoires supports (Allemagne ou Europe) ?

Chapitre 8 : Reconfiguration de l'échiquier d'acteurs

« Les réseaux sont conçus, construits, utilisés, transformés etc. par un système d'acteurs complexes. Les réseaux ne fonctionnent jamais seuls, des acteurs les font toujours fonctionner » (Bassand, 2002)

Ce chapitre est consacré à la dimension actorielle des changements qui concourent à la mise en place sinieuse du projet Stuttgart 21. Nous adopterons ici une focale englobante des jeux d'acteurs, après les avoir analysés séparément dans les parties II et III. Nous formulons ainsi l'hypothèse d'une production d'un nouvel échiquier d'acteurs émanant de l'établissement filandreux du projet Stuttgart 21. Nous présentons dans ce chapitre uniquement les quelques acteurs qui semblent se distinguer par l'acquisition d'une éminence nouvelle ou confirmée. Ces différentes institutions ou organisations ont été regroupées en fonction de leur échelon d'intervention. Certains acteurs s'inscrivent au sein du *Land* du BW (8.1.) modifiant ainsi les jeux d'influences à cet échelon régional. D'autres manifestent un intérêt pour les affaires européennes et tentent de renforcer la notoriété du *Land* du BW à l'échelon communautaire (8.2.).

8.1 : Les acteurs du terrain s'imposent dans le *Land*

La présentation des jeux d'acteurs dans les parties II et III du manuscrit a permis de comprendre les compétences de chaque groupe ainsi que leurs implications respectives dans le projet Stuttgart 21, dans celui de LGV entre l'aéroport de Stuttgart et Ulm ainsi que dans la Magistrale pour l'Europe. Nous avons fait le choix de considérer ces recompositions actérielles (Libourel, 2015) au sein du *Land* du BW d'après une lecture par type d'acteurs, qu'ils soient institutionnels (8.1.1.) ou ancrés dans la société civile (8.1.2.).

8.1.1. : Émergence de nouveaux acteurs forts dans le *Land* : les acteurs institutionnels métropolitains

Les acteurs mis en lumière ici apparaissent comme nécessaires à la défense des intérêts de ce territoire dans une compétition métropolitaine engagée à l'échelle européenne. Cette grille de lecture, appliquée à notre terrain, nous permet d'envisager l'importance conférée aux régions métropolitaines, ce que nous avons observé pour nos deux terrains (Stuttgart et Ulm).

La métropole de Stuttgart (*VRS*) : le cadet des acteurs qui s'impose dans les projets urbains.

L'instance métropolitaine *VRS*¹¹⁶⁶ ainsi que sa jumelle *WRS*¹¹⁶⁷ ont acquis une place prépondérante dans le paysage actoriel métropolitain, grâce aux projets étudiés (E6, 2014) (Carte 2). Elles ont été mises en place dans les mêmes temporalités¹¹⁶⁸ que le début officiel de Stuttgart 21 (Chapitre 4) et sont depuis omniprésentes dans le système de médiation métropolitain (Wolfram, 2004). En effet, les compétences intrinsèques de ces deux instances sont centrales dans la mise en œuvre des projets puisque la *VRS* a autorité sur les transports urbains grâce à la *VVS*¹¹⁶⁹ tandis que la *WRS* décide de la stratégie économique de la métropole avec pour objectif le maintien de l'importante compétitivité nationale et internationale du territoire. Environ 70 personnes travaillent afin de promouvoir l'attractivité de la région métropolitaine de la ville-capitale (Walter-Rogg et Sojer, 2006) auprès des partenaires économiques¹¹⁷⁰ et des touristes¹¹⁷¹ (Eisenlohr, 2016).

¹¹⁶⁶ *VerbandRegion Stuttgart (VVS)* correspond à la région métropolitaine de Stuttgart qui regroupe près de 180 villes et communes.

¹¹⁶⁷ *Wirtschaftsförderung Region Stuttgart (WRS)* correspond à l'instance chargée de la promotion des affaires économiques de la métropole (services aux entreprises, investissements, stratégie extra-métropolitaine, stratégie numérique).

¹¹⁶⁸ *VRS* fondée en 1994, *WRS* en 1995.

¹¹⁶⁹ *Verkehrs-und Tarifsverbund Stuttgart* est l'autorité chargée des transports.

¹¹⁷⁰ La *VRS* participe ainsi aux événements importants organisés par la ville ainsi qu'aux différentes foires et salons qui se tiennent à la foire exposition.

¹¹⁷¹ La *VRS* a, entre autres, pour mission la promotion du tourisme et de la culture.

réseau de S-Bahn, « à la question, que se passera-t-il concernant le S-Bahn dans le cadre du projet S21 ? Nous répondons que c'est un sujet qui, naturellement, nous intéresse particulièrement »¹¹⁷⁹ (E16 et E17, 2015)¹¹⁸⁰ . inclus dans le projet S21¹¹⁸¹. La réorganisation de l'ensemble des réseaux du fait de la création de la nouvelle gare *Mittnachtstrasse* permettra de désengorger la gare centrale (Region Stuttgart 2020)¹¹⁸² et de desservir de nouveaux territoires. « un des ressorts importants du projet S21 est le développement de l'espace Filder près de l'aéroport »¹¹⁸³ (E16 et E17, 2015). Les potentialités d'expansion urbaine au sud de la ville de Stuttgart près du hub de Filderstadt bientôt desservi par la grande vitesse importent aux acteurs métropolitains dans la mesure où ils conduisent la politique d'aménagement métropolitaine.

À une échelle plus grande, la défense des intérêts économiques de la métropole incombe à la Chambre de commerce et d'industrie de Stuttgart (IHK Stuttgart) dont le positionnement au sujet de Stuttgart 21 reste ambivalent. Au sein de cette instance il existe des acteurs favorables¹¹⁸⁴ au projet et d'autres défavorables¹¹⁸⁵ (Chapitre 4), ce qui nous a été rappelé lors de notre entretien dans cette structure (E13, 2015). Pour certains, les deux projets, Stuttgart 21 et la LGV entre Wendlingen et Ulm, devraient créer une forte demande dans le secteur du BTP, ce qui profiterait aux entreprises locales le temps des travaux. Toutefois, d'autres craignent des conflits d'intérêts dans l'attribution des marchés, ce qui justifie la relative neutralité de cette

¹¹⁷⁹ „das Thema S21, Was passiert mit dem S-Bahn? das ist ein Thema, dass es uns natürlich besonders interessiert hat“.

¹¹⁸⁰ Nos interlocuteurs nous ont expliqué en détail les différentes compétences de la VRS, dont les transports constituent un volet majeur.

¹¹⁸¹ En 2020, dix ans après le début des travaux, la communication des acteurs de la VRS en faveur du BPSU se poursuit. Le magazine consacré au *S-Bahn* paru à l'été 2020 comporte une double page à l'importance du BPSU pour les habitants et affiche le slogan « Stuttgart 21 et le S-Bahn, un plus pour la région (métropolitaine) » qui figure dans la nouvelle Exposition permanente présentant le BPSU (ITS). Quelques mois auparavant, la couverture du magazine d'information de la VRS arborait une image de synthèse de la future gare de Stuttgart dans laquelle les trafics longues distances (ICE) et métropolitains (S-Bahn sont mieux organisés).

URL : <https://www.s-bahn-stuttgart.de/resource/blob/5468584/f4bd1a372f854a29b961c5a26aa45d9f/Magazin-2020-data.pdf>

URL : <https://www.region-stuttgart.org/index.php?eID=dumpFile&t=f&f=8816&token=b0ce039fd9b887da5b72b99481eaa74e1339049e>

¹¹⁸² Brochure de présentation du *Land* 2020 (section S-Bahn Netz), disponible en ligne et consultée le 15/09/2020.

URL : <https://www.region-stuttgart.org/index.php?eID=dumpFile&t=f&f=9023&token=b4a104680d3ca419441020a74b16dfbfbaa380cf>

¹¹⁸³ „ein ganz wichtiger Aspekt des Projekts S21 ist die Entwicklung des Raumes Filder“.

¹¹⁸⁴ Arguments des PRO Stuttgart 21 au sein de cette structure, informations disponibles en ligne et consultées le 09/09/2020.

URL : <https://www.stuttgart.ihk24.de/standortpolitik/projekte-verkehrspolitik/stuttgart-21-neu/initiativen-fuer-stuttgart-21-677926>

¹¹⁸⁵ Arguments des ANTI Stuttgart 21 au sein de cette structure, informations disponibles en ligne et consultées le 09/09/2020.

URL : <https://www.stuttgart.ihk24.de/standortpolitik/projekte-verkehrspolitik/stuttgart-21-neu/gegenpositionen-weitere-informationsquellen-677932>

CCI dans les jeux d'acteurs. L'implication de l'IHK Stuttgart a été modifiée dès 2015, non pas à l'échelle métropolitaine ce qui constitue son aire principale d'influence mais à celle internationale, au sein de la Magistrale pour l'Europe (Chapitre 5). Les acteurs de la CCI ont, en effet, décidé de quitter cette initiative, mécontents de sa gouvernance et de son manque d'opérationnalité (E13, 2015).

La région Danube-Ille : territoire frontalier au cœur d'instances transrégionales

Pour leur part, à l'extrémité orientale du *Land* du BW, les acteurs de la CCI de la ville d'Ulm¹¹⁸⁶ (Carte 2) continuent de soutenir l'Initiative Magistrale pour l'Europe et apparaissent, avec les représentants de la région Danube-Ille¹¹⁸⁷ (Carte 2) comme des membres actifs de celle-ci. Nous avons ainsi pu prendre part à l'Assemblée générale de l'Initiative Magistrale pour l'Europe qui s'est déroulée à Ulm en novembre 2015 (ONP 16). L'adoption, le 6 novembre 2015, de la « résolution d'Ulm »¹¹⁸⁸ (ONP 16) atteste de l'implication de ces acteurs dans la promotion de la ligne ferroviaire à grande vitesse entre Paris et Budapest. Ils espèrent rendre leur région encore plus compétitive grâce aux bénéfices du développement des nouvelles voies de transports (E26, 2015). Le souhait que la réalisation de cette nouvelle ligne ferroviaire induise des effets d'entraînement est ancré dans les discours des représentants de la municipalité d'Ulm (E24 et E25, 2015) dont Gunter Czisch, maire de la ville, qui s'exprimait en ces termes lors de la journée portes ouvertes du chantier ferroviaire à Ulm, le 19 mai 2019¹¹⁸⁹ « le BPSU est aujourd'hui le moteur le plus important pour le développement urbain de Stuttgart, ce que nous poursuivons en l'intégrant au Plan de renouvellement urbain *Citybahnhof* »¹¹⁹⁰. Les acteurs locaux considèrent que leur ville peut devenir un « point central »¹¹⁹¹ de la nouvelle LGV est-européenne. La capitale de la région Danube-Ille polariserait ainsi des flux plus nombreux côté ouest (Stuttgart) et côté est (Augsbourg et Munich) (E21, 2015).

¹¹⁸⁶ Échelon administratif entre le district (petite échelle) et l'arrondissement (grande échelle) qui est chargé entre autres du développement des transports et des activités économiques.

¹¹⁸⁷ *Regionalverband Donau-Ille*.

¹¹⁸⁸ Il s'agit d'une prise de position commune pour l'ensemble des acteurs de l'Initiative Magistrale pour l'Europe à propos du Plan fédéral des infrastructures de transports allemand qui est entré en vigueur en 2015.

¹¹⁸⁹ Revue de presse de la Journée portes ouvertes du chantier ferroviaire à Ulm. Informations disponibles en ligne et consultées le 15/09/2020.

URL : https://www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de/no_cache/projekt/aktuell/archiv-suche/news-archiv-detail/news/1478-tag-der-offenen-baustelle-in-uhl/newsParameter/detail/News/datum/20190520/

¹¹⁹⁰ „Das Bahnprojekt ist der aktuell wichtigste Impulsgeber für die Ulmer Stadtentwicklung, den wir mit dem Masterplan Citybahnhof aufnehmen und weiterentwickeln“.

¹¹⁹¹ „Knotenpunkt“.

La liaison rapide avec l'aéroport de Stuttgart, accessible en 30 minutes au lieu de 1h40 actuellement, participe à une accessibilité renforcée de la région Danube-Ille pour des partenaires économiques nationaux et internationaux (E21, 2015).

La situation transrégionale de ce territoire¹¹⁹², entre les *Länder* du Bade-Wurtemberg et de Bavière, amène à prendre en compte un autre tronçon de la Magistrale pour l'Europe, celui entre Ulm (BW) et Augsburg (Bavière). La rencontre en avril 2019¹¹⁹³ du chef de projet de la nouvelle ligne ferroviaire Ulm-Augsbourg¹¹⁹⁴ avec le directeur de la région Danube-Ille¹¹⁹⁵ atteste de l'intérêt porté, par ces acteurs, aux liaisons interrégionales. La section Ulm-Augsbourg, longue de 85 km, demeure dans sa période de planification tandis que les sections Stuttgart-Ulm et Augsburg-Munich seront toutes les deux en cours de construction. Elle figure comme une « priorité absolue » au sein du Plan fédéral des infrastructures de transports à l'horizon 2030¹¹⁹⁶. À petite échelle la nouvelle LGV entre Stuttgart et Munich (*via* Ulm et Augsburg) (Carte 19) apparaît, dans le document de prospective *Région Danube-Ille 2030*¹¹⁹⁷ comme un maillon indispensable et qui doit être opérationnel dès que possible. Ce document insiste également sur le manque d'infrastructures routières et autoroutières de la région et rappelle l'importance de l'axe transversal A8¹¹⁹⁸ entre Perl (frontière luxembourgeoise) et Bad Reichenhall (à la frontière autrichienne) desservant le sud du pays d'ouest en est (Sarre, Bade-Wurtemberg et Bavière). Cette autoroute reste un axe transverse majeur sur le territoire national qui bénéficie d'améliorations afin de relier plus rapidement les métropoles de Stuttgart et Munich¹¹⁹⁹ (Carte 19).

¹¹⁹² La région Danube-Ille regroupe plus de 200 communes et un million d'habitants (environ la moitié pour chacun des *Länder*) répartis sur environ 5 500 km² (superficie comparable à l'Ardèche en France).

¹¹⁹³ Compte-rendu de la rencontre disponible en ligne et consulté le 09/09/2020.

URL : https://www.rvdi.de/fileadmin/News-Dateien/2019/Pressemitteilung_Bahnstrecke_Ulm-Augsburg.pdf

¹¹⁹⁴ Membre de la Deutsche Bahn.

¹¹⁹⁵ Il était accompagné par la personne chargée des transports pour la région Danube-Ille.

¹¹⁹⁶ Document concernant spécifiquement la section Ulm-Augsbourg, disponible en ligne et consulté le 09/09/2020.

URL : <https://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-041-v01/2-041-v01.html>

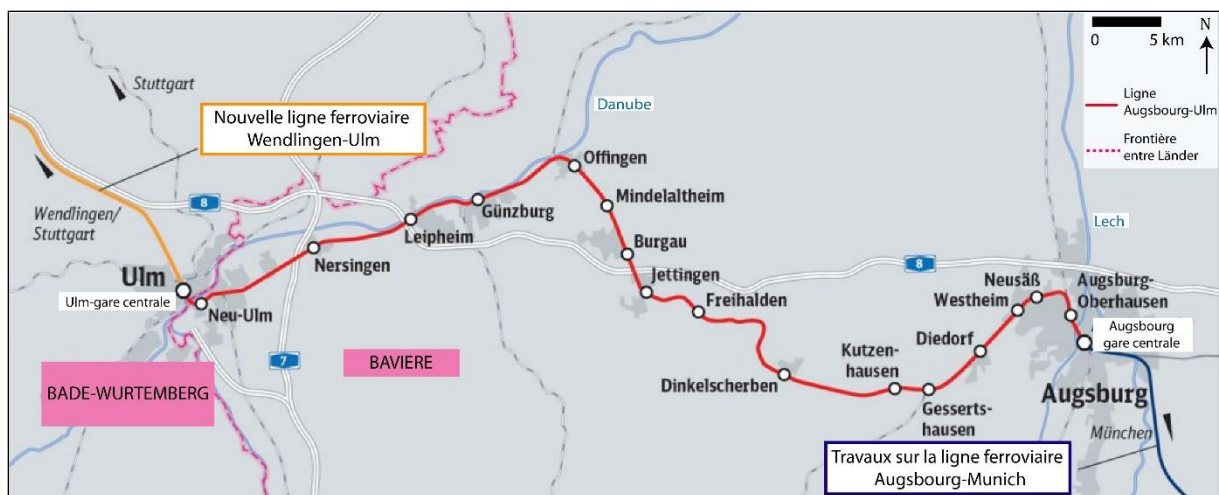
¹¹⁹⁷ Document de prospective « Région Danube-Ille. Perspectives 2030 », disponible en ligne et consulté le 09/09/2020.

URL : <https://www.yumpu.com/sv/document/view/5095168/region-donau-iller-perspektive-2030-langfassung>

¹¹⁹⁸ *Bundesautobahn 8*.

¹¹⁹⁹ Document de prospective « Région Danube-Ille. Perspectives 2030 », disponible en ligne et consulté en ligne le 09/09/2020.

URL : <https://www.yumpu.com/sv/document/view/5095168/region-donau-iller-perspektive-2030-langfassung>



Carte 19 : Tracé de la future ligne ferroviaire entre Ulm (BW) et Augsburg (Bavière)
 Source : DB, Bahnprojekt Ulm-Augsbourg, présentation 2020
 Auteur : DB ; adaptation Volin, 2020, UMR EVS

L'étude des actions des acteurs métropolitains incarnés, dans notre cas, par les représentants de la région métropolitaine de Stuttgart ainsi que par ceux de la région Danube-Iller, a mis en lumière l'émergence d'acteurs opérant sur des échelons intermédiaires, entre le local (villes) et le régional (*Land*). La concrétisation des projets Stuttgart 21, de la nouvelle LGV Wendlingen-Ulm et la Magistrale pour l'Europe s'effectue grâce à un groupe d'acteurs plus nombreux que dans la décennie 1980 pendant laquelle les différents projets ont été initiés. En parallèle des acteurs institutionnels, des groupes d'individus issus de la société civile ont progressivement investi les territoires-suppôts des projets étudiés.

8.1.2. : Émergence de nouveaux acteurs forts dans le *Land* : les acteurs de la société civile

L'étude des jeux d'acteurs au sein du projet Stuttgart 21 a permis de mettre en évidence la création d'associations citoyennes permettant une présence renforcée de ce type d'acteurs dans les débats publics. Nous avons détaillé, de façon exhaustive, les acteurs associatifs engagés contre le projet au cours des chapitres 6 et 7. Il existe très peu d'associations militantes en faveur du projet Stuttgart 21 et notre accès à leurs structures a été très restreint (Chapitre 3). Nous avons ainsi fait le choix d'en étudier certaines, engagés en faveur ou contre Stuttgart 21, dans la mesure où elles apparaissent comme des acteurs qui, grâce au projet, ont acquis une place majeure sur la scène politique et médiatique locale.

Deux associations citoyennes sont sur le devant de la scène

Au cours de nos recherches nous avons identifié deux associations citoyennes qui ont pour but d'échanger à propos de Stuttgart 21 et du projet ferroviaire Stuttgart-Ulm, l'Association citoyenne de défense du projet Stuttgart 21¹²⁰⁰ soutient celui-ci tandis que l'Association Gare Centrale de Stuttgart¹²⁰¹ reste en désaccord avec le projet proposé.

L'Association citoyenne de défense du projet Stuttgart 21 promeut, depuis 2010, ce projet urbain et ferroviaire et organise des événements qui se déroulent dans Stuttgart afin de faire la promotion de ce projet. Ces citoyens, habitants de la région métropolitaine de Stuttgart, revendiquent le caractère transgénérationnel, interprofessionnel et sans étiquette politique de leur association¹²⁰². Très concrètement ils espèrent la création de milliers d'emplois et de logements ainsi que la plantation d'arbres au cours de la réalisation du projet Stuttgart 21. Ils militent également pour une appréhension plus englobante des enjeux urbains et ferroviaires inhérents au projet Stuttgart 21. Pour eux, il est essentiel de considérer que les travaux en cours ont pour but la réorganisation complète du nœud ferroviaire de la ville-capitale contrairement à la croyance populaire en une simple rénovation de la gare centrale¹²⁰³.

¹²⁰⁰ *Interessen Gemeinschaft Bürger Stuttgart 21*. Site internet propre consulté le 09/09/2020.

URL: <https://igbuenger.de/>

¹²⁰¹ *Arbeitsgemeinschaft Hauptbahnhof Stuttgart*. Site internet propre consulté le 09/09/2020.

URL: <http://www.hauptbahnhof-stuttgart.eu/>

¹²⁰² Les membres (environ une centaine) se réunissent de façon mensuelle et organisent des visites de chantier privées ainsi que des conférences publiques afin de dialoguer avec l'ensemble de la population au sujet de Stuttgart 21. Informations disponibles en ligne et consultées le 09/09/2020.

URL: <https://igbuenger.de/wer-wir-sind/>

¹²⁰³ „don't call it Bahnhof, Stuttgart 21 ist die komplette Neuordnung des Bahnknoten Stuttgart“. Argument relayé via leur site internet, informations consultées le 09/09/2020.

URL: <https://igbuenger.de/stuttgart-21/was-ist-stuttgart-21/>

En effet, la reconfiguration du hub de Stuttgart émane de la volonté des acteurs nationaux d'améliorer la liaison ferroviaire entre Mannheim et Stuttgart ainsi qu'un prolongement jusqu'à Munich. Les membres de l'association étudiée défendent le fait que Stuttgart 21 et la nouvelle LGV jusqu'à Ulm constituent deux projets distincts, leur centre d'intérêt propre restant les enjeux propres à la ville de Stuttgart. Les membres de l'association documentent ainsi depuis une décennie l'avancée des travaux à Stuttgart par l'intermédiaire de nombreux films et photographies disponibles sur leur site internet. Nous avons pu échanger plusieurs fois (E12, 2015 ; E31, 2016) avec certains membres à propos du projet en lui-même et particulièrement du réaménagement du quartier Rosenstein considéré par Uwe Stuckenbrock comme « une chance (unique) de développement urbain à Stuttgart »¹²⁰⁴ dont les plans n'étaient pas encore définis en 2016 lors de notre entretien collectif (E31, 2016)¹²⁰⁵. Nos interlocuteurs nous ont fait part des questions des citoyens rencontrés durant des événements publics organisés dès 2016 au sujet du nouveau quartier Rosenstein, par exemple : « qu'en sera-t-il des infrastructures ou de la mixité sociale dans le quartier d'ici 10 ans ? Quelle est l'opinion des citoyens à propos de la hauteur des bâtiments ? »¹²⁰⁶ (par comparaison avec les très hauts immeubles construits dans le quartier Europe). Lors de notre entretien j'ai également recueilli des éléments à propos du répertoire d'actions mobilisé, dans une lutte par et sur l'espace, en faveur du projet Stuttgart 21.

Grâce à cela nous avons pu recenser trois dispositifs récurrents d'occupation des lieux majeurs du projet qui sont identiques à ceux convoqués par des collectifs d'opposition. Des cortèges de manifestation ont été organisés dans le centre-ville de Stuttgart, notamment des « Courses pour Stuttgart » (Photo 47), conjointement à l'installation ponctuelle de stands d'informations (Photo 48) ainsi que des discussions publiques organisées soit en plein air avec des estrades dans des lieux stratégiques de la ville (Photo 49), soit dans des salles publiques pour débattre, en particulier de la planification du nouveau quartier Rosenstein. Nous avons pu noter l'usage d'un appareil de communication oral et écrit¹²⁰⁷ (Photo 47) à destination de l'ensemble de la société civile et des acteurs du projet, pareillement à ce que nous avons exposé concernant les détracteurs des projets étudiés (Partie III).

¹²⁰⁴ „eine Städtebauliche Chance für Stuttgart“.

¹²⁰⁵ De longs extraits de cet entretien sont disponibles en ligne dans une vidéo réalisée l'association IGBürger.

URL : <https://youtu.be/h4tIClphdYM>

¹²⁰⁶ „Wie werden die Infrastrukturen in zehn Jahren aussehen? Wie wird die soziale Mischung in zehn Jahren aussehen? Was sollen die Bürger über die Höhe der Gebäude?“.

¹²⁰⁷ Entre autres à propos de Stuttgart 21 „S21 macht Sinn“ (Stuttgart 21 fait sens), „Wir sind Stuttgart 21“ (Nous sommes Stuttgart 21) ou „Ja zum Bahnprojekt Stuttgart-Ulm“ (oui au projet ferroviaire Stuttgart-Ulm).



Photo 47 : Groupe de coureurs avec des dossards « Stuttgart a du sens » participants à la deuxième « Course pour Stuttgart » organisée le 16/09/2010.
 Source : Recueil de photographies de l'association IG Bürger, 2015
 Auteur : Association IG Bürger



Photo 48 : Stand d'informations en faveur de Stuttgart 21, installé devant la gare centrale sur la Place Arnulf-Klett le 04/06/2011
 Source : Recueil de photographies de l'association IG Bürger, 2015
 Auteur : Association IG Bürger



Photo 49 : Lâcher de ballon lors du second grand rassemblement pour Stuttgart 21 le 20/11/2010, estrade installée à Stuttgart sur la Place du château
 Source : Recueil de photographies de l'association IG Bürger, 2015
 Auteur : Association IG Bürger

D'après le reportage photographique réalisé par l'association et compilé dans un recueil édité en 2015 (IG Bürger, 2015), quatre « courses pour Stuttgart »¹²⁰⁸ ont été organisées en 2010 et se sont déroulées dans le centre-ville (Photo 47). Ces événements mobiles ont précédé deux grands rassemblements¹²⁰⁹ à l'automne 2010 (Photo 49) et deux autres de moindre envergure¹²¹⁰ dans les mêmes temporalités. Durant quelques mois à la fin de l'année 2010, la ville a ainsi été simultanément le théâtre de campagnes de communication en faveur et en opposition à Stuttgart 21 (Photo 50 et Photo 51). Au cours du mois de septembre 2010 les Manifestations d'opposition avaient lieu le lundi soir par l'intermédiaire des ML tandis que le jeudi, des courses urbaines rassemblaient des citoyens favorables au projet (Photo 47). Le répertoire d'action entre partisans et opposants coïncide aussi dans la mise en place épisodique de stands d'informations (Photo 48), en particulier en 2011 avant le référendum. Le « Jour d'information sur le projet » organisé à Stuttgart le 27 août 2011 a participé à la visibilité dans l'espace public des acteurs favorables au projet.

Les deux grands rassemblements¹²¹¹, organisés durant l'acmé des discussions à propos du projet entre partisans et opposants, permettent l'appréhension d'enjeux territoriaux pertinents pour notre étude. Les individus présents à cet événement arborent des fanions de soutien à Stuttgart 21 ainsi que le drapeau du *Land* du BW (Photo 50) ou celui de l'UE (Photo 51). Les manifestants convoquent ici des échelons d'intervention extra-locaux, ce qui fait écho à ce que nous avons pu observer dans les manifestations d'opposition (Chapitre 7). Contrairement aux acteurs de la contestation, les organisateurs affirment ici leur soutien à la politique européenne en matière de transports puisque Stuttgart sera sur la nouvelle ligne ferroviaire transnationale Paris-Budapest (Photo 51). La convocation du *Land* s'inscrit dans la reconnaissance de l'importance de cet échelon dans la mise en place et le financement du projet. L'amélioration du réseau de transport ferroviaire dans l'ensemble de la région demeure centrale pour les acteurs de la société civile engagés en faveur de Stuttgart.

¹²⁰⁸ „Lauf für Stuttgart“, qui ont eu lieu le 09/09/2010, le 16/09/2010, le 23/09/2010 et le 30/09/2010.

¹²⁰⁹ „Grosskundgebung“ qui ont pris place à Stuttgart le 23/10/2010 et le 20/11/2010.

¹²¹⁰ Le 28/10/2010 et le 4/11/2010.

¹²¹¹ „Grosskundgebung“ qui ont pris place à Stuttgart le 23/10/2010 et le 20/11/2010.



Photo 50 : Outils de communication en faveur du projet Stuttgart 21 et du *Land* du BW
 Source : Recueil de photographies de l'association IG Bürger, 2015
 Auteur : Association IG Bürger



Photo 51 : Outils de communication en faveur du projet Stuttgart 21 et de l'UE
 Source : Recueil de photographies de l'association IG Bürger, 2015
 Auteur : Association IG Bürger

Premier grand rassemblement pour Stuttgart 21, Place du château à Stuttgart, le 23/10/2010

Le soutien de l'Association citoyenne de défense du projet Stuttgart 21 apparaît entier en ce qui concerne les travaux ferroviaires ; toutefois ses membres désapprouvent le projet prévu pour le nouveau quartier Rosenstein, en particulier les constructions opérées sur le Parvis nord de la gare. Des discussions sont conduites dès 2014 par l'association avec d'autres membres de la société civile¹²¹² à propos de l'aménagement de la parcelle A3 (Annexe 17). Cet espace, d'une étendue de 2 ha, était initialement destiné à accueillir des activités tertiaires (bureaux, hôtels, parking souterrain) tandis que les adhérents de cette association souhaiteraient privilégier un usage public par l'intermédiaire de la construction de structures culturelles et l'agencement d'espaces publics¹²¹³. L'association organise, dès avril 2016, ses propres événements de discussions citoyennes en parallèle et a posteriori de la phase de consultation citoyenne organisée par la mairie de Stuttgart¹²¹⁴. L'expertise des acteurs de la société civile qui ont participé depuis plusieurs années aux débats citoyens sur le projet urbain Rosenstein s'est également illustrée dans la défense du patrimoine architectural de la ville.

¹²¹² De nombreux entretiens filmés ont été réalisés à propos du projet urbain dans lesquels Uwe Stuckenbrock intervient en tant qu'acteur majeur expert de la politique urbanistique de la ville. Nous avons participé à l'un de ces entretiens en avril 2016. Captation vidéo disponible en ligne et consultée le 12/09/2020.

URL: <https://youtu.be/h4tICIphdYM>

¹²¹³ Le détail des propositions est disponible en ligne et a été consulté le 09/09/2020.

URL : <https://igbuenger.de/rosenstein/wie-soll-das-bahnhofsumfeld-gestaltet-werden/>

¹²¹⁴ Captations vidéo disponibles en ligne et consultées le 12/09/2020.

URL: <https://igbuenger.de/rosenstein/rueckblick/>

La seconde association qui nous semble avoir été au cœur des jeux d'acteurs à l'apogée de la contestation au projet Stuttgart 21 est l'Association Gare Centrale de Stuttgart, dont les actions sont détaillées dans le chapitre 2. La création en 2008 de cette structure¹²¹⁵ par deux experts en patrimoine, le Docteur Ulrich Krings et le Docteur Matthias Roser, a permis une sensibilisation de l'opinion publique à la protection du patrimoine. Les 90 membres internationaux de l'association¹²¹⁶ possèdent tous une sensibilité pour l'architecture et militaient pour la préservation de l'ensemble du bâtiment originel de la gare centrale. En cela ils sont fondamentalement contre le projet Stuttgart 21 qui a mis en œuvre la destruction des ailes nord et sud (Chapitre 4). L'appel « au maintien intégral du monument historique » a été adressé par ces professionnels¹²¹⁷ en 2008¹²¹⁸ à l'ensemble de la société civile (experte ou non) et nous semble avoir été un élément déterminant dans la prise en compte des aspects patrimoniaux de la gare au cours des discussions à propos de Stuttgart 21. Cet appel a été envoyé aux différents acteurs politiques locaux¹²¹⁹, régionaux¹²²⁰ et nationaux¹²²¹ afin de modifier les travaux prévus dans la gare. Différents membres de l'association ont participé à des réunions avec les porteurs du projet Stuttgart 21 et exprimé leur désaccord avec le projet proposé par l'architecte Ingenhoven (Braun, 2010)¹²²² défendant la grande valeur patrimoniale du bâtiment de Scholer et Eugen (E34, 2020). Il demeure difficile selon les fondateurs de cette association de mobiliser les acteurs locaux, en particulier les habitants, à la valorisation du patrimoine matériel de la ville-capitale. « La gare n'est pas le premier bâtiment que l'on défend, elle est UN des bâtiments que l'on défend » (E34, 2020). Néanmoins certains membres, dont l'actuel président le Docteur Norbert Bongartz, ont continué de mettre en place des actions de sensibilisation à travers des visites gratuites du chantier autour de la gare centrale (ONP 6). Leur participation, en tant qu'orateurs, aux Manifestations du lundi, confirme également l'ancrage de cette association dans le réseau d'acteurs d'opposition. Nous étudierons dans le

¹²¹⁵ Présidée aujourd'hui par le Docteur Norbert Bongartz.

¹²¹⁶ Tous sont des professionnels de l'architecture (architectes, historien de l'art ou chargé de la protection du patrimoine, universitaires) regroupant principalement des citoyens allemands ainsi que quelques professionnels internationaux (Italiens ou Suisses pour la plupart d'entre eux).

¹²¹⁷ Appel signé par 450 personnes ou organisations internationales dont la liste exhaustive est disponible sur le site internet de l'association.

¹²¹⁸ Texte de l'appel en français, disponible en ligne et consulté le 09/09/2020.

URL : http://www.hauptbahnhof-stuttgart.eu/FR/stuttgarter_hauptbahnhof_aufruf.html

¹²¹⁹ Wolfgang Schuster (Maire de la ville de Stuttgart).

¹²²⁰ Günther Oettinger (Ministre-président du *Land* du BW).

¹²²¹ Horst Köhler (Président fédéral et parrain de la fondation nationale pour la protection du patrimoine), Angela Merkel (Chancelière allemande) et Wolfgang Tiefensee (Ministre d'état chargé de la construction).

¹²²² Article disponible en ligne et consulté le 15/09/2020.

URL : <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.abriss-der-bahnhofsfluegel-streit-ueber-den-denkmalschutz-page1.ce856862-8c9c-4f69-8604-6fdca03e10a6.html>

dernier chapitre la traduction de cette mise en lumière du patrimoine, dans la stratégie d'attraction touristique mise en place par les autorités locales.

Les initiatives localisées

Un autre type d'acteur émerge grâce au projet et confirme le lien établi entre recomposition des jeux d'acteurs et ancrage territorial, celui des initiatives localisées¹²²³ (Chapitre 7). Les deux associations préalablement considérées ne revendiquaient pas une appartenance restrictive à un espace donné ; or l'essence des initiatives localisées étudiées au cours du chapitre 7, repose sur la défense d'un territoire précis. Nous avons déjà pu faire deux constats à propos de la répartition de ces initiatives localisées : d'une part elle se concentre dans la région métropolitaine de Stuttgart (Carte 18) par rapport au reste du territoire du *Land* et d'autre part à une échelle plus grande, l'arrondissement de Stuttgart (Carte 17) polarise le plus grand nombre d'associations recensées. Une lecture croisée de cette territorialisation (Chapitre 7) avec des données socio-économiques sur le *Land* permet d'affirmer que les initiatives localisées se sont développées dans des espaces riches, par des individus à haut niveau d'instruction qui semblent posséder les capacités intellectuelles et financières suffisantes pour se mobiliser plusieurs années contre le projet Stuttgart 21.

Les arrondissements dans lesquels s'ancrent la majorité de ces initiatives localisées¹²²⁴ révèlent un PIB par habitant supérieur à 40 000€/an/habitant en 2017¹²²⁵, ainsi qu'un taux de chômage inférieur à la basse moyenne du *Land* en 2019 de 3,2 %¹²²⁶ (Annexe 45). Par exemple l'arrondissement de Ludwigsbourg, au nord-ouest de Stuttgart (Carte 2), se distingue par un PIB par habitant supérieur à la moyenne du *Land*¹²²⁷ (Annexe 45). L'analyse des différents résultats obtenus par les partis politiques aux élections régionales de 2011 et 2016, dans les arrondissements concernés par des initiatives localisées, permet un premier constat général, celui d'un recul du vote pour les partis historiques chrétiens-démocrates¹²²⁸ et socio-démocrates¹²²⁹ en faveur du parti des Verts¹²³⁰ (Annexe 45). La coloration écologiste de ces arrondissements s'est opérée en parallèle de la première élection à la tête de la ville-capitale d'un maire membre du parti des Verts.

¹²²³ *Ortsgruppen*.

¹²²⁴ 75 % des initiatives localisées recensées dans le *Land* du BW.

¹²²⁵ Données du SL-BW.

¹²²⁶ Données du SL-BW.

¹²²⁷ 46 178€/habitant pour l'année 2017 dans l'arrondissement de Ludwigsbourg comparé à une moyenne à l'échelle du *Land* de 45 064€/habitant. Données du SL-BW.

¹²²⁸ *CDU*.

¹²²⁹ *SPD*.

¹²³⁰ *Bündnis 90/Die Grünen*.

Le second constat rejoint ce que nous avons développé dans le chapitre 6 au sujet des portraits des manifestants. En effet nous avons mis en lumière trois types de populations engagées contre Stuttgart 21 parmi lesquels ceux nommés « nouveaux engagés »¹²³¹ (Chapitre 6) qui correspondent aux profils de nouveaux citoyens mobilisés dans une lutte par et sur l'espace. Leur singularité résiderait dans leur ancrage territorial fort au cœur de communes aisées proches de Stuttgart (par exemple Ludwigsbourg ou Bietigheim-Bissingen) ou dans des quartiers périphériques de celle-ci (entre autres Botnang ou Möhringen). Une des nouveautés réside dans le message porté par ces initiatives localisées qui diffèrent d'autres mouvements de contestation (en Allemagne) par leur remise en cause profonde et relativement radicale du modèle social tandis qu'eux-mêmes sont issus des classes moyennes aisées voire supérieures. Un « ras le bol » (Klute, 2010) des partis est exprimé par ses électeurs conservateurs qui souhaitent une réelle « relecture de la démocratie » (Klute, 2010) . Les résultats aux dernières élections régionales de 2016 (Annexe 45) et aux élections communales de 2019 comparés à ceux de 2014 (Annexe 46) confirment le report des voix des électeurs des chrétiens-démocrates vers le parti des Verts. La ville de Ludwigsbourg illustre cette modification de l'échiquier politique local par l'intermédiaire d'un renversement des partis historiques des chrétiens-démocrates (-7,6 %) ¹²³² et des socio-démocrates (-3,7 %) au profit des Verts (+7,8 %) et des Libéraux-démocrates ¹²³³ (+2,9 %) (Annexe 46).

¹²³¹ „Moderaten Protestneulinge“ pour les chercheurs berlinois du WzBS ; „Protestneulinge“ pour les chercheurs de l'Institut de recherches sur la démocratie de Göttingen (GIDf).

¹²³² Données du SL-BW, comparaison des résultats aux élections communales de 2014 et 2019.

¹²³³ *Freie Demokratische Partei*. Ce parti obtient 8,9 % des voix, ce qui est presque deux fois supérieur à la moyenne régionale (4,9 %).

L'étude des initiatives localisées engagées dans la contestation au projet Stuttgart 21 incite à réfléchir à une possible (ré)activation¹²³⁴ d'une identité métropolitaine ou a minima l'expression d'un attachement des habitants de Stuttgart et de sa périphérie à cette ville. La création de ce type d'association peut être interprétée comme la mise en exergue de la proximité comme territoire principal d'ancrage et d'actions pour les populations. Symboliquement le projet Stuttgart 21 peut être perçu comme a-territorial dans le sens où il conduit à effacer les spécificités des territoires traversés et à standardiser les villes étapes par l'intermédiaire d'un urbanisme normalisé de gares aménagées pour la grande vitesse ferroviaire. Les détracteurs du projet redoutent un certain « effet tunnel » ainsi que l'absence de prise en considération des territoires du quotidien lésés par ce « projet prestige ». Il nous semble que les opposants essayent, par la mise en place de ces associations locales, d'influer sur les décisions prises par les porteurs du projet afin que les problématiques locales soient prises en compte tandis que le projet apparaît hors-sol et technocratique.

¹²³⁴ Comme nous l'avons montré dans le chapitre 2 l'unité du *Land* est récente et fragile ce qui ne facilite pas l'existence de sous-identité régionalisée (particulièrement autour de la vile-capitale).

Conclusion de la section 8.1

À l'échelle du *Land*, le projet Stuttgart 21 a fait émerger des acteurs nouveaux qui ont fait valoir leurs intérêts inscrits dans des territoires qui s'affirment. L'échelon métropolitain se révèle dans cette longue mise en place du projet et profite aux acteurs institutionnels mentionnés, la région métropolitaine de Stuttgart en lien avec Stuttgart 21 et la région Danube-Iller en ce qui concerne le projet ferroviaire Stuttgart-Ulm. À une échelle plus grande, des associations citoyennes de soutien ou d'opposition participent activement aux débats publics et investissent les espaces publics. La logique *bottom-up* s'illustre ici (Capron et Haschar-Noé, 2007), portée par des citoyens habitués au consensus et au respect de l'ordre établi¹²³⁵ (Chang, 2018). L'observation sociologique des manifestants d'opposition atteste de la présence d'individus peu enclins à la protestation, mais désormais déterminés à ce que la voix de la société civile soit entendue par les porteurs de projet (Pelletier, 2014). Le Tableau 27 permet d'envisager les interactions entre les acteurs analysés dans cette sous-partie et ceux que nous allons étudier par la suite. Cette figure classe par échelon d'intervention les acteurs en fonction de leur statut (institutionnels ou membres de la société civile). La dernière ligne esquisse des éléments qui mettent en relation ces acteurs avec d'autres aux échelons régionaux, nationaux voire européens, confirmant ainsi l'importance de ces entités dans la compréhension globale des jeux d'acteurs.

¹²³⁵ L'habitus d'une partie de la population protestante de la région repose sur le « fait de se dominer pour ne pas faire de vague en public » „zurückhalten“ (Chang, 2018), cependant il s'agit bien de ces mêmes personnes qui ont participé aux manifestations d'opposition (Chapitre 6).

	Acteurs émergents grâce au projet S21 et LGV W-U		
	Acteurs institutionnels	Acteurs de la société civile	
Échelon local		Soutien à S21	Opposition à S21
		Association citoyenne de défense du projet Stuttgart 21	Association Gare Centrale de Stuttgart
Échelon métropolitain	<p>*Région métropolitaine de Stuttgart + IHK Stuttgart</p> <p>*Bureau à la CE de représentation de la région métropolitaine de Stuttgart</p> <p>*Région métropolitaine Danube-Iller + IHK Danube-Iller</p>		Initiatives localisées contre S21
Échelon régional et international	Engagement en faveur de la compétitivité de la région à l'international	Engagement en faveur de la compétitivité de la ville de Stuttgart à l'international	Engagement dans l'internationalisation du mouvement contre Stuttgart 21

Tableau 27 : Influence des acteurs émergents sur les décisions prises à une échelle plus petite
Auteure : Volin, 2020, UMR EVS

Les acteurs en orange sont membres de l'Initiative Magistrale pour l'Europe

8.2 : L'affirmation des régions en Europe : regroupement d'acteurs en dehors des cadres nationaux

« Le *Land* [...] mérite vraiment de venir en tête des réussites régionales du continent »
(Labasse, 1991)

La focale adoptée à présent consiste à prendre de la hauteur de vue en examinant les jeux d'acteurs qui se déroulent sur la scène régionale et extranationale, en s'affranchissant des acteurs étatiques. Le projet de LGV entre Paris et Budapest auquel se greffe Stuttgart 21 témoigne d'une volonté intégratrice des territoires dans un dialogue entre acteurs locaux, nationaux et européens. Toutefois grâce à l'étude des jeux d'acteurs inhérents aux projets étudiés, nous avons mis en évidence l'émergence d'instances intermédiaires qui opèrent en s'émancipant de l'échelon national par l'intermédiaire du processus de *rescaling*¹²³⁶ et qui œuvrent au sein du maillage administratif infranational (8.2.1.) ou en transcendant les frontières étatiques (8.2.2.).

8.2.1. : Les institutions et organisations implantées dans le *Land*

Ancrage extraterritorial du BW au cœur des instances communautaires

La ville de Stuttgart, capitale du *Land* du BW, possède des instances consacrées aux affaires européennes (Figure 93) qui lui permettent de dialoguer sans médiation avec les acteurs de l'UE, c'est-à-dire sans que les institutions nationales soient impliquées. Nous en avons identifié trois localisées à Bruxelles, à proximité des bâtiments de l'UE, qui sont chargées de la promotion, auprès des acteurs communautaires, des territoires du *Land*, de la métropole de Stuttgart et des communes du BW (Figure 93). Au cœur de la recomposition des jeux actoriels qui se joue à travers l'affirmation des régions dans l'UE depuis 30 ans (Labasse, 1991), nous avons constaté l'existence d'un phénomène de contournement (*by-pass*) qui « consiste, pour des acteurs infranationaux, à négocier directement avec des acteurs supranationaux [européens

¹²³⁶ « Recomposition des niveaux » selon Nicolas Escach (2015) .

dans notre cas] » (Escach, 2015). Cela se traduit par la présence de représentants du BW¹²³⁷ au plus près des lieux du pouvoir de l'UE (Frech, Weber et Wehling, 2011). Leur bureau actuel¹²³⁸ se situe dans le quartier européen près du siège de la Commission Européenne. Depuis 1987, des acteurs du *Land* ont occupé des locaux dans Bruxelles, qui furent un bureau d'informations puis la représentation officielle de la région¹²³⁹ (Grosse Hüttmann et Eppler, 2009)¹²⁴⁰. Cette installation précoce atteste d'un intérêt ancien de la part des acteurs bade-wurtembergeois pour les affaires européennes. L'objectif de la quarantaine de collaborateurs présents dans la capitale belge consiste à influencer directement les discussions communautaires sans attendre que les informations soient relayées par l'État central. Le personnel est chargé de la défense des intérêts du *Land* dans les domaines de l'économie, de la recherche ainsi que de la culture (Frech, Weber et Wehling, 2011) afin que le « Bade-Wurtemberg, [reste] la Californie de l'Europe » (Labasse, 1991). La promotion de l'entrepreneuriat est assurée directement par des représentants des fleurons de l'industrie du BW¹²⁴¹ qui partagent les locaux des représentants politiques du *Land*. Il semble ainsi exister des liens étroits entre la sphère politique et la sphère économique, matérialisés par une concentration des acteurs du *Land* à Bruxelles. Les événements de sociabilité¹²⁴² organisés dans les locaux¹²⁴³ de la représentation du *Land* assurent la promotion du territoire et demeure une des missions de cette instance.

La métropole de Stuttgart, en tant qu'entité à part entière, possède également son propre bureau à Bruxelles¹²⁴⁴ depuis 2002 dans les locaux de la représentation du *Land* (Figure 93). Cette instance demeure pionnière en Allemagne et témoigne de l'importance des intérêts européens pour les acteurs de la métropole. Les deux employés œuvrent pour soutenir les intérêts économiques métropolitains et organisent, pour cela, des conférences et des événements privés afin de promouvoir leur territoire dont la situation et la compétitivité économique et scientifique sont valorisées. Ils contribuent aux discussions qui se déroulent dans les différentes

¹²³⁷ Acteurs ou instances représentés dans la Figure 93.

¹²³⁸ Le bureau se situe Rue Belliard à Bruxelles.

¹²³⁹ *Landesvertretung Baden-Württemberg*.

¹²⁴⁰ Informations complémentaires disponibles en ligne et consultées le 09/09/2020.

URL : <https://www.baden-wuerttemberg.de/de/regierung/baden-wuerttemberg-in-europa-und-der-welt/landesvertretung-in-bruessel/>

¹²⁴¹ Spécialisés dans des secteurs stratégiques comme la production d'énergie (EnBW), l'industrie automobile (Porsche, Daimler) et l'industrie d'équipement (Bosch, Groupe Würth).

¹²⁴² «Dining and Wining» [aller à des bons dîners] (Frech, Weber et Wehling, 2011, p.78).

¹²⁴³ Plusieurs salles sont disponibles à la location et sont le lieu des réceptions données par les acteurs institutionnels.

¹²⁴⁴ Informations complémentaires disponibles en ligne et consultées le 09/09/2020.

URL : <https://eu.region-stuttgart.de/buero-in-bruessel.html>

organisations transnationales, par exemple METREX¹²⁴⁵, fondée en 1996 et actuellement dirigée par la directrice régionale de la région métropolitaine de Stuttgart le Docteur Nicola Schelling. Les missions s'effectuent en collaboration étroite avec les membres du bureau de représentation du *Land* ainsi que celui des communes.

Une dernière instance illustre l'étendue des moyens déployés par le *Land* pour occuper la scène européenne, le bureau européen des communes du BW¹²⁴⁶ composé de trois personnes. Seuls les *Länder* de Bavière et de Saxe¹²⁴⁷ disposent d'une structure similaire dotée d'un double rôle. D'une part, elle défend les prérogatives des communes concernées au sein de la Commission européenne et d'autre part elle informe les acteurs locaux des discussions communautaires pouvant avoir un impact sur les territoires à grande échelle. Chaque semaine est ainsi publiée une lettre d'information intitulée « les actualités de Bruxelles »¹²⁴⁸ dans laquelle les rédacteurs résument les décisions législatives concernant l'ensemble des prérogatives de l'UE (entre autres l'environnement, les transports ou la politique régionale) (Schächtelin, 2009). Au sein de cette instance créée en 1999 sont organisées des conférences pour parler de sujets d'actualité qui concernent les communes, par exemple la programmation européenne 2021-2027 et la répartition des fonds disponibles pour les projets des communes¹²⁴⁹. En parallèle des actions menées directement à Bruxelles, d'autres acteurs du *Land* concourent à la promotion de l'échelon européen dans les territoires bade-wurtembergeois.

« Stuttgart comme lieu de l'incarnation de la politique européenne du BW » (Große Hüttmann et Eppler, 2009)

D'autres acteurs travaillent à l'affirmation de la région du BW dans l'UE en restant dans les espaces du quotidien (Figure 93). L'actuel ministre du *Land* chargé de la justice et des affaires européennes¹²⁵⁰, Guido Wolf, coordonne les différentes actions menées en faveur de la promotion de la région auprès des partenaires européens. En 2019, il s'est notamment occupé

¹²⁴⁵ Réseau des villes et régions métropolitaines européennes.

¹²⁴⁶ Informations complémentaires disponibles en ligne et consultées le 09/09/2020.

URL: <https://www.europabuero-bw.de/>

¹²⁴⁷ Ils occupent les mêmes locaux, rue Guimard à Bruxelles.

¹²⁴⁸ „Brüssel Aktuell“, disponible en ligne et commune aux bureaux européens des trois *Länder*, consultée le 09/09/2020.

URL: <https://www.europabuero-bw.de/node/5>

¹²⁴⁹ Événement organisé en février 2018, plus d'informations disponibles dans la lettre d'information de juillet 2018, disponible en ligne.

¹²⁵⁰ *Ministerium der Justiz und für Europa*.

de la communication au sujet des élections européennes en organisant, entre-autres, « une journée consacrée aux actions européennes »¹²⁵¹ afin d'inciter les citoyens à voter aux élections du 26 mai. Nous pouvons ainsi noter que le taux de participation à ces élections a augmenté de 12 points culminant à 64 % contre 52 % en 2014¹²⁵², toutefois la communication militante pour ces élections n'explique pas complètement cette hausse. La Maison européenne du BW¹²⁵³, a participé à cet événement¹²⁵⁴ en tant qu'institution publique de médiation. Avec le Centre européen d'informations¹²⁵⁵ et d'autres structures¹²⁵⁶, elles forment le Centre européen du BW¹²⁵⁷ qui, lui, se déclare « indépendant des partis politiques, autonome des institutions [...] et à but non lucratif »¹²⁵⁸ (Figure 93). L'objectif des acteurs engagés dans ce centre reste l'information des citoyens et le dialogue avec eux à propos des thématiques européennes. La Maison européenne du BW propose un éventail large de documentation sur l'UE accessible au public toute l'année. Le Centre européen d'informations, autrement appelé Europe direct¹²⁵⁹ Stuttgart a deux missions principales. Tout d'abord les employés sont chargés de la transmission d'éléments factuels au grand public en lien avec la politique européenne et conjointement ils organisent des rencontres mensuelles publiques durant lesquelles des acteurs institutionnels sont invités à débattre de sujets divers par exemple le plan de relance économique du duo Merkel-Macron à la suite de la COVID 19¹²⁶⁰ ou la question épineuse de l'État de droit dénoncé

¹²⁵¹ „Europa Aktionstag“, programme de la journée 2019 disponible en ligne et consulté le 09/09/2020.

URL : <https://www.justiz-bw.de/Lde/Startseite/Europa/Europaaktionstag+2019>

¹²⁵² Données du SL-BW 2019, disponibles en ligne et consultées le 09/09/2020.

URL : <https://www.statistik-bw.de/Wahlen/Europa/02025000.tab?R=LA>

¹²⁵³ „Europahaus Baden-Württemberg“, informations complémentaires disponibles en ligne et consultées le 09/09/2020.

URL: <https://europa-zentrum.de/europahaus/>

¹²⁵⁴ Organisation d'un débat le 5 juin 2019 au sujet des résultats des élections européennes. Informations complémentaires disponibles en ligne et consultées le 09/09/2020.

URL : <http://www.europe-direct-stuttgart.de/jahresprogramm2019.html>

¹²⁵⁵ „Europäisches Informationszentrum“, informations complémentaires disponibles en ligne et consultées le 09/09/2020.

URL: <https://europa-zentrum.de/euro-infozentrum/>

¹²⁵⁶ Le centre européen du BW est composé de plusieurs entités dont la maison européenne du BW, le centre d'information, les activités du centre lui-même.

¹²⁵⁷ „Europa Zentrum Baden-Württemberg“, plus d'informations disponibles sur leur site internet, consulté le 08/07/2020.

URL: <https://europa-zentrum.de/europa-zentrum/>

¹²⁵⁸ Ibid.

¹²⁵⁹ Il s'agit d'un des multiples Centre d'Information Europe Direct (CIED) présents dans les métropoles européennes. En 2020, 49 centres ont été recensés en Allemagne et également 49 sites en France.

Liste exhaustive disponible en ligne et consultée le 12/09/2020.

URL: https://europa.eu/european-union/contact/meet-us_fr

¹²⁶⁰ Conférence en ligne proposée le 1 juillet 2020, informations disponibles en ligne et consultées le 09/09/2020.

URL : <http://www.europe-direct-stuttgart.de/pdf/2020-07-01-Einladung%20dt-franz-Neustart.pdf>

par l'UE en lien avec la politique menée en Pologne et en Hongrie¹²⁶¹. La structure polarisante du Centre européen du BW organise des conférences ainsi que des voyages de découverte pour les élèves au sein des institutions européennes. Un débat public s'est tenu le 19 juillet 2020 à propos du rôle de la présidence du Conseil de l'Union européenne dans la mesure où l'Allemagne en est responsable de juillet à décembre 2020¹²⁶². En parallèle, un voyage scolaire se prépare à destination de lycéens afin qu'ils visitent les institutions européennes installées à Bruxelles et comprennent « qui fait quoi à Bruxelles ? »¹²⁶³. L'éducation à la citoyenneté européenne trouve ici une forme concrète. La sensibilisation aux affaires européennes semble donc à la fois polarisée dans la ville-capitale dans laquelle s'est installé le Centre européen du BW¹²⁶⁴ et à la fois diffusée par capillarité dans le reste du territoire régional. Des acteurs institutionnels ainsi que des membres de la société civile apparaissent *a minima* bien renseignés à ce sujet, voire moteur dans la dissémination d'un cadre de pensée favorable à l'Union européenne.

La Figure 93 regroupe les différents acteurs étudiés et propose une lecture systémique des relations étroites entre le territoire du BW dont les activités sont polarisées par Stuttgart et les institutions de l'UE situées en majorité à Bruxelles. Nous rendons compte ici d'une omniprésence des intérêts européens dans les discours et dans les actes des acteurs du BW qui œuvrent dans la ville-capitale et inversement la véhémence avec laquelle les acteurs du BW, qui travaillent au plus près des instances de l'UE, militent pour la compétitivité de leur région. Selon nous, il existe un système actif et durable de liens entre tous les acteurs qui assurent la promotion des intérêts, économiques, diplomatiques et en matière d'éducation, offrant au *Land* du BW un rôle privilégié au sein de l'UE.

¹²⁶¹ Conférence en ligne proposée le 12 mai 2020, informations disponibles en ligne et consultées le 09/09/2020.

URL : <http://www.europe-direct-stuttgart.de/index.htm>

Vidéo de la conférence disponible en ligne et consultée le 09/09/2020.

URL : <https://www.youtube.com/watch?v=hcJRdvnBU2c&feature=youtu.be>

¹²⁶² Conférence le 26 juin 2020, informations disponibles en ligne et consultées le 09/09/2020.

URL : <https://europa-zentrum.de/veranstaltungsarchiv/die-deutsche-ratspraesidentschaft-2020/>

Conférence le 19 juillet 2020, informations disponibles en ligne et consultées le 09/09/2020.

URL : <https://europa-zentrum.de/veranstaltungsarchiv/die-ziele-der-deutschen-ratspraesidentschaft-und-die-wuensche-der-buerger-innen/>

¹²⁶³ „Wer macht was in Brussels?“. Informations complémentaires disponibles en ligne et consultées le 09/09/2020.

URL : <https://europa-zentrum.de/veranstaltungsarchiv/wer-mach-was-in-bruessel/>

¹²⁶⁴ Dans ces instances le transport ferroviaire n'est pas un thème abordé directement néanmoins les nombreux événements au sujet de la macro-région Danube peuvent être l'occasion de parler des moyens de transports encouragés par l'UE dont le ferroviaire. Un des thèmes majeurs de la stratégie pour la macro-région Danube est l'amélioration de la mobilité et la promotion de la multimodalité avec un sous-thème à propos du transport ferroviaire, routier et aérien. Informations complémentaires disponibles en ligne et consultées le 16/09/2020.

URL : <https://donauraumstrategie.de/ziele-felder-entstehung/>

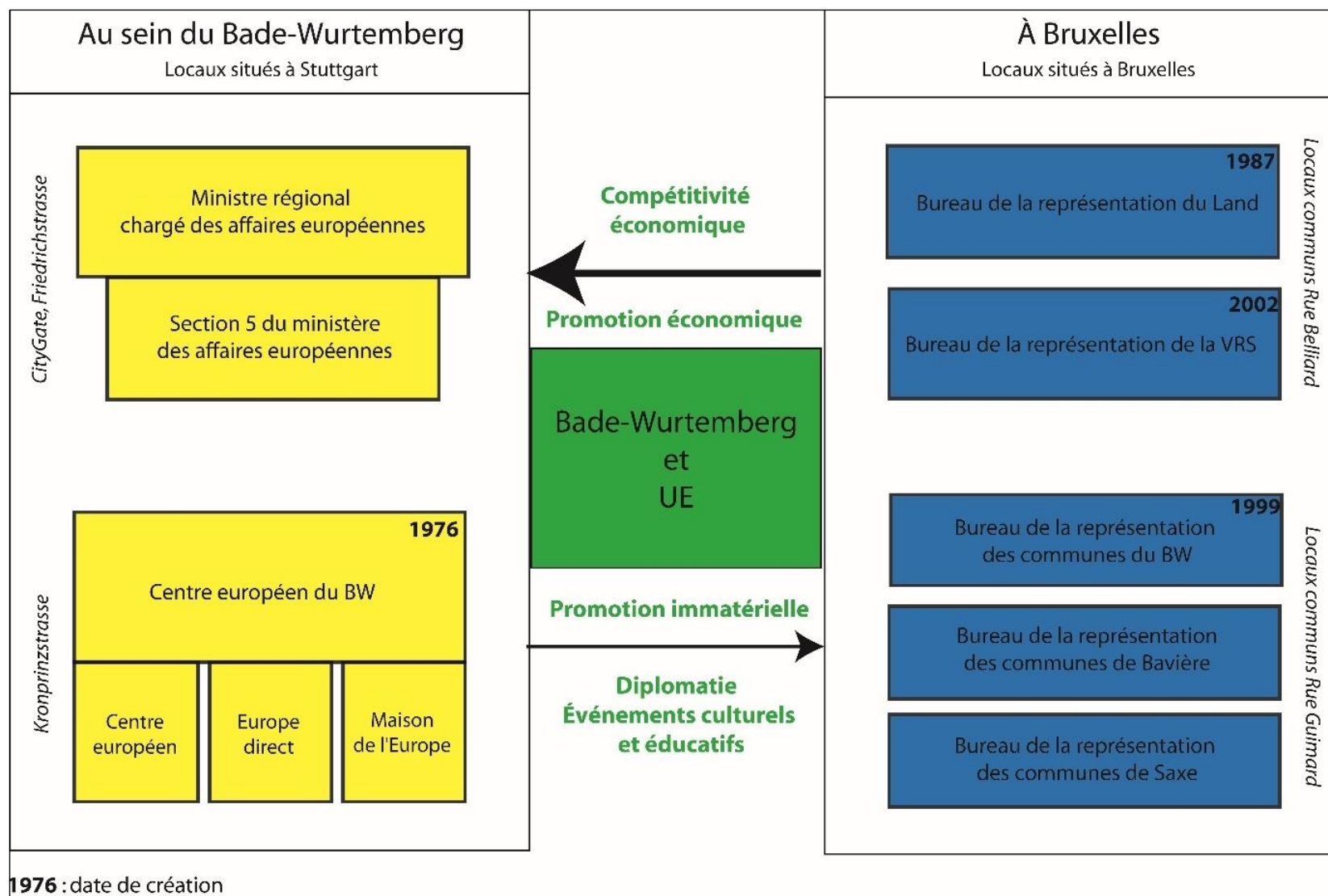


Figure 93 : Lecture systémique des jeux d'acteurs entre *Land* du BW et UE
Auteure : © Volin, 2019, UMR EVS

Si nous changeons d'échelle d'analyse en adoptant un point de vue macro sur nos jeux de territoires, nous allons terminer ce panorama en revenant, sur l'importance de la participation des acteurs du *Land* à des organisations transnationales pour s'affirmer comme une région puissante et autonome vis-à-vis du pouvoir fédéral.

8.2.2. : Les organisations transnationales mettent en lumière le BW

Nicolas Escach montre en 2015, sur son terrain germano-balte, comment « des acteurs infranationaux [sont] en position de mener des coopérations internationales autonomes » (Escach, 2015). L'investissement des acteurs du *Land* du BW, depuis plusieurs décennies, dans des organisations transnationales illustrent ce désir de maintenir la forte compétitivité de la région au sein de l'UE.

Les quatre moteurs de l'Europe : promotion de l'émulation entre régions

Le trentième anniversaire de la création du réseau des « quatre moteurs de l'Europe » célébré en 2018 coïncide avec la signature d'une nouvelle stratégie d'orientation des actions à conduire¹²⁶⁵ par les quatre régions partenaires : le Bade-Wurtemberg, la Catalogne, la Lombardie et la région Auvergne - Rhône-Alpes (Chapitre 2). Deux principes fondamentaux sont réaffirmés et témoignent, selon nous, du rôle prépondérant que souhaitent jouer ces régions au sein de l'UE, indépendamment des instances nationales. La coopération entre ces quatre régions doit encore être renforcée en interne et en externe au sein des institutions de l'UE afin de promouvoir l'échelon régional. Par exemple, l'identité numérique du réseau doit être améliorée et cette mission est confiée au *Land* du BW jusqu'à la fin de l'année 2021. La stratégie adoptée fait mention de huit secteurs clés¹²⁶⁶ sur lesquels les acteurs doivent concentrer leur attention : le développement économique, la recherche et l'innovation, l'éducation, l'environnement, les transports et les mobilités, la santé, l'agriculture, la société civile et les arts. Le choix des secteurs reste classique tout en illustrant l'importance des enjeux économiques pour ce réseau constitué de quatre des régions les plus dynamiques au sein de l'UE (Tableau 28).

¹²⁶⁵ Texte en intégralité disponible en ligne et consulté le 09/09/2020.

URL : http://www.4motors.eu/fileadmin/4_motors/Dokumente/4ME_Strategy_EN_final.pdf

¹²⁶⁶ Ordre défini par les rédacteurs du document.

Milan conserve depuis près de 20 ans une place parmi les villes mondiales notées Alpha, suivie par Barcelone dont le classement progresse. Stuttgart et Lyon continuent de figurer dans la catégorie Beta - . Dans les faits ces quatre régions représentaient en 2018¹²⁶⁷ 8,5 % du produit intérieur brut de l'UE à 28 pour environ 7 % de la population ce qui leur accorde un poids considérable au sein de l'UE. Les acteurs du *Land* du BW gagent également que les coopérations régionales dans lesquelles ils sont impliqués accroissent la valorisation de leurs intérêts.

Villes/dates	Stuttgart	Lyon	Barcelone	Milan
2000	G + (6)	G (9)	A - (15)	A (2)
	3	4	2	1
2004	G + (7)	HS (1)	B + (6)	A (5)
	3	4	2	1
2008	G + (10)	HS (16)	B + (5)	A + (6)
	3	4	2	1
2010	B - (15)	G (6)	A - (13)	A (1)
	3	4	2	1
2012	B (16)	B - (2)	A - (14)	A (3)
	3	4	2	1
2016	B - (4)	B - (19)	A - (19)	A (3)
	3	4	2	1
2018	B - (1)	B - (32)	A - (11)	A (3)
	3	4	2	1
2020	B - (5)	B - (23)	B + (12)	A (6)
	3	4	2	1
A+ : Alpha + ; A : Alpha ; A- : Alpha - / B+ : Beta + ; B : Beta ; B- : Beta - G+ : Gamma + ; G : Gamma ; G- : Gamma - / HS : High sufficiency / S : Sufficiency (rang dans la sous-catégorie)				
1 : classement dans la hiérarchie urbaine proposée				
rang le plus haut ; rang le plus bas				

Tableau 28 : Classement des villes participant au réseau « Quatre moteurs pour l'Europe »

Source : Classements GaWC 2000, 2002, 2004, 2008, 2010, 2012, 2016, 2018 et 2020

Auteurs : Volin, 2020, UMR EVS

¹²⁶⁷ Données Eurostat, recueillies le 14/07/2020.

Quand le BW s'impose dans des organisations transnationales pour promouvoir d'abord l'échelon régional

L'implication des acteurs du BW dans des organisations publiques transnationales prend une double forme, d'une part la Macro-région Danube et d'autre part l'Initiative Magistrale pour l'Europe. Tous les acteurs du *Land* essaient de favoriser le rayonnement économique, politique et culturel du *Land* du BW en agissant en relative autonomie par rapport au cadre national (E28, 2015). Il semblerait que l'objectif soit d'abord de contribuer au dynamisme de la région, ce qui devrait avoir nécessairement un impact positif à l'échelon national. L'implication des régions métropolitaines de Stuttgart et Ulm ainsi que celle de la CCI d'Ulm illustrent la volonté des acteurs infranationaux de contribuer, sans la participation de l'État fédéral, à des organisations transnationales de promotion des territoires.

Un des leviers d'action repose sur la promotion des transports durables et de l'intermodalité (E28, 2015 ; E30, 2016) prônées par les membres allemands des organisations étudiées visant ainsi un double objectif. Tout d'abord les acteurs souhaitent améliorer les liaisons entre les villes concernées par les projets de transports (LGV, routes fluviales entre autres), ensuite ils espèrent des effets à plus petite échelle qui concerneraient l'ensemble du territoire allemand. Les acteurs économiques soutiennent également ces organisations dans la mesure où cela peut leur offrir des opportunités de développement d'activités économiques et favoriser les entrepreneurs de la région (E30, 2016). La création et l'amélioration des réseaux matériels de transports permettraient des échanges facilités avec d'autres régions proches dans l'UE, croyance qui reste au centre de la communication des deux organisations étudiées. Un des quatre piliers de la macro-région Danube consiste à « connecter les différents espaces de la région »¹²⁶⁸, ce qui se traduit à la fois concrètement par une amélioration des liaisons ferroviaires, routières voire aériennes entre les villes (E28, 2015), et de façon immatérielle grâce aux coopérations entre acteurs politiques consolidées au sein de ces organisations.

¹²⁶⁸ “connect the regions” Pilier de la stratégie pour la macro-région Danube, informations disponibles en ligne et consultées le 09/09/2020.

URL: <https://www.danube-region.eu/>

L'étude de 2009 intitulée « Magistrale pour l'Europe. Des trains pour l'Europe » comprend dans l'introduction du document le cahier des charges de la structure qui débute par l'affirmation que « les villes, les régions, les pays, ainsi que les CCI situées le long de la Magistrale ont l'objectif commun de soutenir politiquement voire d'accélérer l'expansion du corridor ferroviaire Paris-Munich-Vienne-Bratislava/Budapest » (SMA und Partner, 2009). Nous pouvons ainsi affirmer l'imbrication des enjeux économiques et politiques qui s'ancrent dans les territoires grâce à des projets d'infrastructures reliant des villes.

Conclusion de la section 8.2

Cette sous-partie rend compte du processus en cours de recomposition des niveaux territoriaux (Escach, 2015) qui se traduit par l'affirmation d'échelons infranationaux au détriment de l'État fédéral. L'espace intermédiaire constitué par les régions s'affirme depuis environ 30 ans en contournant l'échelon national et en opérant seul. Le Bade-Wurtemberg apparaît comme un des pionniers dans la capacité à promouvoir directement ses intérêts au sein des instances communautaires. Le groupe des « Quatre moteurs de l'Europe » confère, en parallèle, une visibilité plus grande au *Land* du BW dont les acteurs cultivent avec soin le terreau économique fertile de l'UE.

		Stuttgart 21		Stuttgart 21	LGV W-U	Magistrale pour l'Europe
Echelon local	Opposition au projet	1	Défense du projet	1	4	3
Echelon métropolitain		2		2	2 - 3	4
Echelon régional		5		3	1	1
Echelon national		4		4	3 - 2	5
Echelon européen (UE)		3		5	5	2

Tableau 29 : Hiérarchie des échelons en fonction du projet considéré et du positionnement des acteurs
Auteure : Volin, 2020, UMR EVS

Conclusion du chapitre 8

Nous avons distingué les reconfigurations actuelles relevant d'acteurs institutionnels et ceux de la société civile. Les régions (dans toutes leurs acceptions)¹²⁶⁹ possèdent, par ailleurs, une place de premier plan dans cette recomposition des jeux d'acteurs étant donné que cet échelon apparaît central dans l'analyse de Stuttgart 21 et de la LGV Paris-Budapest. Il semble que l'échelon national joue un rôle secondaire dans ces projets. Les analyses menées dans ce chapitre conduisent à mettre sur le devant de la scène de nouveaux acteurs présents dans les échelles interstitielles du projet d'aménagement : celle de la région et celle des coopérations transnationales.

Le Tableau 29 rend compte de notre analyse des jeux d'acteurs durant la mise en place des trois projets considérés, Stuttgart 21, la LGV entre Wendlingen et Ulm ainsi que la Magistrale pour l'Europe. Notre travail de terrain nous a permis de parvenir à un classement de l'importance, en 2020, des acteurs regroupés par échelon d'intervention. Il nous semble pertinent d'opérer cette hiérarchisation sur l'opposition seule au projet Stuttgart 21 étant donné que nous n'avons pas recensé d'associations engagés spécifiquement contre la nouvelle LGV entre Wendlingen et Ulm ou en désaccord avec la Magistrale pour l'Europe. Nous confirmons le caractère local voire métropolitain de la contestation qui a pu, lors de certains événements transnationaux (GPII), être associée à des revendications a-territoriales et généralistes. La promotion des différents projets étudiés repose en grande partie sur les acteurs régionaux, fortement soutenus par la ville-capitale et sa région métropolitaine. L'UE semble éloignée des réalisations infranationales mais ses acteurs veillent à la publicité de leur projet transeuropéen de LGV entre Paris et Budapest devenu corridor Rhin-Danube depuis 2014 et encouragé sur le terrain par les actions de l'Initiative Magistrale pour l'Europe. L'échelon national apparaît éloigné de ces projets mais ses représentants acteurs, dans les faits, influent en amont sur les décisions puisque le Plan fédéral des infrastructures de transports demeure l'élément charnière pour la mise en place de la LGV entre Wendlingen et Ulm, de même que le projet transeuropéen de transport entre Paris et Budapest.

¹²⁶⁹ Délimitées administrativement au sein d'un État ou procédant de la création d'une entité supranationale établie sur des critères de convergence économique, politique voire culturelle, par exemple les macro-régions.

Chapitre 9 : La gare dans la ville, le nœud et la ligne – effets (im)matériels d'un vaste projet ferroviaire et urbain

Ce dernier chapitre est consacré aux dimensions territoriales des changements qui résultent de la mise en place contestée des projets étudiés. Nous terminons donc le manuscrit par une réflexion sur les premiers effets observables dans la ville-capitale, au cours de la décennie qui a suivi le début des travaux¹²⁷⁰ contribuant à la réalisation de Stuttgart 21, de la LGV entre Wendlingen et Ulm ainsi que de la Magistrale entre Paris et Budapest. Nous énonçons ici des résultats de recherche centrés sur la construction du nouveau quartier Europe ainsi que les débuts de la rénovation de la gare centrale en étant conscients que le projet Stuttgart 21 n'est pas achevé et que le réagencement du quartier Rosenstein apportera d'autres éléments intéressants pour de futures recherches. Nous prendrons soin de distinguer, pour chacun des quatre thèmes de ce chapitre (urbanisme, transports, compétitivité économique, tourisme et image de la ville), les transformations opérées dans les territoires-supports des chantiers (échelons locaux et régionaux) de celles qui bénéficient aux autres territoires par capillarité (échelons nationaux et transnationaux). En quoi les projets considérés participent-ils à accroître l'attractivité et la compétitivité de la ville de Stuttgart vis-à-vis de ses concurrentes nationales et européennes ? Nous analyserons tout d'abord les transformations visibles de l'urbanisme et de l'accessibilité de la ville-capitale par l'intermédiaire de la rénovation de la gare centrale et de la construction du quartier Europe (9.1.). Ensuite, nous examinerons les effets, pour Stuttgart, de la progressive mise en place des projets étudiés sur l'économie et le tourisme dans le contexte d'une compétition interurbaine nationale forte (9.2.).

¹²⁷⁰ 2010-2020.

9.1 : Un nouveau nœud ferroviaire dans une ville en chantier

« La Tour de la gare et son imposante devanture représentent un embellissement indispensable à la ville »¹²⁷¹

Notre axe d'étude portera dans cette première sous-partie sur les deux volets majeurs des projets observés, l'urbanisme (9.1.1.) et les transports (9.1.2.), en commençant par l'appréhension des objets gare et quartier de gare puis en considérant les ressorts territoriaux à plus petite échelle des travaux de construction d'un réseau de LGV dans le sud de l'Allemagne.

9.1.1. : La réhabilitation de la gare centrale et son quartier : un projet emblématique à l'échelle nationale

Nous distinguerons dans notre analyse, ce qui participe à la « renaissance des espaces ferroviaires situés en centre-ville »¹²⁷² (Peters, 2009), de ce qui relève de l'édification, sur les anciennes emprises ferroviaires déclassées, d'un « Euroquartier de gare » adapté au site de Stuttgart.

La réalisation du projet Stuttgart 21 : un travail d'élève modèle

« La renaissance des grandes gares centrales » défendue par Deike Peters en 2009 apparaît comme un « élément fondamental du processus de restructuration urbaine actuelle » (Peters, 2009). Le terme de renaissance renvoie à l'ouvrage éponyme paru en 1996 (Bund Deutscher Architekten, 1996) et traduit d'une part un intérêt renouvelé des acteurs publics pour l'architecture des gares et sa mise en valeur, et d'autre part le retour de la gare dans la ville en tant que hub et marqueur métropolitain fort. Les rénovations de gares centrales réalisées dans différentes capitales européennes depuis les années 1990 révèlent deux éléments centraux pour notre analyse. D'un côté ces projets attestent de jeux d'acteurs reconfigurés intégrant des entreprises privées et des institutions publiques, compétentes à tous les échelons infranationaux¹²⁷³ (Peters, 2009) et capables de s'insérer dans des projets transnationaux. Les acteurs publics montrent ainsi qu'ils possèdent un nouvel outil d'intervention sur la rénovation

¹²⁷¹ „Der Bahnhofsturm und die gewaltige Front stellen eine unverzichtbare Bereicherung des Stadtbildes dar“ (Manfred Rommel).

¹²⁷² “Renaissance of inner-city railway station areas”.

¹²⁷³ Échelons d'interventions local, métropolitain, régional et national.

de la ville. D'un autre côté, la gare apparaît de nouveau comme un bâtiment symbole de la modernité d'une ville (Libourel, 2015) puisque celle-ci est transformée grâce aux nouvelles techniques de construction (puits de lumière, flux de circulation étagés) afin de redonner un caractère monumental à cette structure. Nous affirmons que la rénovation de la gare centrale de Stuttgart correspond à un « projet vitrine de starchitecture » (Gravari-Barbas et Renard-Delautre, 2015) décrit comme « une forme classique de rénovation urbaine qui intervient dans un contexte globalisé post-industriel de concurrence interurbaine forte à l'échelle internationale. Ces projets comprennent un usage mixte des sols sur un site en bord de mer et en centre-ville ou se trouvent sur d'anciennes friches industrielles qui peuvent inclure des emprises ferroviaires désaffectées ou toujours utilisées »¹²⁷⁴ (Peters, 2009). Cette notion de « projet vitrine de starchitecture » met en lumière la volonté des acteurs participants à ces projets de rendre visible leur territoire par la création, à partir d'un bâtiment existant, d'un nouvel emblème architectural. La starchitecture permettrait ainsi « l'identification iconique d'une ville et de son image de marque » (Plattard, 2016).

La mise en place d'un tel projet au sein de la ville-capitale du BW s'ancre dans la concrétisation du programme « Gares pour le XXI^{ème} siècle » initié par la DB. Nous confirmons ce qui avait été énoncé dès 2006 par Claudia Wucherpfennig (2006), à savoir la compétition interurbaine sous-jacente à la politique de rénovation des gares centrales des métropoles allemandes. Tandis que Munich et Francfort ont affirmé leur refus de mettre en œuvre les projets proposés par la DB, les acteurs publics régionaux (BW) et locaux (Stuttgart) l'ont accepté et défendu jusqu'au changement de majorité politique au début de la décennie 2010. L'exceptionnalité de cette décision, qui entraîna une contestation forte simultanée, réside dans l'ampleur matérielle des travaux et des fonds investis. Stuttgart symbolise la ville la plus importante dans la hiérarchie urbaine allemande accueillant un projet de la DB labellisé « gare pour le XXI^{ème} siècle », lui apposant ainsi l'étiquette de « bon élève ». La rénovation en profondeur de la gare centrale a été complétée par deux projets urbains situées au plus près de toutes les aménités urbaines, l'édification presque terminée du quartier Europe¹²⁷⁵ et la planification du futur quartier Rosenstein (Chapitre 4). Nos analyses porteront uniquement sur le quartier Europe puisque aucun chantier n'a débuté au moment de nos analyses sur les parcelles du quartier Rosenstein.

¹²⁷⁴ “starchitecture flagship projects as typical urban interventions in globalized, post-industrial times of international locational competition. And such flagship projects often form part of comprehensive mixed-use mega-projects situated in centrum urban waterfront or other grey- and brownfield locations, which can include either abandoned or active railyards”.

¹²⁷⁵ Avancée des travaux en 2020.

Comment le projet se démarque-t-il des autres Euroquartiers de gare ?

Le chapitre 4 a permis d'appréhender la construction de ce nouveau quartier au nord-ouest de la gare centrale qui possède les caractéristiques d'un quartier de gare récent et moderne sur le modèle de « l'Euroquartier de gare »¹²⁷⁶. Nous développerons donc à présent un argumentaire en deux temps dans le but de mettre en exergue, tout d'abord ce qui fait la singularité de ce quartier par rapport à d'autres en Europe, puis d'en analyser le développement socio-économique à l'échelle micro-locale.

Le quartier de gare apparaît comme un espace privilégié de la rénovation urbaine selon Jean-Jacques Bavoux et Jean-Bernard Charrier (Bavoux et Charrier, 1994) pour des raisons économiques et pratiques (Chapitre 1) facilitée par les avancées techniques de la fin du XX^{ème} siècle¹²⁷⁷. Celui de Stuttgart a été modifié au cours de la décennie 1990 et 2000 pour créer le nouveau quartier Europe (16 ha) et les travaux débuteront dans la décennie 2020 dans le cadre du projet Rosenstein¹²⁷⁸ qui occupera la majeure partie des anciennes emprises ferroviaires. Le quartier de gare de Stuttgart, situé au sein du « Quartier de l'Europe »¹²⁷⁹ comporte un grand nombre d'éléments caractéristiques du modèle de « l'Euroquartier de gare » parmi lesquels la transformation de la gare centrale aérienne en une gare traversante souterraine et la rénovation du bâtiment principal centrée sur l'apport de lumière extérieure grâce à des ouvertures¹²⁸⁰ par exemple. La construction attenante d'un centre tertiaire accueillant des entreprises spécialisées dans la banque, l'assurance ainsi qu'un centre commercial relèvent d'attributs communs à ce type de quartier (Terrin, 2011). L'architecture moderne et visible dans le paysage urbain fait partie des marqueurs métropolitains inhérents aux quartiers de gare. La *city tower* LBBW et le bâtiment Cloud 7 (Figure 42) illustrent la verticalité de l'urbanisme caractéristique de « ces nouveaux quartiers d'affaires, symbolisé par l'immeuble tertiaire de verre et d'acier [qui] doit donner au territoire les attributs d'une métropole moderne, dynamique, attractive pour les futurs habitants ou employés »¹²⁸¹.

¹²⁷⁶ Modèle de quartier de gare récent rénové en Europe depuis la décennie 1990.

¹²⁷⁷ En particulier le développement de la grande vitesse ferroviaire et le perfectionnement du matériel roulant.

¹²⁷⁸ Estimation d'environ 60 ha dédiés à de nouvelles constructions (habitations, bureaux et espaces verts).

¹²⁷⁹ *Europaviertel*.

¹²⁸⁰ Puits de lumière sur le parvis de la gare côté nord.

¹²⁸¹ Nous appliquons à notre cas d'étude la grille de lecture proposée et développée par Aurélie Delage (Delage, 2018, p.154).



Photo 52 : Vue depuis l'extérieur de la nouvelle bibliothèque municipale centrale de Stuttgart



Photo 53 : Vue depuis l'intérieur de la bibliothèque



©Volin, 2016, UMR EVS



Photo 54 : Vue de l'ensemble du bâtiment de la bibliothèque centrale municipale (encadré) depuis la Tour de la gare

Malgré la présence de certains éléments standardisés de « l’Euroquartier de gare », nous avons identifié une spécificité fonctionnelle de ce quartier à Stuttgart. Le choix d’implanter la nouvelle bibliothèque municipale de la ville au sein de ce nouveau quartier d’affaire sur un site visible depuis les collines de la ville nous semble tout à fait intéressant à étudier. L’ouverture de cette structure publique destinée à un public large permet, selon nous, une présence physique et symbolique forte des acteurs municipaux au cœur de ce quartier principalement occupés par des acteurs privés. Le caractère novateur de « l’Euroquartier de gare » de Stuttgart repose ainsi, dans une certaine mesure¹²⁸², sur un « effet Bilbao » escompté. Le dynamisme économique actuel de cette ville du Pays basque s’appuie sur l’ouverture, en 1997, d’une structure culturelle publique, le musée Guggenheim (Drodz, 2014) Les retombées économiques importantes issues du tourisme culturel ont permis aux géographes de théoriser le processus de développement d’un nouveau quartier urbain autour d’un édifice principal permettant d’ajouter une fonction inédite à la ville. Dans le cas de Bilbao, le musée Guggenheim polarise les fonctions culturelles valorisées par un marketing territorial¹²⁸³, dans notre cas urbain. Les acteurs municipaux de Stuttgart espèrent, eux-aussi, attirer des touristes dans ce quartier peu fréquenté par les visiteurs hormis pour voir ce bâtiment imposant (Photo 52) qui profite d’une lumière naturelle (Photo 53) grâce aux nombreuses ouvertures visibles sur les façades (Photo 54). Sa situation liée à la topographie encaissée de la ville confère au bâtiment une grande visibilité de jour comme de nuit (E2, 2016). Les éclairages disposés dans les nombreuses fenêtres permettent d’identifier de loin l’édifice (Photo 54), expérience que nous avons pu faire depuis le toit de la Tour de la gare (Photo 54). Les acteurs publics ont également pour ambition d’inciter les habitants de l’ensemble de la ville à s’approprier ce lieu, en particulier le soir et le week-end. La bibliothèque est ouverte tous les jours, sauf le dimanche, de 9h à 21h et accueille de nombreux événements culturels (conférences grand public, rencontres avec des écrivains entre autres)¹²⁸⁴ et artistiques (expositions d’œuvres d’art, concerts)¹²⁸⁵. Cette structure apparaît comme un des rares lieux de ce quartier dans lequel se côtoient une diversité de CSP, ce qui contraste avec le profil socio-économique de cet espace le plus septentrional de l’arrondissement Stuttgart-centre (Annexe 2).

¹²⁸² Rayonnement régional, voire national mais la bibliothèque ne constitue pas le premier site polarisateur des touristes extranationaux, contrairement aux musées Porsche ou Mercedes (Annexe 5).

¹²⁸³ « Le marketing territorial désigne la manière dont les pouvoirs publics utilisent les techniques de la publicité et de la communication, issues du monde de l’entreprise, pour promouvoir leurs territoires. Ces pratiques existent à toutes les échelles, depuis la promotion d’une petite commune à celle d’un État. Le but est d’attirer des populations jugées désirables, des investissements, des entreprises, ou tout cela à la fois. » (*Géococonfluences*, 2017 – entrée de glossaire « marketing territorial »).

¹²⁸⁴ Le forum Max-Bensee accueille ces manifestations au sous-sol du bâtiment.

¹²⁸⁵ Une galerie permet la tenue d’expositions.

Notre étude à l'échelle micro-locale du quartier Europe concerne la décennie 2010¹²⁸⁶ et s'appuie sur les données statistiques de la ville de Stuttgart¹²⁸⁷. Ce petit quartier en superficie (0,2 km²) enregistre une densité record en 2019 de 4970 habitants par km² pour une moyenne municipale de 2960 habitants par km² cette même année. La très forte densité s'explique par une croissance d'environ 160% de la population résidente entre 2013¹²⁸⁸ et 2019 grâce au solde migratoire et au solde naturel. Le solde migratoire est positif de 2013 à 2016¹²⁸⁹ puis de nouveau en 2018, néanmoins les départs augmentent à la fin de la décennie 2010 atteignant un solde migratoire négatif en 2019¹²⁹⁰. Le déménagement de certains foyers est compensé par un solde naturel de 28 pour 1000 en 2019¹²⁹¹ ce qui classe, pour la natalité, le quartier en tête des territoires municipaux. La moyenne d'âge des habitants de 32,1 ans¹²⁹² confirme le diagnostic d'un quartier dont la population est jeune et qui comprend une majorité d'adultes en âge de procréer. 55 % des habitants ont entre 30 et 45 ans, ce qui constitue le ratio le plus élevé dans la ville. La croissance, depuis 2013, de cette part de la population au sein du quartier¹²⁹³ présage une hausse du solde naturel pour les années à venir. Les ménages sont installés pour 85 % d'entre eux depuis moins de 5 ans dans ce nouveau quartier, répartis, en 2019 dans 808 logements¹²⁹⁴ dont la superficie moyenne de 73,6 m² demeure inférieure à la moyenne municipale¹²⁹⁵. Les deux tiers de ce parc résidentiel¹²⁹⁶ sont constitués par des appartements d'une ou deux pièces¹²⁹⁷, ce qui rend très difficile l'accès à des logements pour des ménages avec plusieurs enfants, les appartements de cinq pièces ou plus restants quasi inexistant¹²⁹⁸.

¹²⁸⁶ Précisément 2013-2019 puisque la ville de Stuttgart ne possède pas de données statistiques pour ce quartier avant 2013 étant donné que l'installation des premiers habitants intervient au début de la décennie 2010.

¹²⁸⁷ Données spécifiques au quartier Europe (*Stadtteil Europaviertel*) recueillies pour tout le paragraphe dans l'Atlas statistique de la ville. Données disponibles en ligne et consultées le 10/09/2020.

URL: <https://statistik.stuttgart.de/statistiken/statistikatlas/atlas/atlas.html?indikator=i0&select=00>

¹²⁸⁸ Recension de 382 habitants en 2013 et 998 en 2019.

¹²⁸⁹ Solde migratoire estimé à 128 en 2013 et culminant à 1007 en 2015.

¹²⁹⁰ Solde migratoire négatif estimé à -21 en 2019.

¹²⁹¹ La moyenne de la ville était de 11 naissances pour 1000 habitants.

¹²⁹² L'âge moyen des habitants du quartier varie très peu depuis 2013 et oscille entre 31,7 et 32,4 ans (période 2013-2019).

¹²⁹³ Croissance en valeurs absolues entre 2013 et 2019 de 161 %.

¹²⁹⁴ Croissance en valeurs absolues de 172 % entre 2014 et 2019 (nous prenons en compte les données de 2014 puisqu'il n'y avait aucun logement en 2013).

¹²⁹⁵ Superficie moyenne des logements dans la ville de Stuttgart en 2019 : 77,8 m².

¹²⁹⁶ 552 logements en 2019, ce qui représente 68 % de l'ensemble des logements.

¹²⁹⁷ La moyenne est de 20 % dans la ville de Stuttgart.

¹²⁹⁸ Seuls six logements répondaient à ces critères en 2019.

Le départ de certains habitants peut être dû au fait que le quartier ne soit plus adapté à leurs besoins, notamment en termes de structures scolaires¹²⁹⁹ absentes de ce territoire en dehors d'une crèche privée située à proximité immédiate de la gare. 88 % des individus qui résident dans le quartier sont des actifs¹³⁰⁰ et moins de 2 % étaient sans emploi en 2017¹³⁰¹. Sans connaître la répartition en CSP nous pouvons supposer qu'il s'agit de travailleurs issus de CSP avec de hautes rémunérations. Les revenus imposables des habitants du quartier en 2013 étaient supérieurs à la moyenne du *Land*¹³⁰² ce qui classe le quartier Europe parmi les plus riches de la ville. Nous pouvons ainsi retenir que ce quartier très récent polarise de jeunes actifs aisés mais que le défi consiste à inciter ses populations à rester vivre dans cet espace qui manque de structures publiques et, selon nos observations, d'une vie de quartier. Des universitaires comme Britta Hüttenhain de l'Institut d'urbanisme de Stuttgart ont déjà mis en lumière le fait que « le quartier Europe est pour nous un mauvais exemple en ce qui concerne la qualité des espaces publics »¹³⁰³ (Fischer, 2019)¹³⁰⁴. Les ambitions des porteurs du projet de réaliser un quartier chaleureux semblent contrariées par la froideur des bâtiments et la vacance des locaux en dehors des horaires de travail vidant l'espace urbain de l'animation escomptée (Ibid.)¹³⁰⁵.

¹²⁹⁹ Les enfants du quartier Europe dépendent de l'école primaire située plus au nord dans le quartier Heilbronner Strasse.

¹³⁰⁰ Nous avons soustrait à la population totale les personnes de moins de 18 ans et celles de plus de 65 ans.

¹³⁰¹ Données du service de statistiques de la ville de Stuttgart, compilées dans un Atlas interactif consacré aux données socio-économiques de la ville (*Sozialmonitoring der Landeshauptstadt Stuttgart*), disponible en ligne et consulté le 09/09/2020.

URL: <https://statistik.stuttgart.de/statistiken/sozialmonitoring/atlas/Stadtteile/out/atlas.html>

¹³⁰² Indice de 100 pour la ville de Stuttgart et 130 pour le quartier Europe en 2013, valeur en hausse pour le quartier Europe qui possédait un indice de 125 en 2011 et 100 pour la ville de Stuttgart.

¹³⁰³ „Das Europaviertel ist für uns ein Negativbeispiel für die Qualität des öffentlichen Raums“.

¹³⁰⁴ Article disponible en ligne et consulté le 16/09/2020.

URL : <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.europaviertel-stuttgart-europa-auf-sparflamme.add16637-57ce-4505-a67e-07b09ecf9b9e.html>

¹³⁰⁵ Ibid.

La construction d'un nouveau quartier urbain sur une partie des anciennes emprises ferroviaires de la gare participe à Stuttgart, ainsi que dans d'autres métropoles européennes à l'exemple de Vienne¹³⁰⁶ en Autriche ou Lodz¹³⁰⁷ en Pologne, à une densification des centres urbains. En effet, le foncier disponible grâce aux travaux de rénovation des gares apparaît comme une opportunité unique pour les acteurs publics et privés de réaliser des projets urbains dédiés à un usage mixte des sols (logements, espaces de travail et espaces verts). La valeur marchande des terrains demeure très élevée dans le quartier Europe où des espaces de bureaux sont accessibles au tarif de 7300€ le m²¹³⁰⁸, ce qui témoigne, selon nous, d'une situation optimale du nouveau quartier par rapport aux aménités urbaines. La centralité polarisante des grandes gares métropolitaines européennes attise ainsi de nombreuses convoitises. Le projet de rénovation de la gare du Nord à Paris, « Gare du Nord 2024 »¹³⁰⁹ illustre également la marchandisation croissante des espaces intérieurs des gares. Un collectif d'architectes a dénoncé en septembre 2019 (Collectif d'architectes, urbanistes et historiens de l'art, 2019)¹³¹⁰ les propositions de travaux qui visent à agrandir les surfaces commerciales et de bureaux au détriment de la fonction première du lieu, le transport de passagers. Les opposants au projet Stuttgart 21, en particulier les experts en urbanisme, dénoncent également ce changement de l'usage des sols qui contrarie l'essence des lieux considérés, le transport à courte, moyenne et longue distance puisque ces gares centrales représentent des hubs pour les réseaux de transport en commun, les trains régionaux ainsi que les trains à grande vitesse.

¹³⁰⁶ Projet *Bahnhofcity Wien Hauptbahnhof*. Informations complémentaires disponibles sur le site officiel consulté le 13/09/2020.

URL : <https://www.hauptbahnhofcity.wien/>

¹³⁰⁷ Projet *Nowe Centrum Lodzi*. Informations complémentaires sur le site de la ville de Lodz consulté le 13/09/2020.

URL : <https://uml.lodz.pl/en/business/get-to-know-the-fastest-developing-city-in-poland/the-new-centre-of-lodz/>

¹³⁰⁸ Valeur en 2020 selon le service statistique de la ville. Deux autres quartiers égalent voire dépassent ces valeurs foncières, celui de la Mairie (arrondissement Stuttgart-centre) et celui de *Neue Vorstadt* (arrondissement Stuttgart-centre).

¹³⁰⁹ Le projet comprend un réaménagement intérieur et extérieur de la gare dont la moitié des constructions seront consacrées à des activités commerciales et à des espaces du bureau.

¹³¹⁰ Article disponible en ligne et consulté le 09/09/2020.

URL : https://www.lemonde.fr/idees/article/2019/09/03/le-projet-de-transformation-de-la-gare-du-nord-est-inacceptable_5505639_3232.html

9.1.2. : Primauté d'une meilleure accessibilité de la ville-capitale

« La ville-capitale devient, grâce à sa gare centrale, une porte ouverte de grande ampleur sur le monde » Manfred, 1987¹³¹¹

La rénovation de la gare centrale comporte comme objectif majeur l'amélioration de l'accessibilité de Stuttgart à l'échelle nationale et à l'échelle européenne. Cette nouvelle « cathédrale souterraine du transport »¹³¹² (Kirchner, 2008) doit permettre des liaisons plus rapides entre les villes à l'échelle régionale, nationale et européenne dans la mesure où les trains pourront à terme traverser la ville de Stuttgart sans s'y arrêter¹³¹³.

Une contraction de l'espace-temps pour les territoires urbains du *Land* et une aubaine pour les flux nationaux

L'offre de transport nationale de la DB a augmenté en ce qui concerne les liaisons grande vitesse puisque l'entreprise a souhaité développer davantage son réseau (E12, 2012) et espère concurrencer le transport aérien sur des moyennes distances¹³¹⁴ (E18, 2015). Les acteurs nationaux ont procédé à une modernisation de l'infrastructure globale, nécessaire pour accueillir des lignes à grande vitesse infranationales et transeuropéennes. Stuttgart pourra ainsi être reliée plus rapidement aux villes de Francfort au nord (*via* Mannheim), Bâle au sud-ouest (*via* Karlsruhe) et Munich au sud-est (*via* Ulm et Augsburg). La nouvelle liaison rapide entre Stuttgart et Mannheim (100 km) est en service depuis 1991 et permettra à l'horizon 2030¹³¹⁵ de relier en ICE Stuttgart à Francfort *via* Mannheim grâce à la nouvelle section Rhin-Neckar en construction. Le temps de transport sera réduit à 1h00 environ au lieu de 2h actuellement grâce, entre autres, aux travaux ferroviaires effectués à Stuttgart. L'axe ferroviaire de la vallée du Rhin¹³¹⁶ est en cours de réaménagement dans le but de généraliser la grande vitesse à l'échelle

¹³¹¹ „Die Landeshauptstadt hat mit ihrem Hauptbahnhof ein würdiges Tor zur Welt“.

¹³¹² „Eine neue Kathedrale des Verkehrs unter der Erde“.

¹³¹³ Possibilité offerte par la présence d'une gare traversante auparavant gare terminus.

¹³¹⁴ Selon Eurostat, les trajets de courte distance équivalent à moins de 300 km, de moyenne distance entre 300 et 1000 km et les voyages longue distance dépassent 1000 km.

¹³¹⁵ Ligne Rhin-Neckar figurant dans le Plan fédéral des infrastructures de transports 2030.

¹³¹⁶ *Rheintalbahn*.

transnationale sur la section Karlsruhe-Bâle qui fait partie du corridor transeuropéen de transport Rotterdam-Gênes (Chapitre 2). L'abaissement du temps de trajet de 30 minutes sur l'ensemble du tracé pourrait également profiter aux acteurs travaillant à Stuttgart¹³¹⁷ puisque cet axe ferroviaire nord-sud demeure une route majeure pour le transport des passagers et des marchandises en Europe. Les bénéfices de la mise en place du nouveau nœud ferroviaire de Stuttgart concernent aussi la liaison avec le *Land* voisin de Bavière. D'après les informations de la DB¹³¹⁸, le trajet entre les deux villes-capitales durerait 1h45 au lieu de 2h20 actuellement. La réalisation des tronçons à grande vitesse Wendlingen-Ulm et Augsburg-Munich¹³¹⁹ explique le gain de temps de trajet entre Stuttgart et Munich. L'importance de la poursuite de cette ligne vers l'est, qui figurait déjà dans le Plan des transports national de 1985, prolonge le réseau de LGV en direction de Salzbourg.

La réduction des temps de trajet, argument décisif dans le choix du mode de transport est possible par l'intermédiaire d'un perfectionnement des principaux hubs ferroviaires (entre autres Stuttgart, Francfort ou Munich) (Levêque, 2010). L'échelon national revêt ici une importance fondamentale puisque, dans le cas allemand, la Deutsche Bahn a fait le choix d'un programme de rénovation des gares métropolitaines, les « Projets 21 » (Chapitre 4) avec pour objectif la vente de certaines emprises ferroviaires dans le but de financer des projets de modernisation des infrastructures (E23, 2015). Les acteurs politiques¹³²⁰ participent, quant à eux, aux décisions à propos des transports grâce à l'établissement du Plan fédéral des infrastructures de transports (Chapitre 2) (E18, 2015). Par exemple, l'amélioration de la liaison ferroviaire entre Stuttgart et Ulm est inscrite dans le Plan fédéral des infrastructures de transports 2030 (Chapitre 2) et a été complété dans la ville-capitale par le projet Stuttgart 21 auquel est favorable la chancelière Angela Merkel (Palmer, 2010). L'exécutif allemand soutient le renforcement des réseaux ferroviaires dans la mesure où ceux-ci permettent une connexion rapide et innovante avec les autres métropoles nationales et européennes (Gebhardt, 2009 ; Levêque, 2010).

¹³¹⁷ Le temps de trajet entre la gare centrale de Stuttgart et Karlsruhe est estimé à environ 40 minutes au lieu d'une heure actuellement pour le trajet le plus court.

¹³¹⁸ Données estimées par la DB.

¹³¹⁹ Section en service depuis 2011.

¹³²⁰ Compétents aux échelons régionaux et nationaux.

La grande vitesse ferroviaire : un levier de développement extranational

Dans son dernier rapport de 2013 Peter Balázs (2013), chargé du projet prioritaire 17 (LGV Paris-Budapest) insistait sur l'urgence de décongestionner le nœud de Stuttgart et de supprimer le goulet d'étranglement existant pour permettre la réalisation de l'ensemble de la ligne Paris-Budapest (Chapitre 2). À l'échelle du *Land*, les travaux réalisés dans le cadre de la Magistrale pour l'Europe profitent également à d'autres villes que Stuttgart (E13, 2015 ; E30, 2016). La mise en place de plusieurs liaisons quotidiennes entre Paris et Francfort¹³²¹ ou Paris et Stuttgart¹³²² profitent tout particulièrement à Karlsruhe qui se trouve sur le tracé des deux lignes¹³²³, ainsi qu'à Mannheim ville étape uniquement sur la ligne Paris-Francfort. La ville frontalière de Karlsruhe est devenue un hub ferroviaire européen relié à Paris en 2h30. Depuis 2016, la capitale étatique française et la capitale économique de Francfort sont reliées directement en 3h40¹³²⁴. La ligne Paris-Stuttgart¹³²⁵ dessert les gares centrales des deux métropoles en 3h10 (Quotidien du tourisme, 2017). En parallèle de ces deux liaisons ouest-est de part et d'autre du Rhin, la SNCF et la DB avaient mis en place, dès 2012, une ligne quotidienne directe sud-nord entre Marseille et Francfort¹³²⁶ en 7h45. La cadence de 24 TGV/ICE par jours, circulant entre la France et l'Allemagne, sur l'ensemble de ces quatre lignes¹³²⁷, attire un nombre de clients croissant. Plus de 2 millions de passagers ont voyagé dans ces TGV en 2017 par rapport au 1,8 million de clients en 2016¹³²⁸ (Raso, 2017).

La croissance du nombre de voyageurs sur les lignes ferroviaires longue distance contribue à encourager les investissements dans la grande vitesse. La Deutsche Bahn comptabilisait ainsi 151 millions de voyageurs longue distance en 2019, ce qui représente environ 7% des flux voyageurs globaux pour 2019. L'augmentation des flux de voyageurs entre 2015 et 2019 est supérieur sur le réseau longue distance par rapport aux transports de

¹³²¹ Deux itinéraires sont empruntés par les trains et desservent respectivement soit Paris Gare de l'Est-Lorraine TGV-Forbach-Sarrebruck-Kaiserslautern-Mannheim et Francfort (ligne appelée Branche-nord) ; soit Paris Gare de l'Est-Strasbourg-Karlsruhe-Mannheim-Francfort (ligne appelée LGV Est-européenne).

¹³²² La ligne propose les arrêts dans les villes de Paris-Strasbourg-Karlsruhe-Stuttgart et à terme le train poursuivra sa route vers l'est en direction d'Ulm, Augsburg et Munich. La liaison directe entre Paris et Munich n'existe pas encore en 2020.

¹³²³ La ville de Karlsruhe est desservie par la ligne Paris-Francfort uniquement sur le second tracé de la LGV est-européenne et non dans le premier itinéraire.

¹³²⁴ Liaison *via* Strasbourg, Karlsruhe et Mannheim (plus grandes villes).

¹³²⁵ *Via* Strasbourg et Karlsruhe.

¹³²⁶ En provenance de Marseille Saint Charles, les TGV desservent Aix-en-Provence TGV, Avignon TGV, Lyon Part-Dieu, Chalon-sur-Saône, Besançon-Franche Comté TGV, Belfort-Montbéliard TGV, Mulhouse, Strasbourg, Baden-Baden, Karlsruhe, Mannheim et Francfort.

¹³²⁷ Paris-Francfort *via* Sarrebruck, Paris-Francfort *via* Karlsruhe, Paris-Stuttgart et Marseille-Francfort.

¹³²⁸ Première année de mise en circulation de ces trains.

proximité¹³²⁹. À l'échelle régionale, le *Land* du BW¹³³⁰ a accueilli en 2016 plus de voyageurs longue distance que son voisin bavarois¹³³¹. Les acteurs régionaux et nationaux escomptent ainsi une attractivité grandissante de la grande vitesse ferroviaire et prévoient à l'horizon 2024 des flux annuels supérieurs à 180 millions de passagers.

L'extension de la grande vitesse en Allemagne et dans l'UE (Carte 8 et Annexe 10) accompagnée par la mise en place d'une ligne transeuropéenne devrait donc profiter à la ville de Stuttgart ainsi qu'au *Land* du BW. En effet, dans le discours des acteurs favorables à Stuttgart 21 point la croyance en un effet structurant des transports (Offner, 1993) (Chapitre 1). D'après eux, dont les propos nous ont été rapportés par un expert, la mise en place de la Magistrale pour l'Europe permettrait aux territoires allemands¹³³² traversés de « jouer un rôle en Europe » (E12, 2015). Cette vision intégratrice des transports (Libourel, 2015) traduit l'espoir, dès la décennie 1990, de la consolidation, par l'intermédiaire d'une nouvelle infrastructure de liens réels et immatériels entre le *Land* du BW et ses voisins européens. L'implication précoce de cette région dans des organisations transnationales (Chapitre 8) consacrées au renforcement des coopérations économiques entre territoires en témoigne (Volin, 2012) Des acteurs aux prérogatives régionales et nationales se sont également exprimés en faveur de la Magistrale pour l'Europe dans l'espoir que cette nouvelle ligne contribuerait à maintenir une économie prospère dans cette région. « Nous devons être sur le tracé de la Magistrale afin de nous (Region Stuttgart) assurer une desserte ferroviaire nationale et internationale de premier rang »¹³³³ (Harlander et Schultheiß, 2011). Dr. Jürgen Zieger, maire d'Esslingen et membre du *SPD* siégeant dans les instances de la métropole, exprimait ainsi en 2011 une opinion affirmative quant aux effets bénéfiques escomptés de la mise en place de la Magistrale pour l'Europe. Ce point de vue correspond à celui de la chancelière Angela Merkel (Palmer, 2010) pour qui la dimension transnationale du projet Stuttgart 21 garantit l'insertion nécessaire de cette région dans les réseaux de transports européens. Cette inscription physique garantirait le renforcement des liens économiques établis par les acteurs du *Land* du BW avec leurs partenaires européens (Chapitre 2).

¹³²⁹ Nous avons calculé une croissance de 13 % des flux de voyageurs longue distance sur la période 2015-2019 tandis que les flux de voyageurs courtes distances progressait de 5 %.

¹³³⁰ 24,3 millions de passagers.

¹³³¹ 15,8 millions de passagers.

¹³³² *Länder* du BW et de Bavière.

¹³³³ „Wir müssen Teil der Magistrale sein, da nur sie für die Region einen hochrangigen nationalen und internationalen Schienenverkehr sichert“.

Conclusion de la section 9.1

L'analyse des premiers effets de la mise en place du projet Stuttgart 21 ainsi que celle des bénéfices à moyen terme nous amène à questionner l'application à notre cas d'étude de la notion de « grand projet de régénération urbaine »¹³³⁴ (Flyvbjerg, 2014 ; Kosmowski, 2019). Les projets de rénovation de gare peuvent en constituer une déclinaison possible lorsque les espaces concernés sont ceux de la gare ou d'anciennes emprises ferroviaires désormais inutilisées (Kosmowski, 2019). Selon nous le projet Stuttgart 21 peut donc être envisagé comme « un investissement planifié, complexe, long et très coûteux qui changera l'image de la ville et qui, en créant de nouveaux espaces, introduit des changements de la morphologie urbaine ainsi que dans l'occupation des sols »¹³³⁵ (Kosmowski, 2019) . Toutefois il existe un point de divergence entre Stuttgart 21 et les projets cités¹³³⁶ par Piotr Kosmowski à propos de l'importance des démolitions préalables à la reconstruction. Ce sont principalement des infrastructures qui correspondent aux emprises ferroviaires inutilisées qui ont été désinstallées ainsi qu'une partie du bâtiment de la gare¹³³⁷. Bien que restreinte en termes de surface bâtie, la démolition des deux ailes de la gare a pourtant, elle, mobilisé et ému des groupes d'opposants militants contre la destruction d'une partie de ce monument (E34, 2020). Notre enquête précise : « la contestation demeure plurifactorielle et parmi eux, les opposants s'inquiètent de la résistance du bâti aux travaux et notamment aux destructions lourdes des deux ailes » (E34, 2020).

Après avoir pris en considération les gains de la réalisation des projets étudiés pour la rénovation urbaine et l'accessibilité de Stuttgart, nous allons terminer ce chapitre en esquisant les récentes répercussions économiques à l'échelle locale.

¹³³⁴ “regeneration megaprojects“.

¹³³⁵ “[...] planned, complex, lengthy and costly investment that changes the image of big urban areas. Megaprojects create new areas, which introduce morphological and functional structures previously absent in these locations” (Flyvbjerg, 2014).

¹³³⁶ Projets cités précédemment : projet *Bahnhofcity Wien Hauptbahnhof* en Autriche et le projet *Nowe Centrum Lodzi*, en Pologne.

¹³³⁷ Les deux ailes ont été démolies ainsi que les espaces qui correspondent au parvis nord de la gare.

9.2 : Les effets (im)matériels pour Stuttgart

Un des enjeux des projets urbains et ferroviaires étudiés réside dans le renforcement de l'attractivité économique de la ville-capitale. Dans un contexte national et européen très compétitif, les acteurs publics et privés continuent de promouvoir leur territoire local ou métropolitain dans les actes et dans les discours. Afin de mesurer cela nous nous intéresserons aux leviers de compétitivité, économique (9.2.1.) et touristique (9.2.2.), convoqués par les différents acteurs.

9.2.1. : Une course effrénée pour le maintien d'une forte attractivité économique

Les projets en cours, Stuttgart 21, la nouvelle LGV entre Wendlingen et Ulm ainsi que la Magistrale pour l'Europe, concourent à une compétition territoriale accrue entre les métropoles à l'échelle infranationale et européenne dans la mesure où l'accessibilité renforcée pour les villes desservies contribuerait à dynamiser leur croissance économique. Est-ce que cette hypothèse se vérifie dans le cas de Stuttgart ? Nous distinguerons deux échelles d'analyse, le territoire national comprenant les métropoles sur le podium de la hiérarchie urbaine allemande et l'espace européen centré sur le réseau des villes de la Magistrale.

La Bundesliga économique

Les entreprises du *Land*, déjà compétitives, sont incitées à entretenir la croissance économique de la région en capitalisant sur les fonds acquis et en innovant. L'état d'esprit des acteurs privés, voire publics, repose sur une culture d'entreprise¹³³⁸ très forte (chapitre 2) dans laquelle il s'agit de poursuivre la dynamique engagée et de ne pas se contenter des profits actuels (E2, 2016) (Volin, 2018a). Le projet Stuttgart 21 devrait maintenir la croissance de la région et favoriser la création d'emplois sur le court et le long terme (Gebhardt, 2009). Dans les faits, l'analyse de données démographiques et économiques, excepté le tourisme¹³³⁹, confirme le maintien d'une compétitivité forte de Stuttgart par rapport à ces concurrentes à l'échelle nationale. Le classement GaWC étudié sur la période 2000-2020 atteste d'un gain de place dans le classement global¹³⁴⁰ et du maintien dans la catégorie Beta (Tableau 6).

¹³³⁸ Traduction possible de *Wirtschaftskultur*.

¹³³⁹ Cette activité sera développée à la fin du chapitre (9.2.2.).

¹³⁴⁰ La place la moins élevée Gamma + 10 est atteinte en 2008 et la place la plus haute Beta 16 correspond au classement de 2012.

Les décennies 2000 et 2010 sont le support d'une concurrence forte entre Hambourg, Munich et Düsseldorf tandis que Francfort reste le champion allemand et que Berlin demeure en 5^{ème} position. Stuttgart continue de s'accrocher à sa 6^{ème} place et devance grandement son poursuivant Cologne (Tableau 6). La compilation de quelques données socio-économiques permet de confirmer ce diagnostic. Le nombre de salariés a augmenté de 19 % depuis 2000¹³⁴¹ à Stuttgart¹³⁴² de même que la part (+27 %) des employés qui travaillent dans la ville-capitale sans y habiter¹³⁴³. Le nombre d'entreprises a augmenté de seulement 5 % entre 2006 et 2014 puis enregistre une baisse pour retrouver, en 2018, un effectif équivalent à celui de 2006 (environ 30 500 entreprises en 2018). Le taux de chômage a ainsi diminué de 2 points entre 2000 et 2018 du fait d'une croissance de l'emploi supérieure à la hausse de la population (+11 %). En parallèle le PIB a augmenté de 50 % entre 2000 et 2016, ce qui se traduit par un PIB par habitant très élevé pour les résidents de la ville-capitale atteignant 82 000 € par habitant en 2015 (Ville de Stuttgart, 2017). La comparaison avec trois autres métropoles allemandes similaires en termes de population intramuros (Figure 11) rapproche le profil de la ville de Stuttgart à celui de Düsseldorf¹³⁴⁴ du fait d'un PIB par habitant haut tandis qu'Essen¹³⁴⁵ et Dortmund comptabilisent des données proches de la moyenne nationale¹³⁴⁶.

¹³⁴¹ Nous avons observé une diminution au début de la décennie 2010 puis une nouvelle hausse du nombre de salariés à partir de 2011.

¹³⁴² 66 000 salariés supplémentaires dont une majorité de navetteurs (54 000 environ).

¹³⁴³ La part de navetteurs qui travaillent à Stuttgart de 56 % en 2000 atteint plus de 60 % en 2018.

¹³⁴⁴ Environ 80 000 € par habitant en 2016 (Données *Wikipédia* 2016).

¹³⁴⁵ Environ 42 000 € par habitant en 2016 (Données *Wikipédia* 2016).

¹³⁴⁶ Environ 38 000€ par habitant en 2016 (Données *De.statista* 2016).

La compétitivité infranationale semble très forte et Stuttgart parvient à se hisser au niveau de ses trois concurrentes directes situées dans le *Land* de Rhénanie du nord-Westphalie, région la plus peuplée et la plus riche du pays. Chacune de ses villes accueille, dans sa propre foire-exposition¹³⁴⁷, environ 50 événements annuels comptabilisant 1,5 millions de visiteurs au total¹³⁴⁸. Stuttgart enregistre moins d'entrées (*Tagblattanzeiger*, 2019)¹³⁴⁹ mais les acteurs locaux et métropolitains espèrent dynamiser la fréquentation de ce lieu incarnant « une véritable nouvelle forme de mobilité »¹³⁵⁰ (E16, E17, 2015) une fois que la liaison rapide avec la gare centrale sera en service. La compétition interurbaine peut également être observée à petite échelle en considérant des métropoles européennes avec qui les acteurs économiques implantés à Stuttgart escomptent jouer la *Champions League*.

¹³⁴⁷ Ces quatre villes apparaissent secondaires en termes de fréquentation de leur foire-exposition dont le classement est dominé par Francfort qui enregistra plus de cinq millions de visiteurs au cours des 423 événements de l'année 2019. Rapport annuel de la Foire-exposition de Francfort, 2019, disponible en ligne et consulté le 09/09/2020.

URL : <https://www.messefrankfurt.com/frankfurt/de/unternehmen.html>

¹³⁴⁸ Données 2018 pour les foires-expositions de Dortmund, Düsseldorf, Essen et Stuttgart. Données collectées sur les sites internet des foires-expositions, informations disponibles en ligne et consultées le 09/09/2020.

Dortmund. URL : <https://www.westfalahallen.de/unternehmen/downloads/geschaeftsbericht.html>

Düsseldorf. URL : https://www.messe-duesseldorf.de/cgi-bin/md_home/lib/pub/object/downloadfile.cgi/MD_GB2018_dt_web.pdf?oid=1757&lang=1&ticket=g_u_e_s_t

Essen. URL : <https://www.messe-essen.de/media/neue-medien/dreiklang/downloads/imagebroschueren/geschaeftsbericht/geschaeftsbericht-2018.pdf>

¹³⁴⁹ Données 2018 pour la Foire-exposition de Stuttgart, disponibles et consultées dans l'article en ligne le 09/09/2020.

URL : <https://www.tagblatt-anzeiger.de/Nachrichten/Zahlen-Daten-Fakten-rund-um-die-Messe-Stuttgart-414770.html>

¹³⁵⁰ „in der Zukunft hat Flughafen allen Verkehrsmitteln, das wird eine ganz neue Form der Mobilität“.

Championnat européen interne à la Magistrale pour l'Europe

« Nous nous situons véritablement au centre de l'Europe occidentale et la LGV Stuttgart-Ulm constitue l'hémistiche de la Magistrale »¹³⁵¹ Wolfgang Schuster¹³⁵² (Kirchner, 2008)

La citation en exergue révèle que les porteurs du projet Stuttgart 21 ont pour ambition de faire de Stuttgart le « cœur de l'Europe »¹³⁵³ (Volin, 2018a) par la mise en place de leur « projet phare ou projet prestige »¹³⁵⁴ (Innenministeriums Baden-Württemberg, 2009 ; Nagel, 2016). Les futurs aménagements ferroviaires et urbains¹³⁵⁵ sont considérés comme des symboles de la capacité d'innovation de la région et concourent à la compétitivité nationale et européenne du *Land* et de sa ville-capitale (Bökemann, Rothengatter et Stohler, 2001 ; Innenministeriums Baden-Württemberg, 2009). Les acteurs locaux défendent la compétitivité de Stuttgart à l'échelle européenne, ce qui se mesure par un classement GaWC comparable à celui de Bratislava¹³⁵⁶. Puisque les membres de l'Initiative Magistrale pour l'Europe militent pour une émulation collective, facilitée par des liaisons plus rapides entre les différentes villes traversées, nous avons analysé la hiérarchie urbaine de ses métropoles au cours de la décennie 2010¹³⁵⁷ (Tableau 30). Parmi les 14 villes desservies par la future LGV, six ne figurent pas dans le classement GaWC¹³⁵⁸ et sont donc considérées comme secondaires par rapport aux métropoles recensées dans le Tableau 30. Paris domine ce classement en maintenant sa position dans la catégorie Alpha + et figure dans le top 10 mondial. Vienne, Munich et Budapest, capitales étatiques ou régionales parviennent toutes à la catégorie des Alpha – et sont ainsi comparables à Washington DC en Amérique ou New Delhi en Inde. Stuttgart et Bratislava font jeu égal parmi les villes classées Beta ; Strasbourg et Linz apparaissent en fin de classement néanmoins elles en font partie. Cette hiérarchie urbaine interne à la Magistrale confirme la solidité des atouts de la capitale régionale du BW.

¹³⁵¹ „Wir liegen wirklich im Herzen von Westeuropa und die Magistrale hat genau ihre Mitte auf der Strecke Stuttgart-Ulm“.

¹³⁵² Wolfgang Schuster est maire de la ville de Stuttgart de 1997 à 2013.

¹³⁵³ „Herz der Europa“.

¹³⁵⁴ *Leuchtturmprojekt*.

¹³⁵⁵ Dans le cadre du projet Stuttgart 21 et dans d'autres projets similaires, par exemple la rénovation de la gare centrale de Vienne.

¹³⁵⁶ Étude réalisée sur les données récoltées entre 2000 et 2020.

¹³⁵⁷ Données issues des classements 2010, 2012, 2016, 2018 et 2020 GaWC. Nous estimons que ce classement qui prend en compte des variables variées (pas seulement économiques) permet d'avoir une radiographie étoffée des cas d'étude.

¹³⁵⁸ Karlsruhe, Ulm et Augsburg en Allemagne, Salzburg et Sankt-Pölten en Autriche, Győr en Hongrie.

Stuttgart n'est pas en capacité de concurrencer les capitales étatiques considérées à l'exception de Bratislava, les trajectoires des deux villes sont en effets comparables du fait de leur percée dans la catégorie Beta et leur maintien dans le haut du classement de la catégorie Beta -.

Villes d'ouest en est	Paris	Strasbourg	Stuttgart	Munich	Linz	Vienne	Bratislava	Budapest
2010	A + (2)	HS (4)	B - (15)	A - (6)	S (80)	A - (11)	B - (11)	B (1)
	<i>1</i>	7	6	2	8	3	5	4
2012	A + (2)	HS (4)	B (16)	A - (19)	S (20)	A - (4)	B - (5)	B + (17)
	<i>1</i>	7	5	3	8	2	6	4
2016	A + (3)	G - (20)	B - (4)	B + (7)	S (63)	A - (7)	B (18)	B + (11)
	<i>1</i>	7	6	3	8	2	5	4
2018	A + (6)	S (20)	B - (1)	A - (17)	S (109)	A - (8)	B - (14)	A - (20)
	<i>1</i>	7	5	3	8	2	6	4
2020	A + (6)	HS (19)	B - (5)	A - (17)	S (67)	A - (9)	B - (12)	B + (13)
	<i>1</i>	7	5	3	8	2	6	4
moyenne classement	1	7	5	3	8	2	6	4
(rang dans la sous-catégorie)								
A+ : Alpha + ; A : Alpha ; A- : Alpha - / B+ : Beta + ; B : Beta ; B- : Beta - / G+ : Gamma + ; G : Gamma ; G- : Gamma - / HS : High sufficiency / S : Sufficiency								
rang le plus haut ; rang le plus bas								
<i>1</i> : classement parmi les huit villes étudiées								

Tableau 30 : Classement des villes participant au projet Magistrale pour l'Europe
Source : Classements GaWC 2010, 2012, 2016, 2018 et 2020.
Auteure : Volin, 2020, UMR EVS

L'analyse des atouts du *Land* du BW complète nos précédentes conclusions et permet une étude à plus petite échelle. La balance commerciale excédentaire de cette région confirme l'importance, pour les acteurs privés, d'une accessibilité maximale dans le but de poursuivre une compétitivité optimum. Les importations (en valeur) en 2010 et 2018¹³⁵⁹ sont similaires pour les *Länder* du BW et de Bavière, néanmoins les exportations (en valeur)¹³⁶⁰ pour ces deux années sont supérieures dans le BW.

¹³⁵⁹ Croissance entre 2010 et 2018 de 46 % pour le *Land* du BW ; 44 % pour le *Land* du Bavière. Données disponibles en ligne et consultées le 09/09/2020.

URL : https://www.stmwi.bayern.de/fileadmin/user_upload/stmwi/Publikationen/2019/2019-07-05_Aussenhandel_Bayerns_2018.pdf

¹³⁶⁰ Croissance entre 2010 et 2018 de 26 % pour le *Land* du BW ; 33 % pour le *Land* de Bavière. Données disponibles en ligne et consultées le 09/09/2020.

URL : https://www.stmwi.bayern.de/fileadmin/user_upload/stmwi/Publikationen/2019/2019-07-05_Aussenhandel_Bayerns_2018.pdf

La valeur ajoutée des biens exportés repose sur des secteurs industriels qui font la renommée de la région comme la construction de machines dominée par Bosch et l'automobile représentée par Porsche et Daimler.

Les entreprises privées installées dans le BW investissent beaucoup dans la recherche et le développement (Chapitre 2) dans le but de figurer parmi les pionniers dans les secteurs de la construction durable ou les biotechnologies (Atlas des clusters du BW, 2019)¹³⁶¹. En 2018, les échanges avec les États européens composent (en valeur) 62 % du total des exportation du BW (SL-BW, 2019)¹³⁶², ce qui reste inférieur à la moyenne nationale¹³⁶³ et 71 % du total des importations du BW ce qui est supérieur à la moyenne nationale en 2018¹³⁶⁴. L'interdépendance économique apparaît grande entre le BW et les États européens. Nous pouvons affirmer également cela à une échelle plus grande d'après les données de la balance commerciale du BW avec les États traversés par la Magistrale pour l'Europe. Le *Land* allemand est bénéficiaire dans ses échanges avec la France, l'Autriche et la Hongrie réunies¹³⁶⁵ dans la mesure où, pour l'année 2018 les exportations en volume excèdent les importations¹³⁶⁶. Les enjeux économiques d'une coopération renforcée avec les pays traversés par la Magistrale, grâce à la nouvelle infrastructure ferroviaire, demeurent une priorité pour les acteurs locaux, métropolitains et régionaux du BW. En parallèle de ces leviers de croissance classique, la politique d'attractivité de la région métropolitaine esquisse une valorisation renforcée du potentiel touristique du territoire.

¹³⁶¹ Atlas 2019 disponible en ligne et consulté le 09/09/2020.

URL : <https://www.clusterportal-bw.de/clusterdaten/cluster-atlas-baden-wuerttemberg/>

¹³⁶² Calculs de l'auteur à partir des données du SL-BW. Brochure disponible en ligne et consultée le 09/09/2020.

URL : <https://www.statistik-bw.de/Service/Veroeff/Faltblatt/803819016.pdf>

¹³⁶³ 68 % des exportations allemandes en valeur étaient à destination des pays européens en 2018.

¹³⁶⁴ 68 % des importations allemandes en valeur étaient en provenance des pays européens en 2018.

¹³⁶⁵ Les échanges avec la Slovaquie sont trop insignifiants pour être comptabilisés.

¹³⁶⁶ Environ 15 % des exports totaux du BW sont expédiés en France, Autriche ou Hongrie et le BW reçoit 14 % de ses importations ne provenance de ces trois pays. Informations disponibles en ligne et consultées le 09/09/2020.

URL: <https://wm.baden-wuerttemberg.de/de/wirtschaft/wirtschaftsstandort/aussenwirtschaft/exportland-bw/>

9.2.2. : "We love Stuttgart" : image dépoluissérée de la ville-capitale

Une promotion touristique à l'attention des visiteurs nationaux et européens

Les acteurs municipaux et métropolitains publics et privés espèrent que, grâce à une accessibilité renforcée de Stuttgart, le tourisme continuera d'être un secteur dynamique. Il s'agit de parvenir à séduire de nouveaux touristes par l'intermédiaire d'une offre diversifiée qui comporte, entre autres, du tourisme urbain à Stuttgart, des activités de nature dans les collines viticoles et dans les espaces ruraux de la région métropolitaine¹³⁶⁷. Les professionnels du tourisme valorisent à la fois le patrimoine culturel de la ville-capitale, ancien (Musées automobiles) ou récent (Nouveau musée d'art contemporain) (Annexe 5) et exploitent le renom de la gastronomie souabe ainsi que les potentialités récréatives des nombreux espaces verts publics. Durant la décennie 2010, la ville de Stuttgart enregistre une hausse de 48 % de touristes toute nationalité confondue¹³⁶⁸. L'augmentation du nombre de touristes étrangers sur cette période approche 60 %, ce qui enjoint les professionnels de ce secteur à continuer leurs campagnes de promotion à l'attention de ce public. La durée moyenne du séjour oscille entre deux et trois jours¹³⁶⁹ à Stuttgart et s'établit à trois jours dans la région métropolitaine, ce qui confirme l'hypothèse d'une clientèle qui sélectionne, pour ses visites, quelques structures renommées (Musée Porsche, Musée Mercedes-Benz, Zoo Wilhelma par exemple à Stuttgart) (Annexe 5). L'offre commerciale « Stuttcard »¹³⁷⁰ vendue par l'office du tourisme métropolitain¹³⁷¹ correspond à cette clientèle qui a choisi un court séjour¹³⁷² et permet d'emprunter les transports en commun et de bénéficier d'avantages dans les sites touristiques.

¹³⁶⁷ Il existe un réseau de promenades cyclistes qui s'étend sur 400 km à l'intérieur de la région métropolitaine et qui permet de parcourir plusieurs parcs naturels dont une partie de la Biosphère protégée par l'UNESCO au sein du Jura souabe. À propos de l'initiative E-city bike, informations disponibles en ligne et consultées le 09/09/2020.

URL: <https://www.e-bike-region-stuttgart.de/de/>

¹³⁶⁸ Calculs de l'auteure à partir des données du SL-BW, 2020, disponibles en ligne et consultées le 09/09/2020.

URL: <https://www.statistik-bw.de/TourismGastgew/Tourismus/08065012.tab?R=GS111000>

¹³⁶⁹ Le nombre de nuitées moyen sur la période 2010-2019 dans la ville de Stuttgart est de 1,9 (SL-BW, 2020).

¹³⁷⁰ Liste des structures partenaires disponible en ligne et consultée le 09/09/2020.

URL : <https://www.stuttgart-tourist.de/stuttgart-buchen/stuttcard-stuttgart-all-inklusive/partner-der-stuttcard>

¹³⁷¹ La ville de Munich possède, par exemple, une offre similaire mais étendue jusqu'à cinq jours de validité, nommée « Munich city card ». Les acteurs locaux à Lyon ont également mis en place un pass semblable entre un et quatre jours, appelé « OnlyLyon city card ».

¹³⁷² L'offre comprend trois temporalités de validité : un, deux ou trois jours.

Il s'agit d'une standardisation de l'offre touristique dans la mesure où les métropoles touristiques allemandes et européennes proposent cela. Les acteurs du tourisme métropolitains (Figure 94) et ceux travaillant pour la promotion de la ville de Stuttgart (Figure 95) ont intérêt à normaliser leurs produits sur la demande européenne. La majorité des visiteurs (environ 70 %) au sein de la ville¹³⁷³ ou de la région métropolitaine de Stuttgart¹³⁷⁴ étaient de nationalité allemande en 2018. La part des touristes étrangers apparaît donc minoritaire (environ 30 %) néanmoins, sur la période 2010-2018, elle a progressé de plus de 50 %¹³⁷⁵ ce qui demeure supérieur au 30 % de hausse des voyageurs nationaux.

¹³⁷³ Dans le détail, 76 % de touristes allemands et 24 % de touristes étrangers au sein de la région métropolitaine de Stuttgart en 2018. Calculs de l'auteure à partir des données du SL-BW, 2020, disponibles en ligne et consultées le 09/09/2020.

URL: <https://www.statistik-bw.de/TourismGastgew/Tourismus/08065012.tab?R=RV11>

¹³⁷⁴ Dans le détail, 72 % de touristes allemands et 28 % de touristes étrangers au sein de la ville de Stuttgart en 2018. Calculs de l'auteure à partir des données du SL-BW, 2020, disponibles en ligne et consultées le 09/09/2020.

URL: <https://www.statistik-bw.de/TourismGastgew/Tourismus/08065012.tab?R=GS111000>

¹³⁷⁵ Hausse de 53 % du nombre de touristes étrangers entre 2010 et 2018 au sein de la région métropolitaine de Stuttgart. Calculs de l'auteure à partir des données SL-BW, 2020, disponibles en ligne et consultées le 09/09/2020.

URL: <https://www.statistik-bw.de/TourismGastgew/Tourismus/08065012.tab?R=RV11>

Hausse de 55 % du nombre de touristes étrangers entre 2010 et 2018 au sein de la ville de Stuttgart.

Calculs de l'auteure à partir des données SL-BW, 2020, disponibles en ligne et consultées le 09/09/2020.

URL: <https://www.statistik-bw.de/TourismGastgew/Tourismus/08065012.tab?R=GS111000>

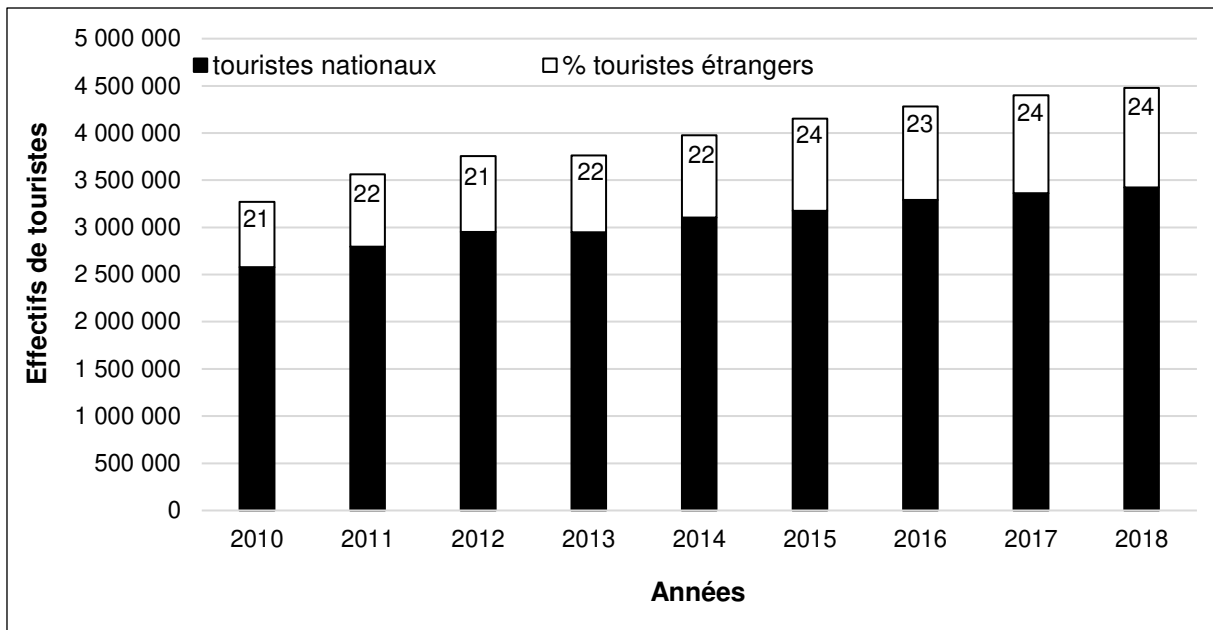


Figure 94 : Évolution du nombre de touristes dans la région métropolitaine de Stuttgart (2010-2018)

Sources : SL-BW, 2020

Auteure : Volin, 2020, UMR EVS

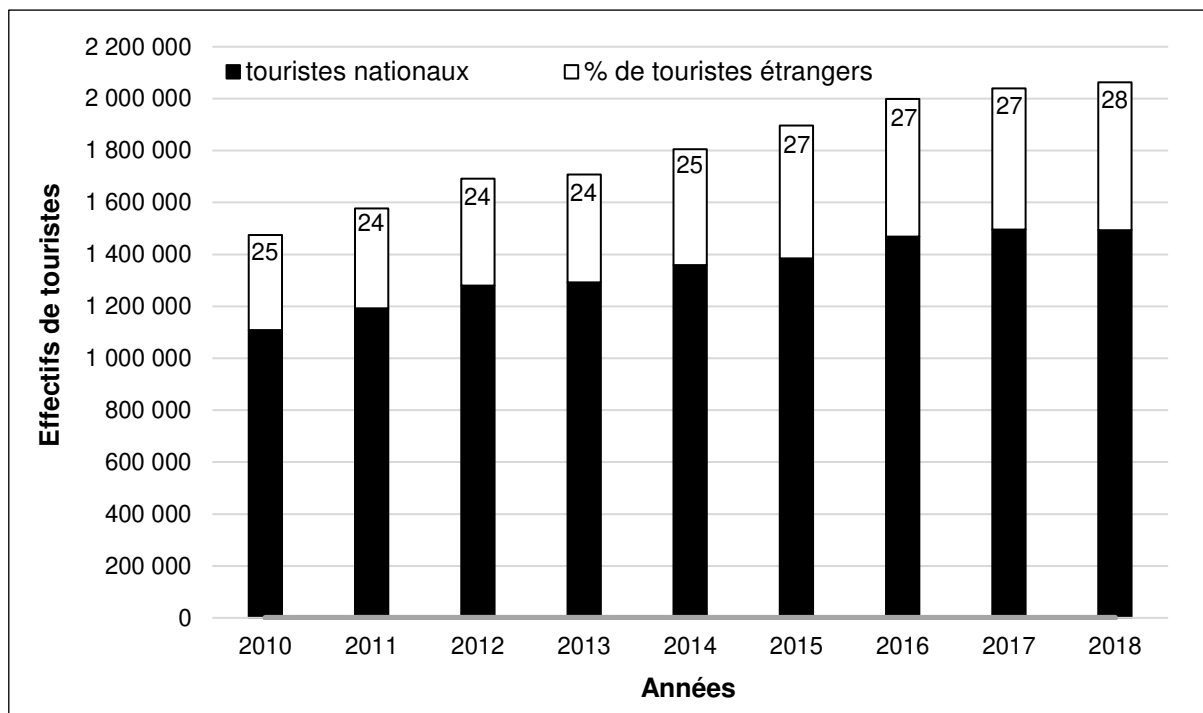


Figure 95 : Évolution du nombre de touristes dans la ville de Stuttgart (2010-2018)

Sources : SL-BW, 2020

Auteure : Volin, 2020, UMR EVS

Les acteurs publics et privés ont ainsi mis en place une communication offensive (Luik, 2011 ; Trotta-Brambilla, 2013) pour continuer à attirer des touristes nationaux et internationaux. Nous nous sommes intéressés à deux éléments importants de promotion de la ville de Stuttgart. Le premier repose sur la diversification de l'offre de transport pour se rendre à Stuttgart dans le cadre du projet Stuttgart 21 ; le second consiste à mettre en lumière le patrimoine architectural local caché dans une « ville en chantier ».

L'accessibilité amplifiée de la ville-capitale a commencé par la liaison directe avec la France dès 2016 grâce au TGV Paris-Stuttgart qui desservira à terme Munich. Les travaux ferroviaires dans le cadre du projet Stuttgart 21 devraient compléter le réseau à grande vitesse desservant Stuttgart (Chapitre 4). En parallèle du trafic ferroviaire, le transport aérien induira une plus grande accessibilité de la ville du fait de la future liaison express entre l'aéroport et la gare centrale (E2, 2014) (Trotta-Brambilla, 2013). Les porteurs du projet Stuttgart 21 escomptent faire de leur territoire le « nouveau centre de l'Europe » (BPSU, 2009) (Figure 96). La composition de l'image rend compte de la tentative de séduction du public par l'utilisation de la couleur rouge ainsi que le figuré cœur. Nous distinguons également deux ICE qui se croisent, ce qui peut faire écho à la possibilité future offerte par la nouvelle gare centrale (gare traversante) que des trains circulent sans s'arrêter¹³⁷⁶. À l'échelle du *Land* les espoirs d'une attractivité touristique plus forte sont nourris par la hausse du nombre de touristes français de 54 % entre 2010 et 2018 qui représentent 10 % du volume total des touristes venus dans le BW en 2018¹³⁷⁷. Lorsque la Magistrale pour l'Europe sera terminée, les liaisons entre le BW et l'Autriche seront facilitées (Chapitre 2), ce qui intéresse les professionnels du tourisme bade-wurtembergeois dans la mesure où les touristes autrichiens équivalaient à 5 % du volume total des touristes dans le BW en 2018¹³⁷⁸.

¹³⁷⁶ Manœuvre impossible dans une gare terminus.

¹³⁷⁷ Calculs de l'auteure à partir des données du SL-BW, 2020, disponibles en ligne et consultées le 09/09/2020.
URL : <https://www.statistik-bw.de/TourismGastgew/Tourismus/LRt14Laender.jsp>

¹³⁷⁸ Calculs de l'auteure à partir des données du SL-BW, 2020, disponibles en ligne et consultées le 09/09/2020.
URL : <https://www.statistik-bw.de/TourismGastgew/Tourismus/LRt14Laender.jsp>



Figure 96 : Le nouveau cœur de l'Europe : projet ferroviaire Stuttgart-Ulm
Source : BPSU, 2009, p.1

En parallèle, les acteurs publics essaient de mettre en exergue le patrimoine architectural de la ville pour attirer des touristes infra- et extranationaux. Le quartier de Weissenhof, dans lequel sont situées les maisons de l'architecte franco-suisse Le Corbusier (Photo 1), ainsi que la nouvelle bibliothèque municipale (Photo 52) symbolisent une certaine modernité et singularité artistique polarisant des touristes. Le bâtiment originel de la gare centrale incarnait également un moment de l'histoire urbaine de Stuttgart jusqu'à l'amputation de ses deux ailes. La protection de l'étoile Mercedes au sommet de la Tour de la gare, malgré de profonds travaux effectués sur les bâtiments, témoigne de l'importance de ce qui fait la richesse (matérielle et immatérielle) de Stuttgart (E2, 2014). Les acteurs publics tentent de « redonner un sens au prestige passé de la ville » (Miglioretti, 2015) en mettant au cœur de la communication externe ce patrimoine urbain. L'office du tourisme métropolitain met en lumière la variété de ce patrimoine architectural existant¹³⁷⁹. La gare centrale fait partie des monuments proposés à la visite par l'intermédiaire de la nouvelle Tour d'information Stuttgart¹³⁸⁰. Cette structure¹³⁸¹ ouverte depuis fin mai 2020, remplace celle qui existait jusqu'en 2019 dans la Tour de la gare. L'avancée des travaux a contraint le déménagement de ce lieu de promotion des trois projets ferroviaires et urbains étudiés¹³⁸².

¹³⁷⁹ Section consacrée à l'architecture sur le site internet de l'office de tourisme de la région métropolitaine de Stuttgart. Informations disponibles en ligne et consultées le 09/09/2020.

URL : <https://www.stuttgart-tourist.de/stuttgart-entdecken/sehenswuerdigkeiten-in-stuttgart/architektur-in-der-region-stuttgart>

¹³⁸⁰ *Infoturm Stuttgart* (ITS).

¹³⁸¹ Site internet consulté le 09/09/2020.

URL: <https://www.its-projekt.de/>

¹³⁸² Stuttgart 21 ; la LGV Wendlingen-Ulm ; la Magistrale pour l'Europe.

Des acteurs de la société civile, opposants aux projets, se sont, pour leur part, engagés dans un processus de patrimonialisation¹³⁸³ de la gare centrale et mènent, de leur côté, une réflexion épistémologique intéressante, en tant que géographe, à propos du couple sémantique lieu¹³⁸⁴/espace¹³⁸⁵. Ils pensent qu'avant les travaux, ce bâtiment symbolisait la préservation d'un patrimoine matériel unique et témoignait d'un attachement citoyen à ce « lieu »¹³⁸⁶. Désormais la gare rénovée est désignée comme un « espace »¹³⁸⁷, considéré comme impersonnel et faisant écho à une uniformisation architecturale des espaces urbains au sein des métropoles européennes (Göschel, 2011). La considération de la gare centrale de Stuttgart en tant que lieu amorce une prise en compte renouvelée d'un lien immatériel fort entre le bâtiment et les habitants.

¹³⁸³ « Processus de création, de fabrication de patrimoine » (*Géococonfluences*, 2019 – entrée de glossaire « Patrimonialisation »).

¹³⁸⁴ Le terme de *Ort* en allemand correspond à la notion de lieu en français renvoyant à quelque chose de localisable.

¹³⁸⁵ Ses équivalents en anglais sont *place/space* et en allemand *Ort/Raum*.

¹³⁸⁶ « Là où quelque chose se trouve et/ou se passe » définition d'Augustin Berque (Lévy et Lussault, 2003).

¹³⁸⁷ « Étendue terrestre utilisée et aménagée par les sociétés en vue de leur reproduction » (Brunet, Ferras et Théry, 2005). Il s'agit de la traduction de *Raum* qui se rapproche davantage de la notion d'espace dans le vocabulaire géographique français. Cela désigne quelque chose de peu délimité et par extension peut renvoyer à espace public (*öffentlicher Raum*).

Stuttgart 21 : quand la contestation rajeunit l'image de cette ville laborieuse

La médiatisation régionale, nationale et internationale du projet 21 et de sa contestation, a contribué, selon nous à donner à voir une autre popularité de la ville (Havard, 2015) que celle d'une capitale régionale laborieuse et conservatrice (E2, 2014). La visibilité de la ville a tout d'abord été portée par les opposants au projet qui défendaient la gare originelle de Stuttgart, lieu par lequel « on arrive en ville » (Chapitre 2). Leur présence répétée dans des lieux symboliques du projet ainsi que l'utilisation d'un répertoire d'action toujours actif en 2020, a concouru à rendre visible les territoires municipaux, métropolitains, voire régionaux pour les observateurs extérieurs, nationaux ou étrangers. La réputation de la ville-capitale semble, selon nous, dépoussiérée dans la mesure où des habitants se sont mobilisés pour sauvegarder leur patrimoine, symbole d'un attachement remarqué des Stuttgartois à leur territoire dans une ville réputée « sans âme citoyenne »¹³⁸⁸ (E34, 2020). Cela s'est par exemple vérifié en 2019 lors de élections municipales pour lesquelles le taux de participation dans la ville a augmenté de près de 10 points par rapport aux précédentes élections municipales¹³⁸⁹ (SL-BW, 2019).

Les acteurs locaux jouent la carte de la promotion de la ville¹³⁹⁰ qui semble jouir d'une image plus attractive. La campagne publicitaire débutée en 2014 exposée dans la Photo 55 présente tous les attributs valorisables de la ville dans un cœur afin de signifier la fierté des acteurs de la ville de posséder ces différents marqueurs patrimoniaux. Nous identifions quatre témoins de l'histoire de la ville : le danseur en torsion met en scène l'importance de l'opéra et du ballet à Stuttgart (Annexe 5), le cheval rouge évoque à la fois le site sur lequel s'est érigé la ville (Chapitre 2) ainsi que l'entreprise automobile Porsche. La renommée de cette industrie figure en arrière-plan par l'intermédiaire de deux voitures dans le but de rendre hommage à Gottlieb Daimler et Carl Benz (Chapitre 2). La viticulture présente au cœur de la ville apparaît sur la droite de l'image sous la forme d'une grappe de raisin. Les acteurs municipaux valorisent ainsi le patrimoine matériel et immatériel de ce territoire afin de favoriser le tourisme.

¹³⁸⁸ „ohne Bürgerschaft“.

¹³⁸⁹ Le taux de participation aux élections municipales plafonne à 58 % ce qui demeure le taux le plus élevé sur les décennies 2000 et 2010 (élections de 1999, 2004, 2009, 2014 et 2019). Calculs de l'auteure à partir des données du SL-BW, 2020, disponibles en ligne et consultées le 09/09/2020.

URL : <https://www.statistik-bw.de/Wahlen/Kommunal/02045016.tab?R=GS111000>

¹³⁹⁰ Les acteurs municipaux de la ville de Lübeck ont adopté la même charte graphique pour la promotion de leur ville en 2015. Informations disponibles en ligne sur le site du *Lübecker Nachrichten* et consultées le 13/09/2020.

URL : <https://www.ln-online.de/Lokales/Luebeck/Werbung-mit-Herz-We-love-Luebeck>



Photo 55 : Valorisation du patrimoine de la ville
Source : Municipalité de Stuttgart, campagne de communication dans les rues de la ville.

Les publics familiaux et de jeunes adultes sont aussi convoités par les professionnels du tourisme, en parallèle de populations plus âgées et plus aisées qui fréquentent les structures citées auparavant. Des événements populaires sont organisés chaque année polarisant plusieurs millions de personnes. La fête du printemps en avril, la fête de la bière en octobre ainsi que le marché de Noël installé sur la place du château en décembre constituent des temps importants pour le secteur touristique. La ville possède un espace d'environ 35 ha¹³⁹¹ consacré aux événements en plein air permettant l'organisation de festivals publics intergénérationnels.

Conclusion de la section 9.2

Deux éléments se distinguent dans notre analyse et s'attachent aux premiers changements induits par la mise en place des projets étudiés. D'une part il apparaît que la construction ou la rénovation d'infrastructures ferroviaires sont le support d'une concurrence territoriale forte entre les différentes métropoles traversées par les lignes ferroviaires, en particulier s'il s'agit de LGV. D'autre part, il semblerait que la contestation du projet Stuttgart 21 ait permis une plus grande popularité de cette métropole qui attire un nombre croissant de nouveaux habitants et de touristes nationaux et internationaux. L'accessibilité renforcée de la ville-capitale du *Land* à partir d'autres métropoles allemandes et françaises devrait encourager les séjours courts de touristes d'affaire en semaine ou davantage familial le week-end.

¹³⁹¹ *Cannstatter wasen* situé en rive droite du Neckar.

Conclusion du chapitre 9

Ce dernier chapitre confirme des éléments mis en lumière au cours de notre première partie au sujet du dynamisme économique et démographique de la ville de Stuttgart. « L'esprit d'entreprendre » ancré dans les mœurs de ce territoire se traduit par une croissance économique positive qui bénéficie entre autres aux citoyens dont le PIB/hab. en 2015 est deux fois supérieur à la moyenne nationale. Malgré cela, la ville de Stuttgart reste en bas du podium allemand au sein du classement des villes mondiales. Les acteurs métropolitains stuttgartois et régionaux du BW ont pourtant mis en œuvre des projets de grande envergure, entre autres pour faciliter l'accessibilité de la ville-capitale. Les effets escomptés de ces projets ne sont pas entièrement évaluables en 2020 puisque la nouvelle gare n'est pas encore en service, maintenant Stuttgart au rang de ville intermédiaire. En parallèle du volet entrepreneurial, la région métropolitaine de Stuttgart n'attire pas autant de touristes que ses concurrentes bavaroises ou berlinoises, néanmoins nous avons mesuré une augmentation, sur la décennie 2010, de la fréquentation touristique à Stuttgart et au cœur de sa région métropolitaine. Les acteurs publics et privés du secteur espèrent que leur territoire deviendra encore plus attractif grâce aux travaux de modernisation de la gare centrale et à la liaison rapide entre le centre-ville et l'aéroport.

Conclusion de la partie IV

Cette dernière partie a permis de mettre en lumière trois éléments majeurs, d'une part sur le fond la recomposition des jeux d'acteurs (Chapitre 8) et d'autre part plus factuellement la confirmation de l'attractivité économique de la ville de Stuttgart, et le fait que la popularité de la ville ait été modifiée par l'intermédiaire du processus de contestation du projet Stuttgart 21 (Chapitre 9) (Figure 97). Les relations entre les acteurs publics ont changé depuis la mise en place de Stuttgart 21 dans la mesure où cela coïncide avec l'affirmation des instances métropolitaines (VRS dans le cas de Stuttgart). Les changements de majorité politique au sein de la commune de Stuttgart et du *Land* du BW continuent de donner à Stuttgart une place prépondérante dans la hiérarchie urbaine régionale du fait de sa démographie, son attractivité économique et sa proximité avec les autres capitales régionales allemandes, voire françaises et suisses.

En parallèle selon nous la place d'outsider de Stuttgart est confirmée (Figure 97), la ville renouvelle en effet son inscription dans un réseau de métropoles européennes intermédiaires. Les classements mondiaux montrent que la ville a des atouts à faire valoir et concurrence d'autres territoires allemands et européens sans concurrencer les poids lourds économiques, Francfort, Munich et Berlin entre autres. Les outils de métropolisation convoqués (projet d'urbanisme et de transport, attractivité touristique) (Figure 97) rendent compte du dynamisme de ce territoire. L'image de la ville discrète de Stuttgart a été modifiée à travers la contestation du projet Stuttgart 21. Les porteurs du projet regrettent cette publicité malvenue pour le projet tandis que les opposants se réjouissent de mettre en lumière un débat sur l'utilité de grands projets d'aménagements, augmentant conjointement la popularité de la ville.

S21, LGW Wendlingen-Ulm, Magistrale pour l'Europe, ce que les projets et leur contestation ont produit

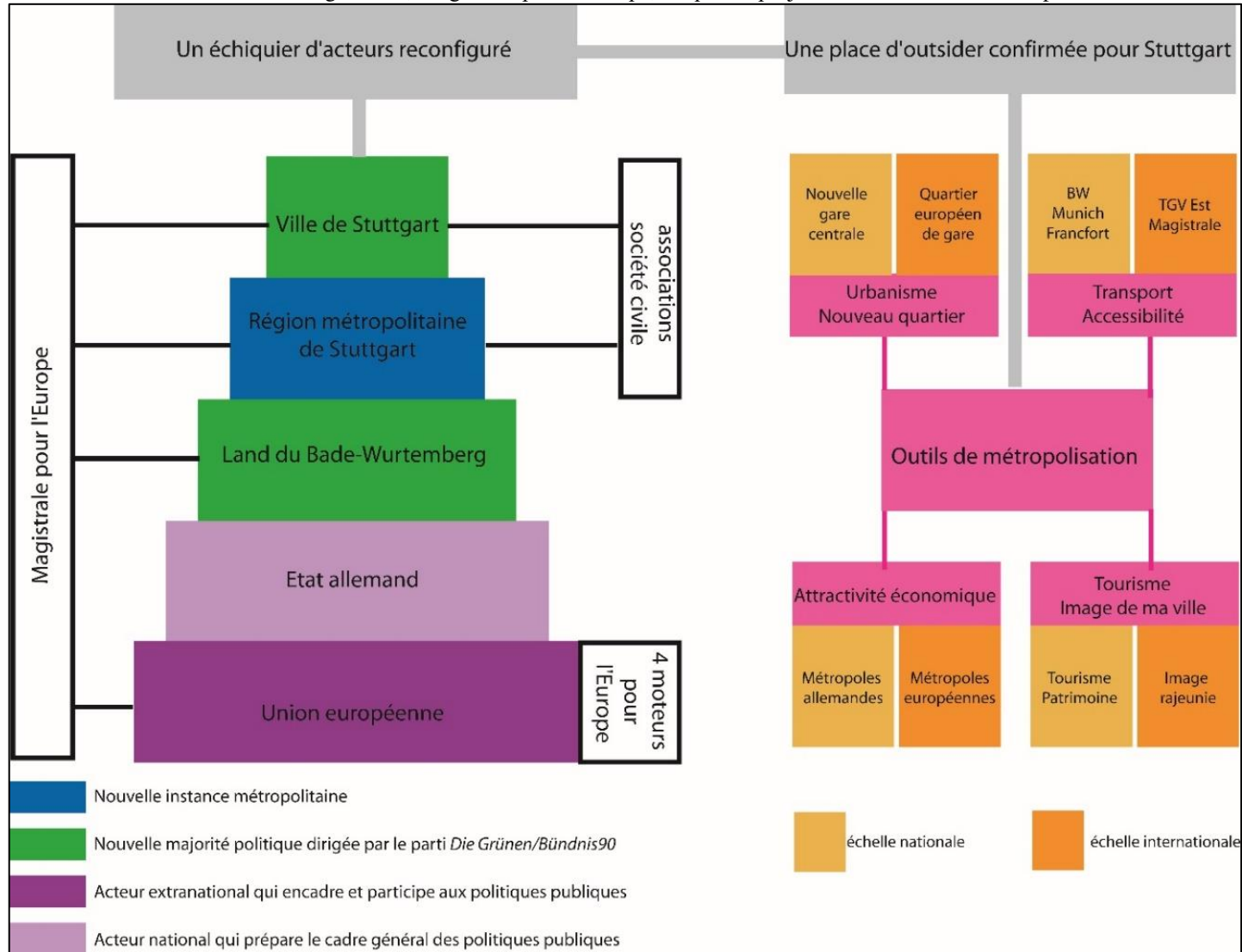


Figure 97 : Reconfigurations actuelles et territoriales à travers le projet Stuttgart 21 et la LGV Wendlingen-Ulm
Auteure : Volin, 2020, UMR EVS

Conclusion générale

Les apports de la thèse

Éléments de résolution de la problématique et des hypothèses

Nos lectures et notre travail de terrain ont permis d'apporter des éléments de réponse à notre problématique générale ainsi qu'à nos trois hypothèses. À l'issue de notre démonstration, nous parvenons à conclure que l'affirmation du territoire local (ville de Stuttgart) et de sa métropole est effective grâce au projet réticulaire Stuttgart 21 et à ses prolongements régionaux (LGV entre Wendlingen et Ulm) et transnationaux (Magistrale européenne). En 2020, nous ne sommes pas en mesure d'apporter des éléments qui concernent la complète mise en place des projets étant donné qu'ils ne sont pas achevés, néanmoins nous avons mis en évidence des prémices de retombées positives pour Stuttgart, sa métropole et le *Land* du BW. Durant la décennie 2010, la ville-capitale a maintenu et même amélioré son rang parmi les villes mondiales classées au GaWC. Cette métropole continue de croître démographiquement, économiquement et a accueilli un nombre croissant de touristes, entre autres, du fait de nouvelles liaisons ferroviaires transnationales. Nous soutenons que le territoire-support aréolaire de Stuttgart et de sa métropole possède l'ensemble des dispositions pour profiter pleinement des bénéfices des trois projets ferroviaires étudiés.

Au sujet de nos hypothèses, la première supposait l'existence d'une interdépendance entre métropolisation et grands aménagements de transports, à l'échelon européen et national allemand. Nous validons le fait que la création et la consolidation de grandes infrastructures de transports concourent à l'intégration territoriale promue par les États (ici l'Allemagne) et l'UE. Nous avons expliqué comment le projet ferroviaire Stuttgart-Ulm (dont Stuttgart 21) ainsi que la Magistrale européenne transcrivent cette volonté d'intégration et comment ces projets matérialisent l'ambition d'acteurs œuvrant à différents échelons. L'infrastructure ferroviaire incarne un nouveau lien tangible entre les territoires reliés par la future Magistrale, projet qui émane d'acteurs politiques engagés en faveur de lignes ferroviaires transeuropéennes et convaincus de la puissance communautaire dans ce domaine. Parallèlement le contexte national ajoute un cadre d'analyse nécessaire dans la mesure où la fluidification du trafic ferroviaire dans le sud-ouest de l'Allemagne demeure une priorité de la Deutsche Bahn depuis 1985. Dans

les faits, les flux ferroviaires à l'échelle nationale et transnationale (entre la France et l'Allemagne) ont augmenté, toutefois les projets étudiés n'étant pas achevés, nous ne sommes donc pas en mesure d'argumenter davantage à ce sujet en 2020.

Ensuite, notre deuxième hypothèse s'intéressait à la confrontation de différentes visions d'un territoire à travers un conflit d'aménagement à l'échelon régional, métropolitain et local. Nous validons partiellement cette hypothèse qui nous a conduit à étudier l'opposition ancienne et pluriforme au projet Stuttgart 21. Nous confirmons l'existence de visions divergentes du territoire local antérieures au projet mais qui se sont révélées à travers lui. La remise en cause des acteurs politiques ainsi que l'absence de valorisation du patrimoine urbain ont ainsi précédé la mise en place du projet. Ces visions antagonistes d'un territoire local « sans âme citoyenne » restent, selon nous, en arrière-plan des motifs majeurs d'opposition. Le coût hors normes du projet ainsi que son ampleur (dans ses travaux et dans ses temporalités) ont suscité une opposition dès le début dans une lutte pour, par et sur l'espace. Bien que nous ayons pu attester d'une occupation décennale des espaces du projet et des espaces symboles du pouvoir par les opposants à Stuttgart 21, nous ne possédons pas d'éléments avérés qui permettraient de confirmer l'intensification d'un sentiment d'appartenance à la ville de Stuttgart à travers le conflit. Nous réfutons également l'idée selon laquelle le conflit S21 aurait été récupéré par les mouvements GPII faisant de Stuttgart un étendard de la contestation transnationale.

Enfin, la dernière hypothèse s'attachait à l'étude, à l'échelon métropolitain et local, du retour de la gare ferroviaire dans une métropole comme centralité de la ville contemporaine. Elle apparaît validée dans l'ensemble mais il subsiste des doutes sur deux points. En effet le projet a bien eu comme conséquence de remettre l'objet gare au centre du débat sur la fabrique de la ville. Bien que la communication sur le projet insiste sur les mobilités moyennes et longues distances, nous avons démontré qu'il n'existait pas de tensions entre les réseaux du quotidien et ceux plus occasionnels transrégionaux voire transnationaux dans la mesure où la reconfiguration de la ceinture ferroviaire de Stuttgart devrait profiter à l'ensemble des usagers. Deux éléments nuancent ce constat encourageant, le premier tient à la crainte d'une marchandisation trop importante des espaces en gare au détriment des flux de passagers dans ce hub dont la fonction première reste le transport. Le second point concerne le nouveau quartier de gare, nommé quartier Europe qui, d'après nos recherches, certes répond aux standards de « l'Euroquartier de gare » présent dans d'autres métropoles européennes mais qui apparaît, en 2020, inanimé et hors-sol.

Les apports sur la méthode et les objets de recherche

La méthode

La méthodologie choisie ne constitue pas le cœur des apports de ma thèse néanmoins nous souhaitons mettre en exergue deux éléments qui distinguent notre recherche des autres travaux universitaires menés à propos de Stuttgart 21.

Notre revue de l'état de l'art a révélé la production restreinte de travaux de géographes portant sur ce projet, leurs auteurs ont davantage centré leurs recherches sur les jeux d'acteurs et les jeux d'échelles sans prendre en considération les opposants et leurs revendications. Notre revue de la littérature existante a mis en lumière les apports nombreux des travaux de sociologues et de politistes indispensables pour comprendre le profil des acteurs de la contestation et le contexte dans lequel celle-ci s'était développée. Notre travail, de géographe, apporte une valeur ajoutée en analysant un angle mort des recherches citées par l'intermédiaire de l'étude spatiale des mouvements d'opposition et leurs éventuels liens avec des réseaux transnationaux engagés contre des grands projets d'aménagement. Notre ancrage disciplinaire a donné la possibilité de qualifier le conflit grâce à l'importante assise théorique proposée par les géographes français (particulièrement Bruno Charlier, Jacques Lolive, Patrice Melé et Jean-Marc Dziedzicki).

Notre extériorité territoriale et disciplinaire vis-à-vis du *Land* du BW et des trois projets examinés est apparue comme un atout majeur garant du succès de notre collecte de données. J'ai pu analyser avec un œil neuf et distancié ce qui s'était joué et était en cours de production durant les différents temps de terrain. Ce regard indépendant affiché auprès de mes interlocuteurs facilitait leur parole du fait de mon statut d'observatrice qui n'avait pas participé, avec ses opposants ou avec ses défenseurs, au tumultueux projet Stuttgart 21. La nouveauté de mes recherches par rapport à la littérature existante, puisque très peu de géographes se sont intéressés à ces projets, suscitait une vive curiosité de la part de mes enquêtés et justifiait ma sollicitation des acteurs plusieurs années après les événements les plus marquants de l'histoire du projet.

L'objet gare

La fascination des géographes français pour cet objet perdure au début de la décennie 2010 à propos de projets de rénovation en France ou dans des métropoles européennes sans que le territoire allemand soit un terrain privilégié. Les travaux de Laurent Guihéry au sujet de Leipzig (Guihéry, 2014b) ainsi que la thèse de Nils Le Bot (Le Bot, 2019) comportent deux terrains allemands, mais demeurent des exceptions dans le contexte général d'un intérêt timide des géographes français pour le ferroviaire allemand. Mon terrain apparaît ainsi comme un élément nouveau dans la production de connaissances à propos de projet de rénovation de gare. Mon approche diffère de celle de Nils Le Bot dans la mesure où je n'ai qu'un seul terrain et que j'adopte une posture plus sensible moins orientée sur les aspects prospectifs. Nous avons montré tout au long de notre manuscrit que : **la gare centrale de Stuttgart incarne un point-charnière entre la ville et l'infrastructure ferroviaire, est un symbole du patrimoine architectural du début du XX^{ème} siècle pourtant amputé par les travaux et occupe aujourd'hui une position centrale dans la réorganisation de la ville du XXI^{ème} siècle.** Nous avons ainsi observé les trois évolutions de l'objet gare décrites par Étienne Riot (Riot, 2015) durant notre étude du projet Stuttgart 21.

J'ai également analysé les enjeux de ce projet à l'échelle du quartier de gare et à très petite échelle j'ai observé les enjeux de la construction d'un corridor transeuropéen de transport. Le projet Stuttgart 21 lu à la lumière des travaux d'Aurélie Delage (Delage, 2013) sur les gares de St-Étienne-Châteaucreux et Lièges-Guillemins, révèle que le nouveau quartier Europe possède tous les attributs permettant de le qualifier comme « **Euroquartier de gare** ». J'ajoute qu'il s'agit ici d'un projet à considérer comme un « levier de développement urbain » du fait de la création d'un véritable nouveau quartier de gare. Les objectifs dépassent ici la logique urbanistique d'insertion du quartier de gare comme « élément d'un Masterplan ». La situation à proximité des aménités urbaines, l'accessibilité facilitée pour tous les modes doux de transports, la modernité du quartier ainsi que la mixité des fonctions axée autour d'activités tertiaires supérieures et de logements, justifient la nomination du quartier Europe de Stuttgart en tant qu'« Euroquartier de gare » considéré comme un « levier de développement urbain ». Le projet de renouvellement urbain de la gare constitue bien à Stuttgart l'élément moteur de revalorisation de la ville. Toutefois la situation socio-économique de la ville-capitale du BW n'est pas comparable aux cas d'étude comme St Étienne (Delage, 2013) en France ou Łódź en Pologne (Coudroy de Lille, 2014) dans la mesure où Stuttgart jouit d'une population croissante et d'une économie dynamique. Malgré cela, les acteurs publics et privés encouragent vivement

des projets de développement urbains qui profitent à la ville et par capillarité à sa métropole ainsi qu'au *Land*.

En parallèle, la focale macro choisie par Éloïse Libourel dans sa thèse (2015) a été utilisée dans le cadre de mon étude des enjeux transnationaux du projet de Magistrale européenne. J'affirme que cet axe transeuropéen originellement prévu entre Paris et Budapest, scindé en deux en 2014, demeure un objet politique soutenu et encouragé par les acteurs politiques et économiques qui participent à la Magistrale. L'axe Paris-Budapest constitué en 2004 perdure malgré la refonte du projet initial dans les nouveaux corridors de transport transeuropéen mis en place en 2014. L'immatérialité de cet axe ouest-est historique alimente les fantasmes de liens renforcés entre les villes traversées par la future ligne à grande vitesse. Dans l'attente, d'ici 2030, de l'effectivité de celle-ci, j'atteste que **l'Initiative Magistrale pour l'Europe ancre le projet dans les territoires et est fortement appropriée par les acteurs du Land du BW très actifs dans ce réseau**. Nous ne sommes pas en capacité d'apporter des éléments qui attesteraient que la participation des acteurs régionaux à l'Initiative Magistrale pour l'Europe renforce la cohésion interne du *Land*, néanmoins cela tend à asseoir davantage la suprématie de l'Allemagne au sein de l'UE du fait des liens tissés avec des acteurs européens. En parallèle, nous pouvons attester que ce projet contribue à modifier les équilibres territoriaux nationaux en affirmant que l'implication des acteurs du *Land* du BW dans l'Initiative Magistrale pour l'Europe favorise leur région. La place de « petit poucet » endossé par le BW est ainsi confirmée, face aux géants bavarois et rhénan (*Länder* de Rhénanie-du-Nord-Westphalie et de Hesse), par la consolidation, à travers la Magistrale européenne, de son économie et de ses partenariats intra-européens.

Les conflits d'aménagement

En complément de la définition du conflit qui est à l'œuvre au sujet de Stuttgart 21, j'ai mis en évidence deux éléments génériques qui croisent chacun des enjeux spatiaux différents. D'une part j'ai mis en exergue le lien récent entre les mouvements d'opposition à Stuttgart 21 et les réseaux engagés contre les Grands Projets Inutiles et Imposés. Les échelles locales et transnationales se rejoignent sans se confondre. Le terreau local des revendications prévaut, dans le temps et dans l'intensité, par rapport aux arguments généraux des militants mobilisés contre les GPII. Si des individus participent aux deux réseaux, **la contestation à Stuttgart 21 ne peut pas d'abord et uniquement apparaître comme transnationale**. La défense du patrimoine architectural constitué par la gare centrale de Stuttgart singularise le projet Stuttgart 21 des autres étendards du mouvement contre les GPII. Nous pouvons ainsi affirmer que les arguments locaux priment sur la remise en cause globale d'un système politico-économique corrompu et que le mouvement des GPII apparaît comme un acteur parmi d'autres de la contestation du projet 21 sans en avoir pris le contrôle. D'autre part j'ai prouvé **l'accointance du projet Stuttgart 21 avec d'autres conflits d'aménagement localisés en Allemagne, entre autres l'Elbphilharmonie de Hambourg et le nouvel aéroport de Berlin. Toutefois la longévité, la vigueur et la médiatisation de la contestation du projet Stuttgart 21 demeure singulière et a fait réagir les acteurs politiques jusqu'au plus haut sommet de la République fédérale**.

Stuttgart 21 et les autres projets d'aménagement en Allemagne et en Europe

L'étude approfondie du projet S21 ainsi que mes lectures à propos d'autres projets d'aménagement dédiés au transport m'amènent à deux constats. Je confirme tout d'abord la nouveauté et l'intérêt d'une lecture simultanée du volet urbain et du volet ferroviaire pour comprendre les enjeux actoriels et territoriaux à toutes les échelles d'analyse. Ensuite je prouve l'importance du projet ferroviaire Stuttgart-Ulm dans l'amélioration du trafic méridional allemand confirmant le statut de « bon élève » de Stuttgart malgré sa notoriété nouvelle de ville contestataire.

J'ai mis en lumière qu'une lecture conjointe des enjeux (pour les opposants et les porteurs du projet) de la restructuration du nœud ferroviaire de Stuttgart et du développement de deux nouveaux quartiers urbains, est absolument nécessaire pour comprendre ce qui joue en termes de jeux d'acteurs et de jeux de territoires. J'apporte ainsi une intelligibilité des enjeux du projet Stuttgart 21 et atteste de la complémentarité de ce projet avec celui de la nouvelle LGV entre Stuttgart et Ulm et à une échelle plus petite celui de Magistrale européenne. Je contribue ainsi à une meilleure appréhension des liens entre Stuttgart 21 et la Magistrale européenne, ce qui reste très peu développé dans la littérature scientifique. La synergie existante à Stuttgart entre le projet urbain et le projet ferroviaire n'est pas automatique ainsi que je l'ai montré pour le cas de Francfort où les aménagements urbains importent plus que la rénovation ferroviaire. Je corrobore ainsi la nomination, établie par Johannes Novy et Deike Peters, du projet Stuttgart 21 en tant que « méga-projet stratégique »¹³⁹² au sein de la typologie des « projets de (re)développement de la gare et du quartier de gare »¹³⁹³ (Novy et Peters, 2012). Dans la lignée des travaux de Luca Bertolini et Tejo Spit (1998), je confirme que Stuttgart 21 « combine le (re)développement des (infra)structures ferroviaires avec des investissements importants dans le développement urbain et les infrastructures de transport »¹³⁹⁴ et que « le projet vise à déclencher des transformations multi-dimensionnelles bien au-delà des seules limites géographiques du projet »¹³⁹⁵.

¹³⁹² “strategic mega-project”. Le projet Euroméditerranée conduit à Marseille semble également s'inscrire dans cette catégorie.

¹³⁹³ “train station area development”.

¹³⁹⁴ “(project) that combines the (re)development of station facilities with significant urban development and transportation infrastructure investments” [...].

¹³⁹⁵ “[project] aim at triggering multidimensional changes far beyond the geographic confines of the projects themselves”.

Dans le cas de Stuttgart 21, l'un des objectifs demeure, en effet, de transcender l'espace du projet pour avoir un impact à petite échelle (nationale voire transnationale). Cette catégorie de projet polarise les caractéristiques des trois autres catégories : « les projets de renaissance de gare »¹³⁹⁶, « les projets axés sur les transports »¹³⁹⁷ et « les projets centrés sur la rénovation urbaine »¹³⁹⁸.

J'ai également apporté des éléments qui attestent d'une fluidification débutée mais non achevée du trafic ferroviaire dans le sud-ouest de l'Allemagne. Différents travaux ont déjà permis une amplification des liaisons entre la France et l'Allemagne bénéficiant directement à la ville de Stuttgart. Les chantiers en cours dans le cadre du projet ferroviaire Stuttgart-Ulm permettent d'envisager une réduction des temps de trajet entre les villes à l'échelle du *Land* ainsi que nationalement en direction de Francfort (nord-ouest) ou Munich (sud-est). La rénovation de la gare centrale de Stuttgart devrait contribuer à cela du fait de la transformation de cette gare terminus et une gare traversante ainsi que la reconfiguration du nœud ferroviaire ceinturant la capitale du BW. Le projet de « gare pour le XXI^{ème} siècle » proposé par la DB se concrétise à Stuttgart tandis que les autres métropoles allemandes avaient refusé la proposition. Le projet Stuttgart 21 incarne ainsi l'aboutissement d'un long projet pensé par différents acteurs dont la Deutsche Bahn. La vitrine qui sera offerte par la gare rénovée attestera de la capacité des acteurs allemands à participer à cette ère européenne de « Renaissance des gares » dans laquelle il est attendue une standardisation des bâtiments faits de béton et de verre. La nouvelle gare de Berlin symbolise également la volonté des acteurs de doter leur ville, en particulier une capitale d'État, d'un hub considéré comme un marqueur urbain fort et situé au plus près des aménités urbaines. Enfin, la publicité de la contestation du projet Stuttgart 21 a fait connaître Stuttgart autrement qu'en tant que ville industrielle et laborieuse. Les acteurs locaux espèrent, par ricochet, attirer davantage de touristes à venir découvrir le riche patrimoine matériel et immatériel de la ville et de son territoire métropolitain.

¹³⁹⁶ “Station renaissance projects”.

¹³⁹⁷ “Transport-driven projects”.

¹³⁹⁸ “Urban redevelopment projects”.

Perspectives de recherche

Au terme de ce travail, un questionnement reste possible et serait pertinent à explorer dans une approche comparative. Sur la base des travaux de thèse de Nils Le Bot il semblerait intéressant de confronter le projet ferroviaire et urbain Stuttgart 21 au vaste projet de nouveau pôle multimodal Lyon Part-Dieu. Nous avons esquissé des points communs entre ces deux métropoles européennes, capitales régionales qui partagent une situation de carrefour en Europe, sur un axe nord-sud pour Lyon et sur un axe est-ouest pour Stuttgart. Leur profil économique de ville industrielle et accueillant du tertiaire supérieur justifie la compétitivité de ces villes qui commercent à l'international. Enfin leur coopération depuis près de trois décennies au sein du réseau des « Quatre moteurs de l'Europe » alimente l'étude de leurs similarités. Les projets Stuttgart 21 et Lyon Part Dieu mettent en lumière la nécessité, dans des métropoles saturées, de penser le réaménagement des espaces urbains conjointement à la réorganisation des transports. La gare de la Part Dieu, gare traversante inaugurée en 1983, se situe dans le quartier urbain du même nom dans lequel sont installés des activités tertiaires ainsi qu'un grand centre commercial en rive gauche du Rhône. L'objectif de ces deux projets consiste à augmenter les capacités d'accueil de train dans la gare, fluidifier les flux de voyageurs dans le bâtiment et améliorer l'accessibilité en transport en commun de ces hubs. Des travaux conséquents sont en cours en 2020 en ce qui concerne le volet transport des projets en parallèle de l'exécution de différents programmes de rénovation urbaine. Il s'agit de construire de nouveaux immeubles de logements ou de bureaux ainsi que l'aménagement d'espaces publics.

Les deux projets s'inscrivent dans une prise en compte des mobilités à l'échelle de la métropole, ce qui révèle la primauté en 2020 de cet échelon d'intervention au détriment de la commune. La comparaison pourrait combiner deux réflexions prenant en compte le territoire comme point d'ancrage. D'une part nous pourrions appréhender le cas lyonnais dans son contexte géographique et en considérant l'histoire ferroviaire de cette ville qui diffère de celle de Stuttgart. Des points de convergence pourraient-ils émerger dans une réflexion plus générale sur la rénovation des gares actuelles des métropoles secondaires européennes ? D'autre part, nous envisagerions l'étude du rôle des différents territoires dans la mise en place des projets et les éventuelles reconfigurations territoriales induites par la conduite du projet. La réalisation d'entretien avec les différents porteurs du projet, des périodes d'observations participantes lors des événements publics organisés ainsi qu'un travail bibliographique approfondi serait envisagé au cours de notre travail.

Annexes

Annexe 1 : Chronologie de la ville de Stuttgart	489
Annexe 2 : Découpage administratif de la ville de Stuttgart en arrondissements (<i>Stadtbezirke</i>)	490
Annexe 3 : Découpage administratif de la ville de Stuttgart en quartiers (<i>Stadtteile</i>)	491
Annexe 4 : Occupation des sols au sein de la ville de Stuttgart en 2010	492
Annexe 5 : Planche iconographique des monuments architecturaux emblématiques de la ville-capitale	493
Annexe 6 : Les différents types de gare présents en Allemagne.....	496
Annexe 7 : Carte du relief et des éléments naturels du Bade-Wurtemberg	497
Annexe 8 : Planche des deux premières gares de Stuttgart.....	498
Annexe 9 : Plan fédéral des infrastructures de transports avec les travaux prévus, 1985.....	499
Annexe 10 : Évolution du réseau ferroviaire en Allemagne et au sein de l'UE.....	500
Annexe 11 : Recension modale des 10 corridors paneuropéens	501
Annexe 12 : Métadonnées sur l'ensemble des entretiens semi-directifs menés.....	502
Annexe 13 : Grille d'entretien (uniquement pour l'enquêteur).....	507
Annexe 14 : Localisation des lieux identifiés pour les manifestations d'opposition	508
Annexe 15 : Base de données des initiatives localisées (<i>Ortsgruppen</i>).....	509
Annexe 16 : Plan-cadre de 1997 (<i>Rahmenplan</i>).....	511
Annexe 17 : Plan-cadre de 1997 avec la division en différentes parcelles	512
Annexe 18 : Plan d'occupation des sols et artificialisation (jusqu'à 2014) de l'arrondissement Stuttgart-centre (quartier Europe inclus).....	513
Annexe 19 : Plan d'occupation des sols et artificialisation (jusqu'à 2014) de l'arrondissement Stuttgart-Nord (quartier Rosenstein inclus)	514
Annexe 20 : Évolution du bâti dans l'arrondissement Stuttgart-centre – quartier Europe (1914-1989).....	515
Annexe 21 : Évolution du bâti du quartier Europe depuis la décennie 1990 (Plan et images aériennes 1999-2019)	516
Annexe 22 : Évolution du bâti dans l'arrondissement Nord – 4 quartiers d'étude (Am Pragfriedhof, Nordbahnhof, Auf der Prag, Rosensteinpark)	517
Annexe 23 : Plan des transports en commun de l'espace aéroport-foire exposition.....	518
Annexe 24 : Tracés envisagés pour la nouvelle liaison ferroviaire entre Stuttgart et Ulm....	519
Annexe 25 : Infographie présentant les différents projets contestés en Europe en lien avec l'opposition aux GPII par des opposants surnommés „Wutbürger“	520
Annexe 26 : Tableau synoptique des collectifs d'opposition (Phase 1 de la mobilisation) ...	521
Annexe 27 : Alternative à Stuttgart 21, le projet K 21 illustré.....	523
Annexe 28 : Pétition proposée à la signature en 2007 par différents groupes d'opposition à Stuttgart 21	525
Annexe 29 : Recension des événements majeurs de la contestation (2010-2011).....	525
Annexe 30 : Recension exhaustive des articles du journal <i>Die Zeit</i> , portant sur Stuttgart 21 (2009-2018).....	526
Annexe 31 : Recension exhaustive des articles du média <i>Euronews</i> , portant sur Stuttgart 21 (2009-2018).....	526
Annexe 32 : Recension exhaustive des articles d' <i>Euronews</i> en allemand, portant sur Stuttgart 21 (2009-2018).....	527
Annexe 33 : Recension exhaustive des articles d' <i>Euronews</i> en français, portant sur Stuttgart 21 (2009-2018).....	527

Annexe 34 : Liste des personnalités publiques conviées à la conciliation présidée par Heiner Geissler en 2010.....	528
Annexe 35 : Bulletin de vote anonyme lors du Référendum du 27/11/2011 et lois correspondantes.....	529
Annexe 36 : Lois qui constituent la base du vote du Référendum du 27/11/2011.....	529
Annexe 37 : Indications de quelques résultats du référendum du 27/11/2011.....	529
Annexe 38 : Carte des résultats du référendum du 27/11/2011 - % votes contre l'arrêt du financement de S21 par le <i>Land</i> du BW	530
Annexe 39 : Carte des résultats du référendum du 27/11/2011 - % votes en faveur de l'arrêt du financement de S21 par le <i>Land</i> du BW	531
Annexe 40 : Recension des « Manifestations du Lundi » par lieu (26/10/2009-03/02/2020)	532
Annexe 41 : Charte d'Hendaye, signée le 23/01/2010.....	533
Annexe 42 : Cartes des GPII en France	536
Annexe 43 : Cartes des GPII en Europe.....	540
Annexe 44 : Carte des régions métropolitaines européennes en Allemagne	543
Annexe 45 : Données statistiques sur les arrondissements dans lesquels sont localisés la majorité des initiatives localisées.....	544
Annexe 46 : Géographie électorale des communes dans lesquelles sont localisées la majorité des initiatives localisées, comparaison entre les élections communales de 2014 et 2019	545

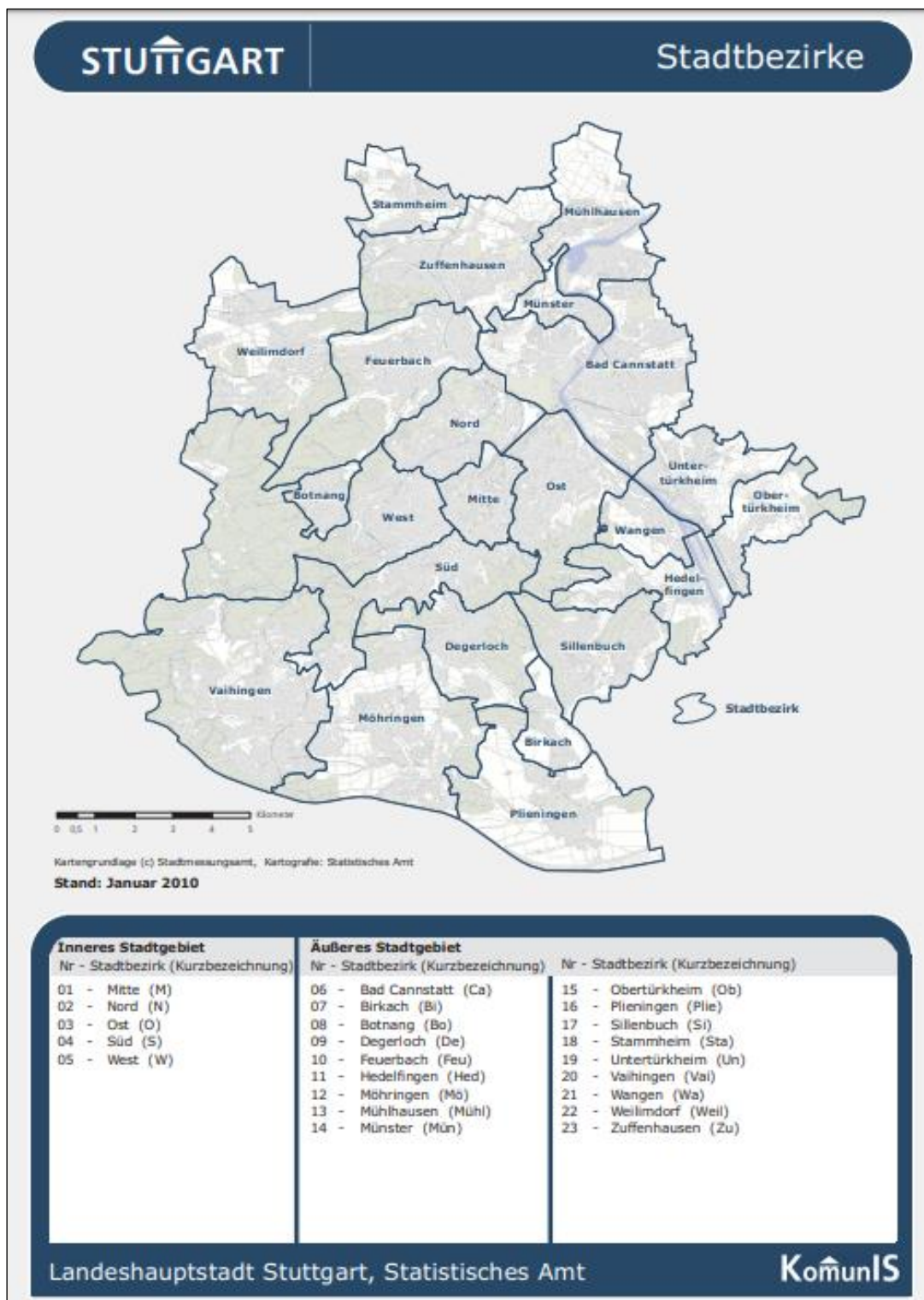
Annexe 1 : Chronologie de la ville de Stuttgart

Source : Reitel, 1996 ; Ellrich, 2011

- Vers 950 : ouverture d'un haras, le Stuoergarten par le duc Ludolf dans la vallée du ruisseau Nesenbach (affluent du Neckar) (en place de l'actuel Alte Schloss)
- XII^{ème} siècle : production de vin dans la ville, avérée par le moine Ulrich du monastère Blaubeuren
- 1219 : droit urbain accordé
- 1229 : première mention officielle du toponyme Stuttgart dans un document émanant du Pape Grégoire IX
- Première moitié du XIII^{ème} siècle : fondation de la ville à travers le Margrave de Bade
- 1316 : Stuttgart devient le siège de la maison Wurtemberg et devient résidence princière
- Fin XIV^{ème} siècle : fondation du faubourg d'Esslingen (Église de Leonhard)
- 1492 : principe d'aménagement de la ville et institution d'un nettoyage hebdomadaire de la ville
- 1495 : Wurtemberg devient un duché, Stuttgart devient résidence ducale
- 1502 : 4 000 morts suite à la peste
- 1589 : environ 9 000 habitants
- 1618-1648 : ville occupée par les troupes impériales durant la guerre de 30 ans
- 1724-1734 et 1764-1775 : résidence ducale déplacée à Ludwigsbourg
- 1803 : le Wurtemberg devient Electorat
- 1806 : le duc de Wurtemberg devient roi de Wurtemberg
- 1810 : Stuttgart devient la capitale de la littérature de langue allemande (grâce à l'éditeur de Goethe, Schiller) et capitale de la librairie
- 1831 : construction de la nouvelle colline viticole de la ville
- 1846 : construction de la première gare ferroviaire et raccordement au réseau ferroviaire
- Vers 1850 : début de l'industrialisation de la ville
- 1885 : Gottlieb Daimler présente sa voiture
- 1886 : création de la Firme Bösch, atelier dans la rue Rotebühl
- 1890 : création du site Bosch à Cannstatt
- 1890 : création de la technische Hochschule
- 1892-1903 : construction du premier quartier populaire (*Sozialsiedlung*) à Ostheim
- 1901 : intégration de Gaisburg dans la commune de Stuttgart
- 1905 : intégration de Cannstatt, Untertürkheim et Wangen dans la commune de Stuttgart
- 1908 : intégration de Degerloch dans la commune de Stuttgart
- 1911-1928 : construction de la nouvelle gare
- 1918 : fin de la monarchie du Wurtemberg, Stuttgart devient ville-capitale
- 1924-1928 : construction de la Tour Tagblatt (premier bâtiment le plus haut de la ville)
- 1933 : élection du premier maire NS de la ville = Karl Stölin
- 1941-1942 : déportation de 2 000 juifs de Stuttgart et du Wurtemberg
- 1939-1945 : 4 500 morts et ville détruite à 68 %
- 1952 : création du *Land* du BW avec Stuttgart comme capitale (1953)
- 1955 : piétonisation de la Schulstrasse comme avenue commerciale
- 1956 : création de la nouvelle mairie, de la *Liederhalle* et de la tour de télévision
- 1958 : ouverture du port de Stuttgart sur le Neckar, liaisons permises avec le réseau des voies maritimes européennes

Annexe 2 : Découpage administratif de la ville de Stuttgart en arrondissements (Stadtbezirke)

Source : Ville de Stuttgart, Service statistiques, 2010¹³⁹⁹



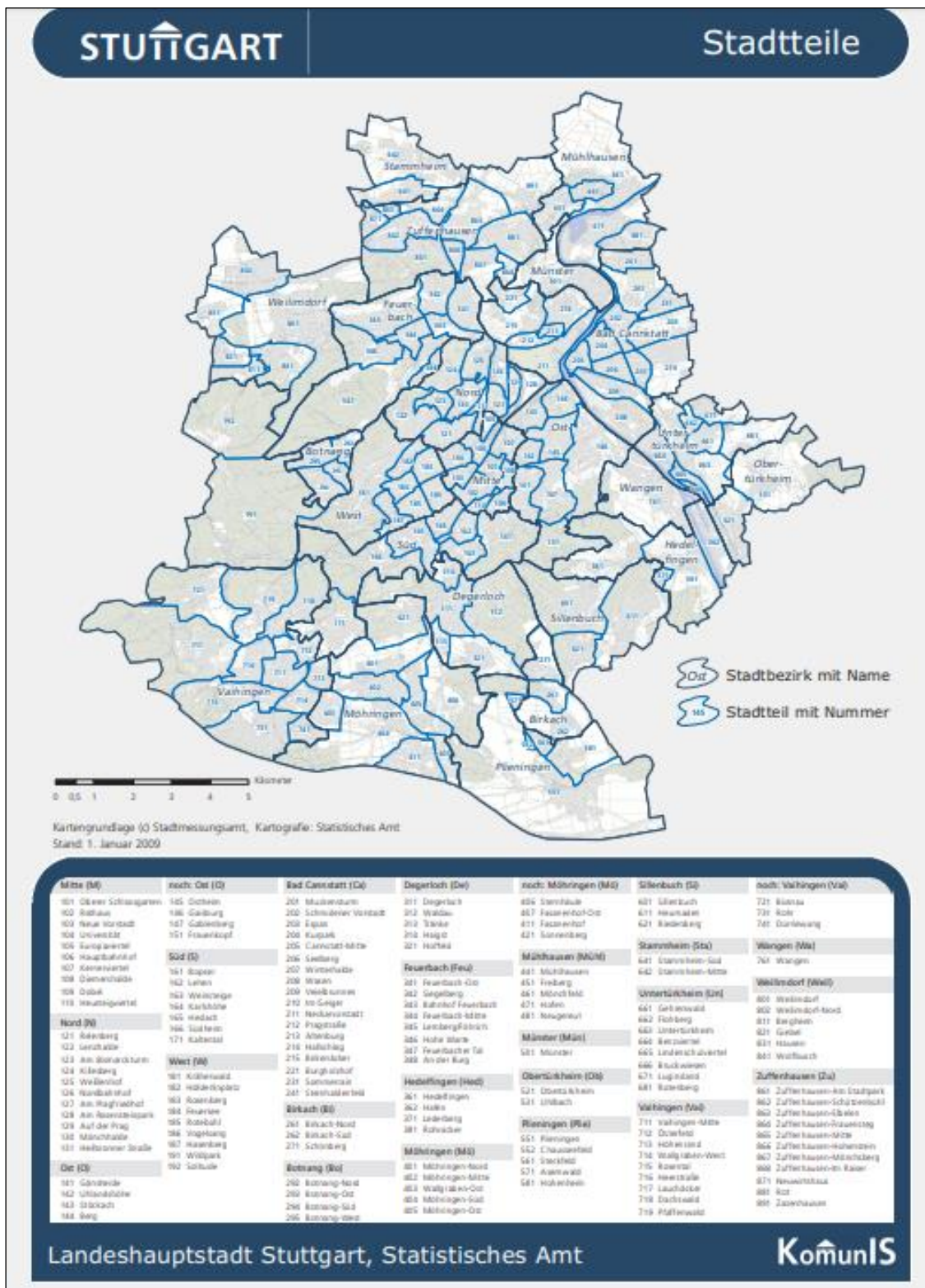
¹³⁹⁹ Ressource disponible en ligne et consultée le 03/08/2020.

URL :

[https://www.domino1.stuttgart.de/web/komunis/komunissde.nsf/fc223e09e4cb691ac125723c003bfb31/03bb9f974c91dd85c12584d30047cc8e/\\$FILE/7g901_.PDF](https://www.domino1.stuttgart.de/web/komunis/komunissde.nsf/fc223e09e4cb691ac125723c003bfb31/03bb9f974c91dd85c12584d30047cc8e/$FILE/7g901_.PDF)

Annexe 3 : Découpage administratif de la ville de Stuttgart en quartiers (Stadtteile)

Source : Ville de Stuttgart, Service statistiques, 2010¹⁴⁰⁰



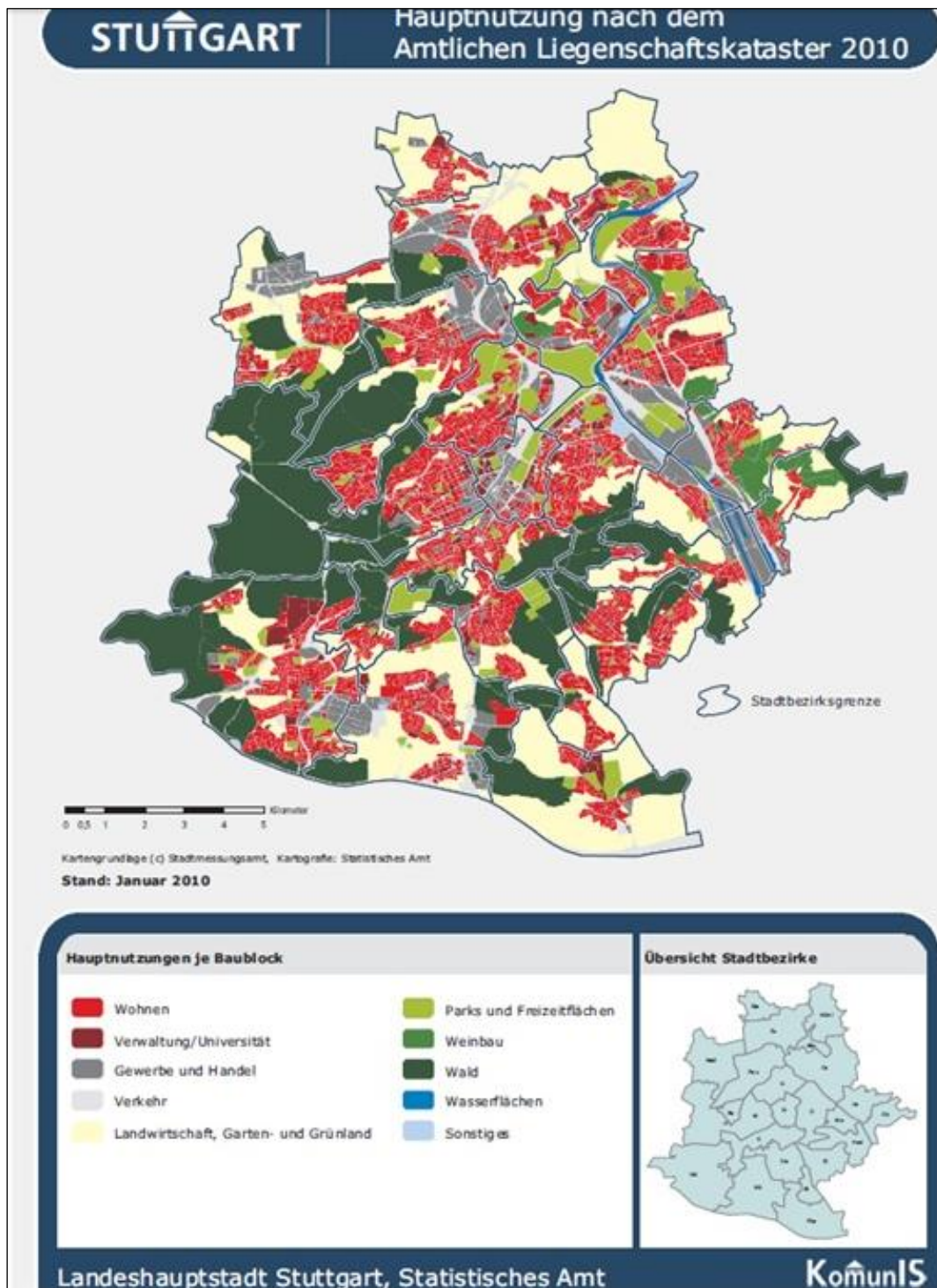
¹⁴⁰⁰ Ressource disponible en ligne et consultée le 03/08/2020.

URL :

[https://www.domino1.stuttgart.de/web/komunis/komunissde.nsf/fc223e09e4cb691ac125723c003bfb31/cfd8a84f848cfd75c12584d30047ccb6/\\$FILE/7gw01_PDF](https://www.domino1.stuttgart.de/web/komunis/komunissde.nsf/fc223e09e4cb691ac125723c003bfb31/cfd8a84f848cfd75c12584d30047ccb6/$FILE/7gw01_PDF)

Annexe 4 : Occupation des sols au sein de la ville de Stuttgart en 2010

Source : Ville de Stuttgart, Service statistique, 2010¹⁴⁰¹



¹⁴⁰¹ Ressource disponible en ligne et consultée le 03/08/2020.

URL :

[https://www.domino1.stuttgart.de/web/komunis/komunisde.nsf/fc223e09e4cb691ac125723c003bfb31/9924e534388bfde5c12584d30047ad85/\\$FILE/2nq01_.PDF](https://www.domino1.stuttgart.de/web/komunis/komunisde.nsf/fc223e09e4cb691ac125723c003bfb31/9924e534388bfde5c12584d30047ad85/$FILE/2nq01_.PDF)

Annexe 5 : Planche iconographique des monuments architecturaux emblématiques de la ville-capitale



Mairie de Stuttgart



Nouveau château - Place du château



Vue sur la tour de télévision



©Volin, 2015, UMR EVS

Ancien château – Musée du *Land* du BW



©Volin, 2016, UMR EVS

Stiftskirche



©Volin, 2015, UMR EVS

Opéra national de Stuttgart



©Volin, 2016, UMR EVS

Musée d'art moderne et contemporain



Musée Mercedes-Benz – Mercedes-Benz Arena



Vue sur la gare depuis la Königstrasse

Annexe 6 : Les différents types de gare présents en Allemagne

Henning Schöpke (Schöpke, 2009) en distingue trois :

- *Durchgangsbahnhof* = gare traversante : « manière la plus fréquente de construire des gares, dans lesquelles le bâtiment de la gare est installé au-dessus des voies ferrées passantes. Une des formes particulières est la Gare-dalle ou gare de passage dans laquelle le bâtiment traverse par-dessus ou par-dessous les voies »¹⁴⁰² (gare de Hanovre, Hambourg ou Essen)
- *Kopfbahnhof* = gare terminus ou gare cul-de-sac ou gare de tête : « gare dans laquelle les voies ferrées se terminent dans la gare »¹⁴⁰³ (gare de Munich ou Francfort)
- *Kreuzungsbahnhof* = gare de croisement ou gare de connexions : « gare dans laquelle deux voies se croisent. On peut identifier la *Turmbahnhof* qui correspond à une gare tour dans laquelle les voies se croisent de manière non définie à différents niveaux »¹⁴⁰⁴ (gare centre de Berlin).

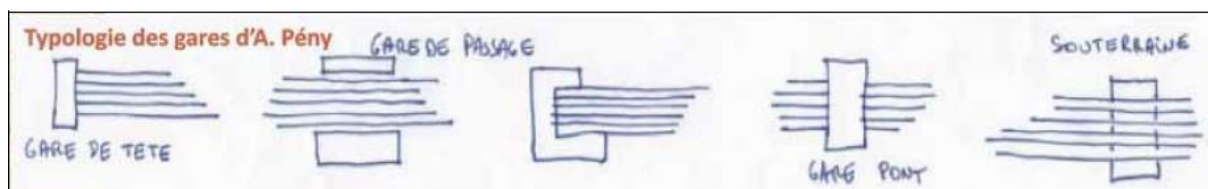


Illustration 8 : La typologie des gares selon André Pény (source : Pény, in Ménerault, 2010¹⁰¹)

Typologie des gares selon André Pény

Auteur : Pény, 2008¹⁴⁰⁵

Source : Delage, 2013, p.66

¹⁴⁰² „häufigste Bahnform, bei der das Bahnhofsgebäude an durchlaufenden Gleisverbindungen errichtet ist. Eine Sonderform ist der Reiterbahnhof, bei dem das Gebäude quer über das Gleisfeld oder unter das Gleisfeld gebaut ist“ (Wirtschaftsräume in Deutschland, 2009, p.62).

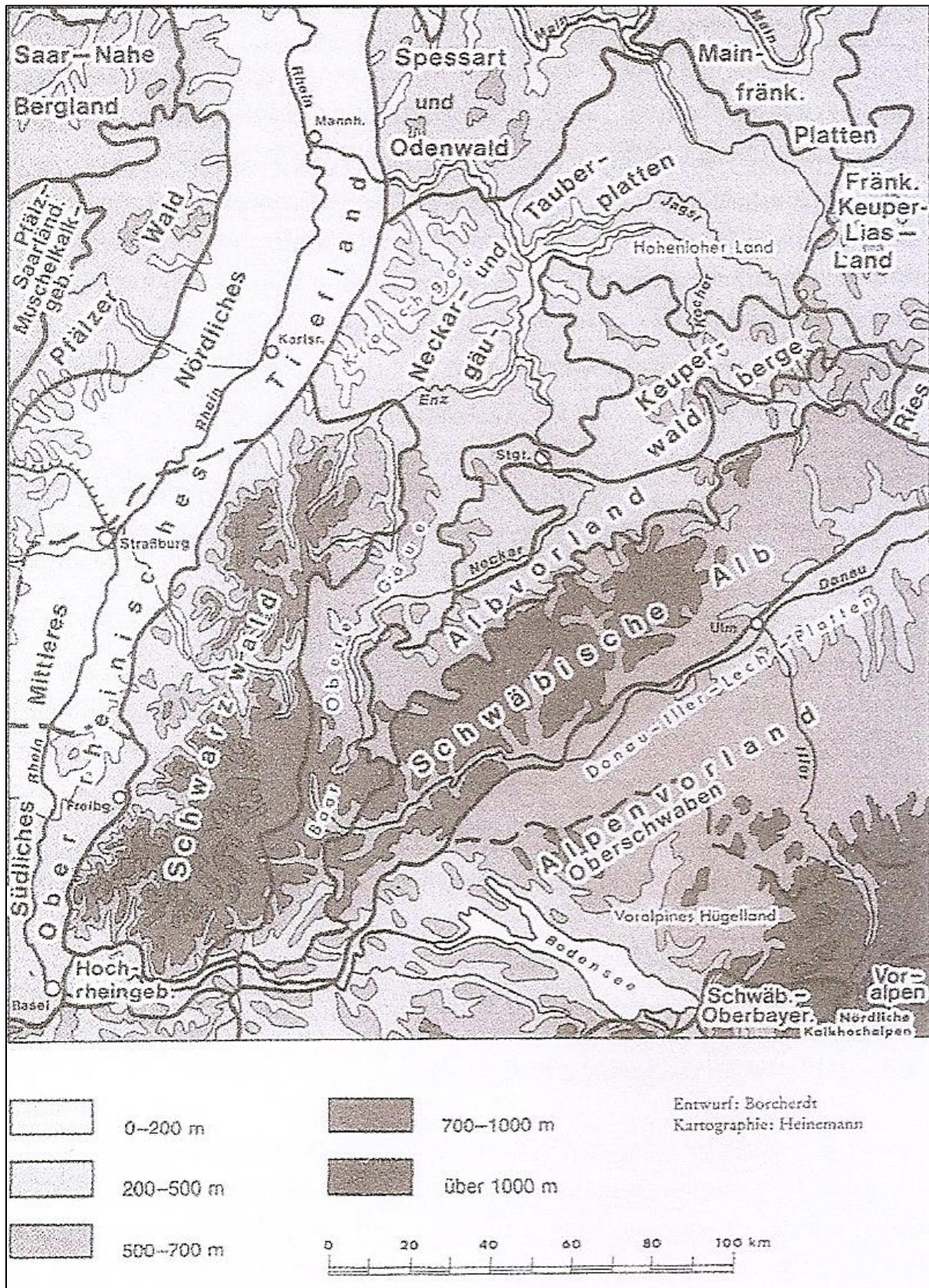
¹⁴⁰³ „Bahnhof, in dem mehrere Eisenbahnstrecken an einem Punkt enden“ (Wirtschaftsräume in Deutschland, 2009, p.62).

¹⁴⁰⁴ „Bahnhof, in dem sich zwei Strecken kreuzen. Eine Sonderform ist der Turmbahnhof, bei dem die Strecken kreuzungsfrei auf unterschiedliches Niveau geführt werden“ (Schöpke, 2009, p.62).

¹⁴⁰⁵ Ces croquis sont issus d'une présentation faite par André Pény le 02/12/2008 lors d'une formation continue de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

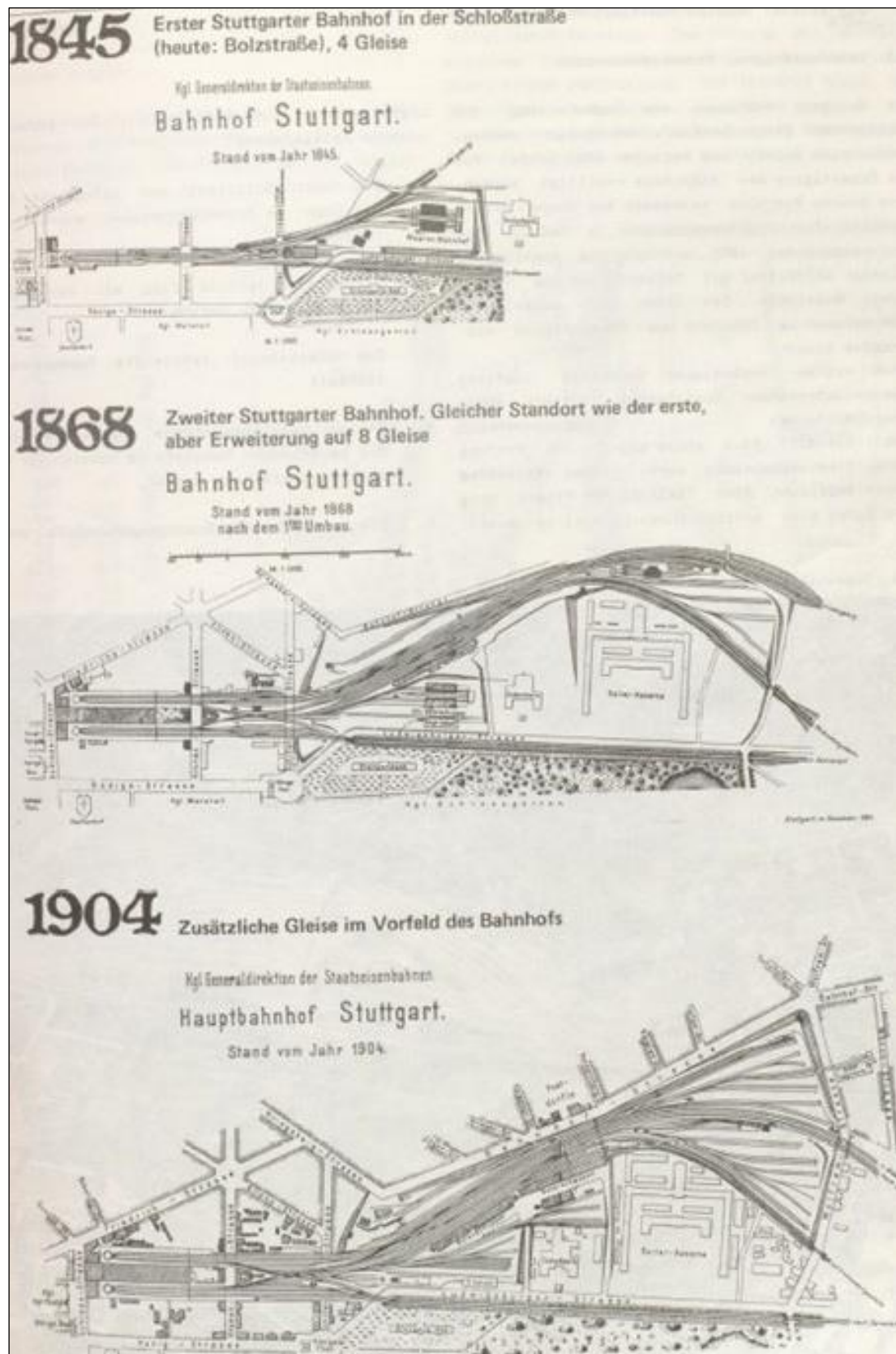
Annexe 7 : Carte du relief et des éléments naturels du Bade-Wurtemberg

Source : Weber et Wehling, 2006



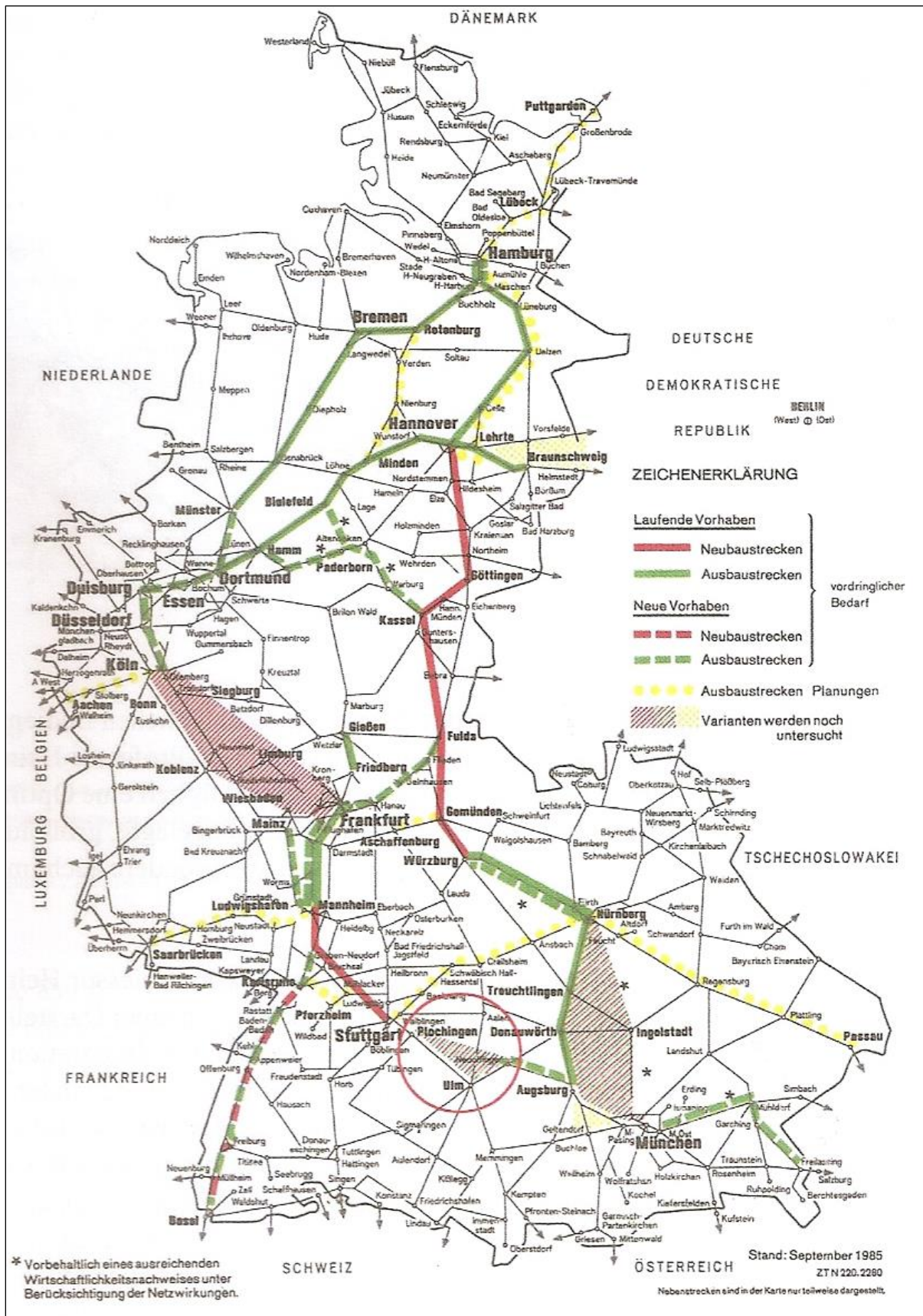
Annexe 8 : Planche des deux premières gares de Stuttgart

Source : Bartl, 1990.



Annexe 9 : Plan fédéral des infrastructures de transports avec les travaux prévus, 1985

Source : Stuckenbrock, 2013, p.21 ; document source émanant de la Deutsche Bahn



Annexe 10 : Évolution du réseau ferroviaire en Allemagne et au sein de l'UE

Source : *Statistical Pocketbook 2017*¹⁴⁰⁶ (Commission européenne, 2017a)

Auteur : Volin, 2017, UMR EVS

Comparaison des voies ferrées en Allemagne et dans l'UE entre 1970 et 2015

<i>Années</i>	Longueur des voies en Allemagne (km)	Longueur des voies dans l'UE à 28 (km)	% Allemagne/UE 28
1970	43 777	248 269	17,6 %
1980	42 765	240 629	17,8 %
1990	40 981	237 671	17,2 %
1995	41 718	229 435	18,2 %
2000	36 588	220 583	16,6 %
2005	34 221	215 110	15,9 %
2010	33 707	215 840	15,6 %
2015	38 828	218 181	17,8 %

Comparaison des longueurs de voies ferrées (LGV) en Allemagne et dans l'UE entre 1990 et 2015

<i>Années</i>	Longueur des voies ferrées (LGV) en Allemagne (km)	Longueur des voies ferrées (LGV) dans l'UE + Ukraine (km)	% Allemagne/UE
1990	90	1024	8,8 %
1995	447	2447	18,3 %
2000	636	2708	23,5 %
2005	1196	4285	27,9 %
2010	1285	6602	19,4 %
2015	1475	8019	18,4 %

¹⁴⁰⁶ Données disponibles en ligne et consultées le 15/09/2020.

URL : https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2017_en

Annexe 11 : Recension modale des 10 corridors paneuropéens

Source : Siarov, 2004

Auteur : Volin, 2020, UMR EVS

N° du corridor	Sections et modes de transport	Villes reliées	Longueur des sections
1	Corridor routier « Via Baltica » Corridor ferroviaire « Rail Baltica »	Helsinki – Kaliningrad	445 km 550 km
2	Corridor routier et ferroviaire	Berlin – Nijni Novgorod	1 830 km
3	Corridor routier et ferroviaire	Berlin – Kiev	1 640 km
4	Corridor routier, ferroviaire, fluvial et aérien	Berlin – Thessalonique	3 258 km
5	Corridor routier et ferroviaire	Venise - Kosice (plusieurs branches)	1 600 km
6	Corridor routier et ferroviaire	Gdansk - Ostrava	1 800 km
7	Corridor fluvial	Ratisbonne - Reni	
8	Corridor routier et ferroviaire (+ liaison ferrys)	Bari - Novorossisk	1 300 km (sur terre)
9	Corridor routier et ferroviaire	Helsinki - Alexandroupolis	6 500 km
10	Corridor routier et ferroviaire	Salzbourg - Thessalonique	2 360 km

Annexe 12 : Métadonnées sur l'ensemble des entretiens semi-directifs menés

Auteure : Volin, 2020, UMR EVS

NB : la fonction de l'enquêté(e) est celle au moment de l'entretien

E = Enquêté (code utilisé dans l'ensemble du manuscrit) – aucune hiérarchie n'est établie

N°	Interlocuteur	Fonction (en français – <i>en allemand ou anglais</i>)	Date	Lieu	Durée	Langue
E1	Ellen KRAY	Officier de liaison au sein de l'agence exécutive en charge du réseau transeuropéen de transport (Commission européenne) Collaboratrice de Peter Balazs <i>TEN-T EA liaison officer DG Move EU Commission</i>	18/12/2013	Bruxelles Commission européenne, DG MOVE, directorate B, B1	1h	Anglais (AN.)
E2	Catherine PERRON	Chargée de recherche, Sciences Po - CERI	17/07/2014	Stuttgart Bureau privé + visite de terrain	1h	Français (FR.)
			15/06/2015 (A)		1h30	
			15/07/2015 (B)		1h	
			28/11/2016		4h	
E3	Pr. Dr. Johann JESSEN	Professeur des universités Faculté d'architecture et d'aménagement urbain Institut d'urbanisme Université de Stuttgart <i>Fakultät Architektur und Stadtplanung Städtebau-Institut Stuttgart</i>	22/07/2014	Stuttgart Université Institut d'urbanisme	1h	Allemand (AL.)
E4	Beatrice BÖNINGER	Médiatrice projet Stuttgart 21 <i>Bürgerbeauftragte zu S21 MVI BW</i>	23/07/2014 Stuttgart Ministère des transports et des infrastructures du Land du BW Ministerium für Verkehr und Infrastruktur BW (MVI BW)			1h30 AL.
E5	Andreas ZAHN	Référent projet ferroviaire Stuttgart-Ulm au sein du Ministère des transports et des infrastructures du Land du BW <i>Referat 36 Bahnprojekt Stuttgart - Ulm, Haushalt, Koordination MVI-BW</i>	1h30 AL.			
E4	Beatrice BONINGER	Médiatrice du projet Stuttgart 21 <i>Bürgerbeauftragte zu S21 MVI BW</i>	26/06/2015	Stuttgart Ministère des transports et des infrastructures du Land du BW (MVI BW)	1h30	AL.
E5	Andreas ZAHN	Référent projet ferroviaire Stuttgart-Ulm au sein du <i>Referat 36 Bahnprojekt Stuttgart - Ulm, Haushalt, Koordination MVI-BW</i>	17/06/2015	Stuttgart Ministère des transports et des infrastructures du Land du BW (MVI BW)	1h	AL.

E6	Florian SETZEN	<p>Directeur de l'Institut des affaires européennes du BW</p> <p><i>Director</i> <i>Europa Zentrum Baden-Württemberg</i></p>	24/07/2014	<p>Stuttgart Institut des affaires européennes</p> <p><i>Europa Zentrum</i></p>	1h	AL.
E7	Dr. phil. Marc HIRSCHFELL M.A.	<p>Chargé des relations publiques au sein de la chambre d'architecture du Land du BW (district de Stuttgart)</p> <p>Historien de l'art et de l'architecture</p> <p><i>Referent für Öffentlichkeitsarbeit</i> <i>Architektenkammer BW-Bezirk Stuttgart</i></p>	17/06/2015	Stuttgart	2h	AL.
E8	Dr. Norbert BONGARTZ	<p>Historien de l'architecture et conservateur du patrimoine</p> <p>Président de l'Association Gare Centrale S.</p> <p><i>Architekturhistoriker,</i> <i>Denkmalpfleger</i></p>	18/06/2015	Stuttgart Botnang, chez lui	2h	AL.
E9	Carolin ZUR BRUGGE	<p>Directrice de la section Stuttgart-centre</p> <p>Service municipal dédié à l'aménagement et au logement</p> <p>Ville de Stuttgart</p> <p><i>Landeshauptstadt Stuttgart</i> <i>Amt für Stadtplanung und Wohnen</i> <i>Leiterin Planungsabteilung Mitte</i></p>	25/06/2015	Stuttgart Services de la ville	1h	AL.
E10	Gerhard PFEIFER	<p>Directeur de la Fédération allemande pour l'environnement et la protection de la nature, section régionale de Stuttgart</p> <p><i>Geschäftsführer</i> <i>Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)</i> <i>Regionalverband Stuttgart</i></p>	25/06/2015	Stuttgart Local du BUND	1h30	AL.
E11	Harald KIRCHNER	<p>Journaliste à la SWR</p> <p>Spécialiste de la politique du Land et des transports</p> <p><i>Redakteur für Landespolitik und SWR-Verkehrsexperten</i></p>	29/06/2015	Stuttgart Locaux de la SWR	1h	AL.
E12	Uwe STUCKENBROCK	<p>Urbaniste à la retraite</p> <p>Ancien directeur du groupe de travail sur S21 au sein du bureau de l'urbanisme et du renouvellement urbain pour la ville de Stuttgart</p> <p>Ancien directeur de la section d'aménagement de Stuttgart-centre au sein de la mairie</p> <p><i>Stadtbaudirektor (im ruhestand)</i> <i>Ehemaliger Leiter der projektgruppe S21 im Planungsamt Stuttgart und Leiter der Abteilung Städtebauliche Planung Mitte</i></p>	30/06/2015	Stuttgart	3h	AL.

E13	Götz BOPP	Réfèrent de la branche industrie et transports au sein de la CCI et interlocuteur à propos de S21 et de la Magistrale européenne <i>Abteilungsreferent Abteilung Industrie und Verkehr und Ansprechpartner S21 und Magistrale</i>	1/07/2015	Stuttgart CCI de la métropole de Stuttgart	1h	AL.
E14	Tanja SEHNER	Directrice du service marketing pour le BPSU (projet ferroviaire Stuttgart-Ulm). Intérim à la direction Du lieu Tour d'information de la gare <i>Büroleitung/ Leiterin Marketing Leiterin Turmforum (in Stellv.) Bahnprojekt Stuttgart-Ulm e.V.</i>	2/07/2015 Stuttgart Locaux du BPSU 1h			
E15	Alice KAISER	Médiatrice du projet S21 au sein de la ville de Stuttgart <i>Bürgerbeauftragte Stadt Stuttgart</i>	AL.			
E16	Martin BEYER	Spécialiste des transports Région métropolitaine de Stuttgart <i>Verkehrsplaner Verband Region Stuttgart</i>	3/07/2015 Stuttgart Locaux de région métropolitaine de Stuttgart (VRS)			
E17	Klaus LÖNHARD	Réfèrent pour l'aménagement des transports au sein de la métropole de Stuttgart et représentant de la métropole auprès de l'Initiative Magistrale <i>Referent für Verkehrsplanung und Vertreter des VRS bei Magistrale Verband Region Stuttgart</i>	1h15 AL.			
E18	Pr. Dr. Wolf REUTER	Professeur des universités (à la retraite) Institut d'urbanisme de Stuttgart Section architecture et aménagement (habitations et constructions) <i>Institut Wohnen und Entwerfen Fakultät Architektur und Stadtplanung, Universität Stuttgart</i>	8/07/2015	Stuttgart Université Institut d'urbanisme	1h	AL.
			13/07/2015	Stuttgart Université Institut d'urbanisme	1h	AL.
E19	Dipl.-Ing. Manfred WACKER	Ingénieur et universitaire Chaire d'ingénierie et aménagement des transports Université de Stuttgart <i>Akademischer Oberrat Lehrstuhl für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik Institut für Straßen- und Verkehrswesen Universität Stuttgart</i>	9/07/2015	Stuttgart Université campus Vaihingen	45 min.	AL.
E20	Pr. Dr. Frank BRETTSCHEIDER	Professeur des universités, Département des sciences de la communication Université de Stuttgart <i>Fachgebiet Kommunikations- wissenschaft Universität Hohenheim</i>	10/07/2015	Stuttgart Université campus Hohenheim	2h	AL.

E21	Dipl.-Geog. M. Sc. Sebastian GRADL	Référent aménagement des transports et des infrastructures ainsi que des questions européennes Région Danube-Iller <i>Referent für Verkehrs- und Infrastrukturplanung sowie Europathemen Regional Verband Donau-Iller</i>	16/07/2015	Ulm Locaux de la région Danube-Iller	1h15	AL.
E22	Konstantin SCHWARZ	Journaliste Rédaction locale Stuttgarter Nachrichten <i>Lokalredaktion Stuttgarter Nachrichten</i>	17/07/2015	Stuttgart	1h30	AL.
E23	Dr. Thomas HOPFENZITZ	Directeur des affaires centrales Deutsche Bahn, projet Stuttgart-Ulm <i>Leiter Zentrale Aufgaben I.GF(Z) DB Projekt Stuttgart-Ulm</i>	17/07/2015	Stuttgart Locaux de la Deutsche Bahn	1h15	AL.
E24	Thomas FAIG	Directeur de la section aménagement des transports, routes, espaces verts et relevés topographiques Municipalité d'Ulm <i>Leiter Hauptabteilung, Verkehrsplanung und Straßenbau, Grünflächen, Vermessung Stadt Ulm</i>	21/07/2015 Ulm Pavillon d'information sur le projet « Citybahnhof » Parvis de la gare			
E25	Peter RIMMELE	Directeur du service chargé du projet « Citybahnhof » Municipalité d'Ulm <i>Projektleiter für das Projekt Citybahnhof. Stadt Ulm</i>	1h AL.			
E26	Jonas PUERCKHAUER	Directeur du géomarketing Référent au sein de l'Initiative Magistrale pour l'Europe CCI Région Danube-Iller <i>Leiter Standortpolitik Referent Magistrale IHK Donau-Iller</i>	21/07/2015	Ulm Locaux de la CCI région Danube-Iller	1h	AL.
E27	Dr. Ralf LATERNSER	Géologue Fondateur du site internet Géologie 21 (informations géologiques à propos de S21) <i>Diplom-Geologe Geologie 21, geologische Informationen zu S21</i>	21/07/2015	Stuttgart	1h30	AL.
E28	Dipl.-Ing. Robert SCHULZE DIECKHOFF	Employé au service aménagement urbain et rénovation urbaine, ville de Stuttgart Section développement urbain Référent pour la ville de Stuttgart au sein de la Magistrale pour l'Europe <i>Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung Abteilung Stadtentwicklung Referent Magistrale Landeshauptstadt Stuttgart</i>	2/11/2015	Stuttgart Services de la ville	35 min.	AL.
E29	Anonyme	Journaliste au <i>Stuttgarter Zeitung</i>	19/04/2016	Stuttgart	1h30	AL.

E30	Markus LORENZ	Directeur de l'Initiative Magistrale pour l'Europe Ville de Karlsruhe <i>Geschäftsführer Initiative „Magistrale für Europa“ Stadt Karlsruhe</i>	20/04/2016	Mairie de Karlsruhe Bureau de l'Initiative.	2h	AL.
Interessen Gemeinschaft Bürger Stuttgart 21						
E31	Stefan BAUER	Assesseur de l'association <i>Beisitzer</i>		21/04/2016 Stuttgart Exposition permanente de la TI au sein de la tour de la gare 2h AL.		
	Hubert BOTTLER	Membre et post-production <i>Mitglieder</i>				
	Uwe FLAMMER	Membre et photographe <i>Mitglieder und Fotografen</i>				
	Jochen HAMMER	Membre et caméraman <i>Mitglieder und Kameraman</i>				
E12	Uwe STUCKENBROCK	cf. supra				
E32	Anonyme	Employé au service aménagement de la ville de Stuttgart	22/04/2016	Stuttgart Services de la ville	4h	AL.
E33	Dr. Annette OHME- REINICKE	Chargée de cours à l'Université de Stuttgart Docteur en sociologie	22/04/2016	Stuttgart	2h	AL.
E34	Dr. Matthias ROSER	Protection des monuments historiques (Suisse) Membre fondateur de l'Association Gare Centrale de Stuttgart	24/02/2020	Entretien téléphonique	2h	FR.

Annexe 13 : Grille d'entretien (uniquement pour l'enquêteur)
Interviewleitfaden

Sich selbst

- Können sie sich zuerst persönlich vorstellen?

1. Rolle in dem Projekt

- Können sie mir die Struktur kurz darstellen?
- Welche Rolle haben sie jetzt in dieser Struktur?
- Mit welchen Akteuren arbeiten Sie? In welche Bereiche?
- Welche Ereignisse haben sie schon organisiert? Wenn ? Wo ?

Über Stuttgart 21

- Was sind den wichtigsten Argumenten gegen S21?
- Was sind den wichtigsten Argumenten für S21?
- Wer sind die ursprünglichen Akteure für und gegen S21?

Über die Hochgeschwindigkeitslinie Stuttgart-Ulm

- Was bedeutet für Sie die neue Hogeschwindigkeitslinie zwischen Stuttgart und Ulm?

Über die transeuropäische Bahnlinie Paris-Bratislava?

- Haben sie davon der transeuropäischen Bahnlinie zwischen Paris und Bratislava gehört?
- Seit wann wissen sie, dass, dieses Projekt existiert?
- Welche Verbindung können Sie zwischen die transeuropäische Bahnlinie und Stuttgart-Ulm machen können?
- Welche Linie scheint für die Stadt/das Land BW/Deutschland und die Europäische Union die wichtigste sein? Warum?

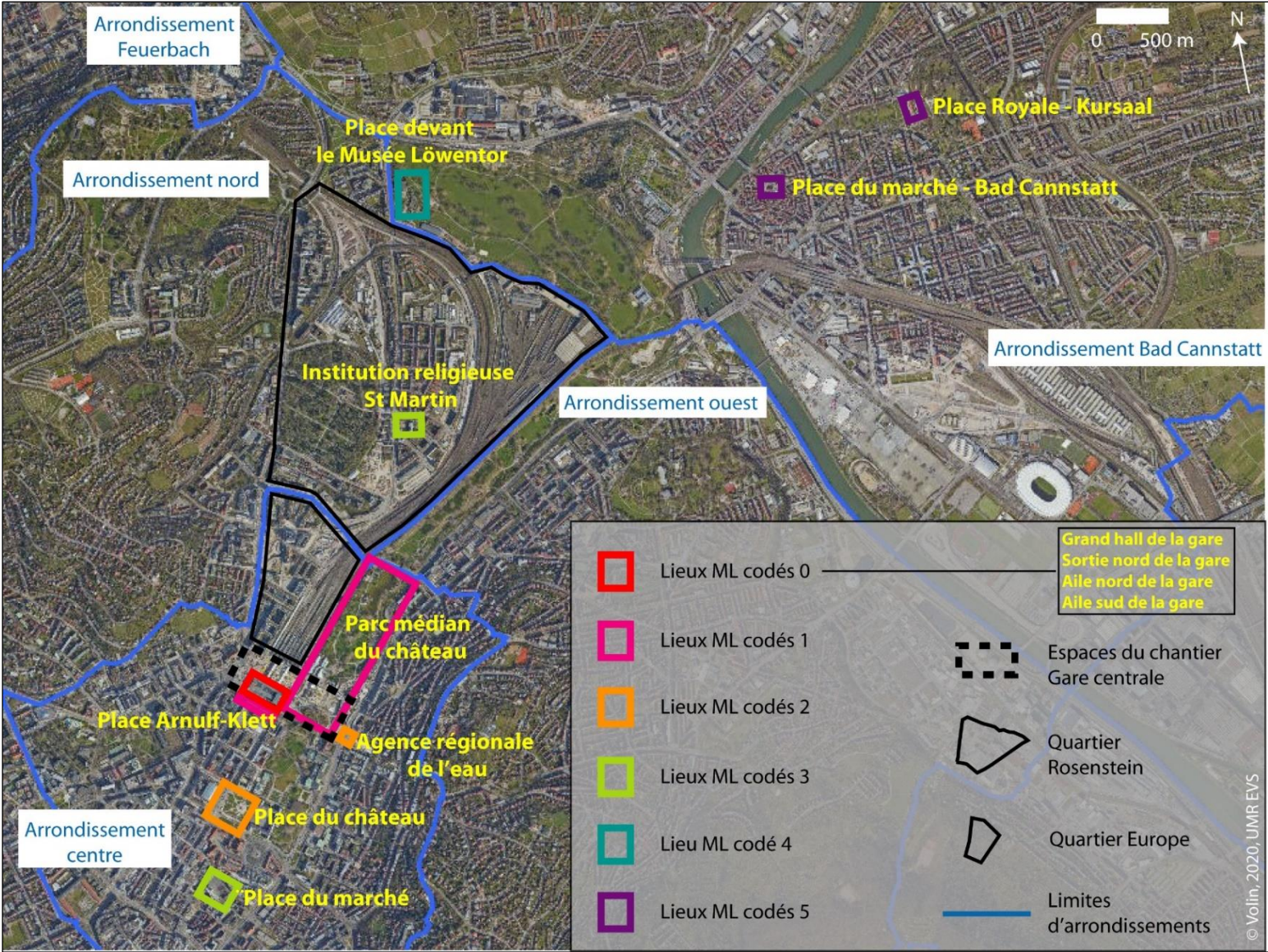
2. Ebene

- Mit welchen Ebenen arbeiten sie offen? (lokale, regionale, Bundes, europäische Union)
- Welche Verbindung sehen Sie zwischen den verschiedenen territorialen Ebenen? oder welche Anspannung zwischen den verschiedenen Ebenen?

3. Anders – Kontakte

- Haben Sie ein paar Kontakte, die ich treffen könnte? Andere Kontakte, die sie für mich relevant sind?

Annexe 14 : Localisation des lieux identifiés pour les manifestations d'opposition



Annexe 15 : Base de données des initiatives localisées (Ortsgruppen)

Auteure, conception et réalisation : Volin, 2020, UMR EVS

Kreis = arrondissement*Region* = région au sens de conurbation*RGZ* : *Regierungsbezirk* = district

ID	Noms complets	ID Kreis	ID Region	ID RGZ
AKGMS	Aktionsgruppe Mössingen/Steinlachtal für K 21	08416	0841	084
AKW	Aktiv in Wangen	08111	0811	081
BKS	Backnanger K21-Stammtisch	08119	0811	081
BDC	Bad Cannstatter gegen S21	08111	0811	081
BBR	Biberach an der Riss	08426	0842	084
BÖBS	Böblingen / Sindelfingen	08115	0811	081
BDSS	Bodensee-Schwabenstreich	08335	0833	083
BNG	Botnanger K21 Initiative	08111	0811	081
BTM	Bottwartal-Marbach gegen S21	08118	0811	081
BMUB	Bündnis Mensch und Umwelt Besigheim	08118	0811	081
BIFB	Bürgerinitiative 780 Frankenbahn	08118	0811	081
BIM	Bürgerinitiative Möhringen	08111	0811	081
BIN	Bürgerinitiative Neckartor/ S Mitte	08111	0811	081
COB	Calwer Obenbleiber	08235	0823	082
DOB	Degerlocher Obenbleiber	08111	0811	081
DIZ	Ditzinger Initiative für den zukunftsfähigen K21	08118	0811	081
DIVAN	DIVAN (Vainhingen an der Enz)	08118	0811	081
EI	Esslinger Initiative gegen S21	08116	0811	081
FS	Fellbacher K 21-Stammtisch	08119	0811	081
GD	Gaildorf gegen Stuttgart 21	08127	0812	081
GP	Göppinger gegen S21	08117	0811	081
HB	Heidelberger gegen S21	08221	0822	082
HHAB	Heidenheimer (an der Brenz) Aktionsbündnis gegen S21	08135	0813	081
HH	Heilbronn gegen S21	08121	0812	081
HBO	Heslach bleibt oben /S Süd	08111	0811	081
IF	Initiative Feuerbach für K21	08111	0811	081
IZ	Initiative für ein lebenswertes Zuffenhausen	08111	0811	081
IBB	Initiative K21 Bietigheim-Bissingen	08118	0811	081
IBK	Karlsruhe/Baden - Initiative Baden Unterstützt	08212	0821	082

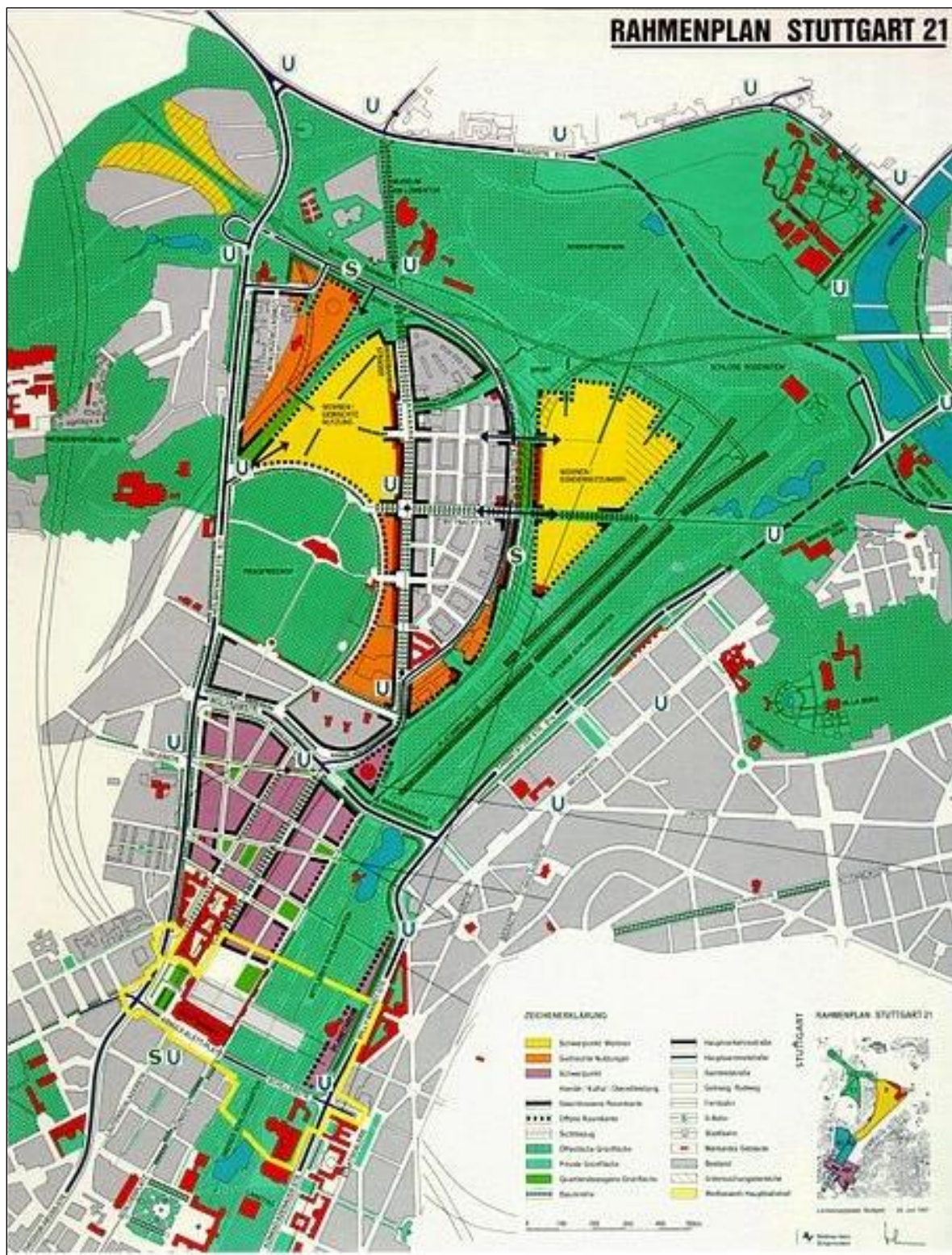
ID	Nom complets	ID Kreis	ID Region	ID RGZ
KR	Kernen 21 - Verein zur Förderung des öpnv/ Kernen im Remstal	08119	0811	081
KH	Kirchheim unter Teck	08116	0811	081
KMA	Korntal-Münchingen - Alternativen zu S21	08118	0811	081
LBB	Ludwigsburger Bürgerbundniss für modernisierten HBF	08118	0811	081
MH	Mannheim gegen S21	08222	0822	082
MZ	Metzingen gegen S21	08415	0841	084
NS	Nordlicher S Nord	08111	0811	081
NÜRT	Nürtinger gegen S21	08116	0811	081
ORT	Ortenau »Baden 21 ja – Stuttgart 21 nein« Ortsgruppe Ortenau für Achern – Kehl – Lahr – Offenburg	08317	0831	083
OSTOB	Ostend Obenbleiber	08111	0811	081
PZB	Pforzheimer Bündnis gegen S21	08231	0823	082
RM	Rems-Murr gegen S21	08119	0811	081
RT	Reutlingen gegen S21	08415	0841	084
RA	Rohraktiv	08111	0811	081
SDI	Schorndorfer Initiative für K21	08119	0811	081
SGF	Schutzgemeinschaft Filder e.Verein	08116	0811	081
SSA	Schwabenstreich Aalen	08136	0813	081
SSSI	Schwabenstreich Sillenbuch	08111	0811	081
SSSA	Schwabenstreich Stammheim	08111	0811	081
SSSW	Schwabenstreich Stuttgart-West	08111	0811	081
SHAB	Schwäbisch Hall – Aktionsbündnis gegen S21	08127	0812	081
SF	Sonnenberg Fasanenhof	08111	0811	081
TÜ	Tübingen gegen S21	08416	0841	084
ULM	Ulm: K21 - Gut für Ulm	08421	0842	084
VH	Vaihingen für Kopfbahnhof	08111	0811	081
WB	Waiblingen: Bündnis Waiblingen für K21	08119	0811	081
WS	Weinstädter gegen S21	08119	0811	081
WD	Wendlingen	08116	0811	081
WIN	Winnenden	08119	0811	081
ZS	Zukunft Schiene, Obere Neckarvororte/Hedelfingen + Obertürkheim + Uhlbach + Untertürkheim	08111	0811	081

Initiatives localisées situées hors du *Land* du BW

ID	Noms complets	Ville concernée
BER	Berlin gegen S21	Berlin
FBS	Frankfurter Bündnis gegen Stuttgart 21	Frankfort
MCH	München gegen Stuttgart 21	Munich
SSBO	Schwabenstreich Bremen – Oldenburg	Oldenburg

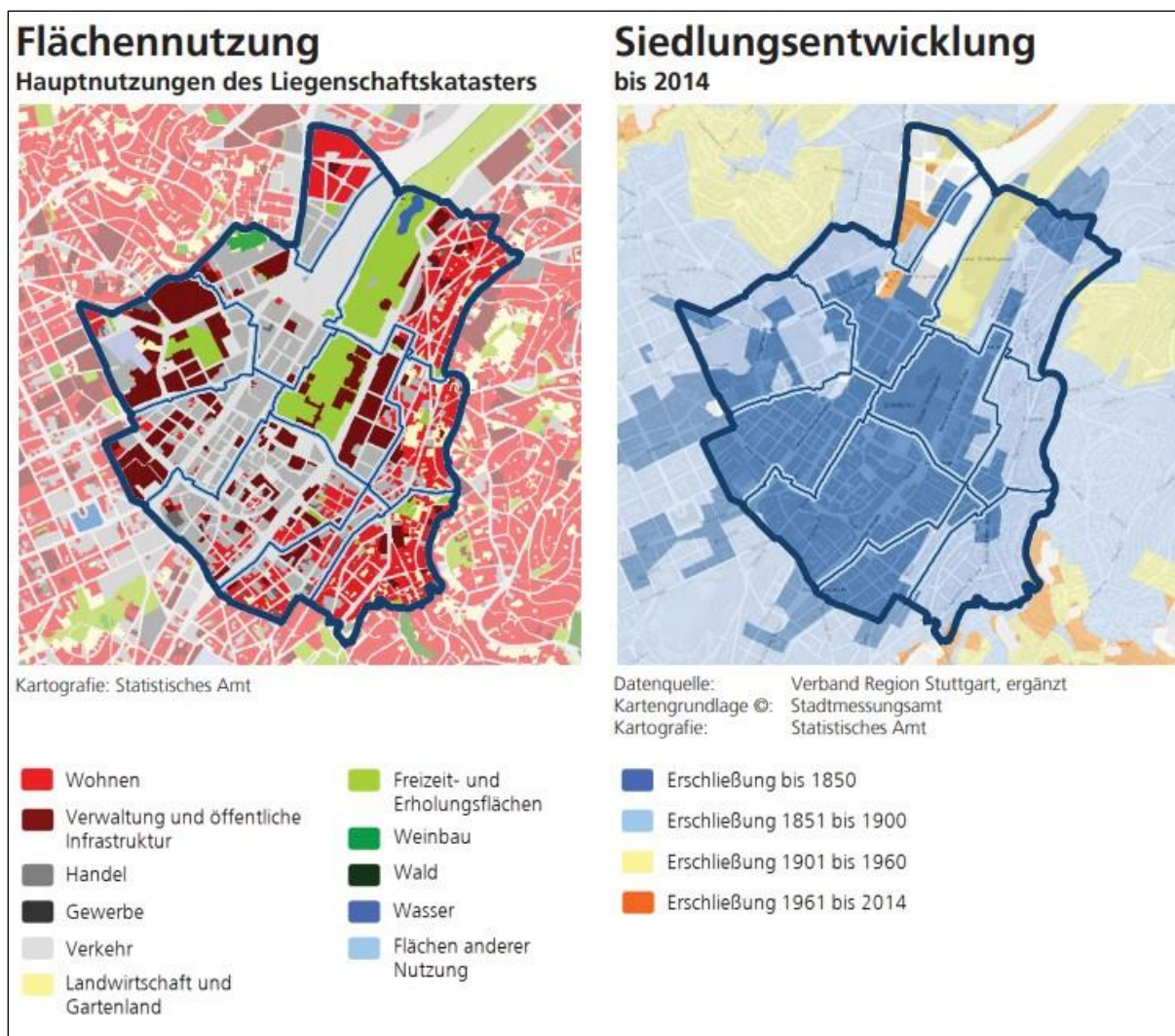
Annexe 16 : Plan-cadre de 1997 (Rahmenplan)

Source : Mairie de Stuttgart, 1997



Annexe 18 : Plan d'occupation des sols et artificialisation (jusqu'à 2014) de l'arrondissement Stuttgart-centre (quartier Europe inclus)

Source : Ville de Stuttgart, Service statistiques, Profil statistiques de l'arrondissement Stuttgart-centre, 2015¹⁴⁰⁷

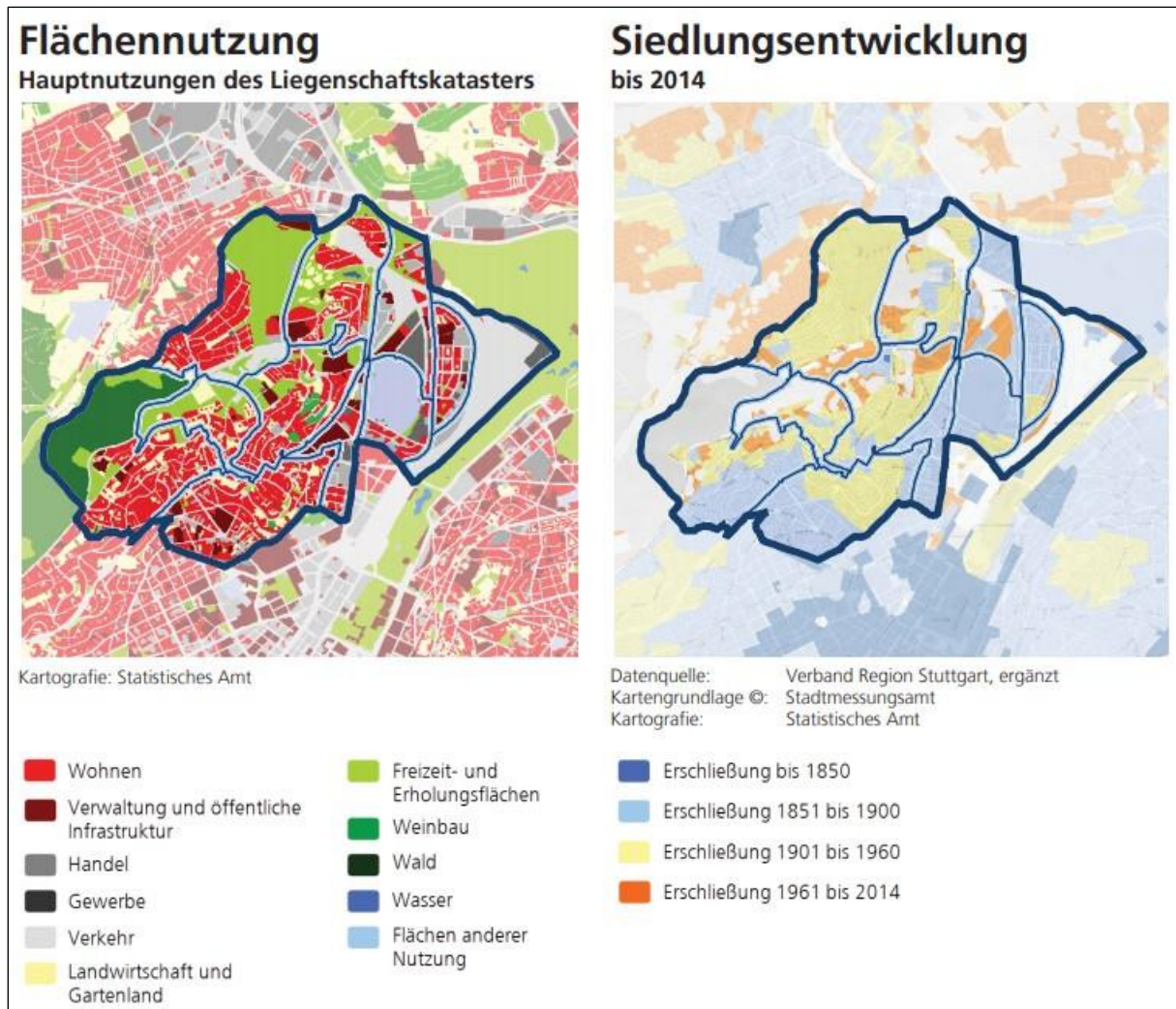


¹⁴⁰⁷ Ressource disponible en ligne et consultée le 15/09/2020.

URL : <https://www.stuttgart.de/medien/ibs/Datenkompass-S-Mitte.PDF>

Annexe 19 : Plan d'occupation des sols et artificialisation (jusqu'à 2014) de l'arrondissement Stuttgart-Nord (quartier Rosenstein inclus)

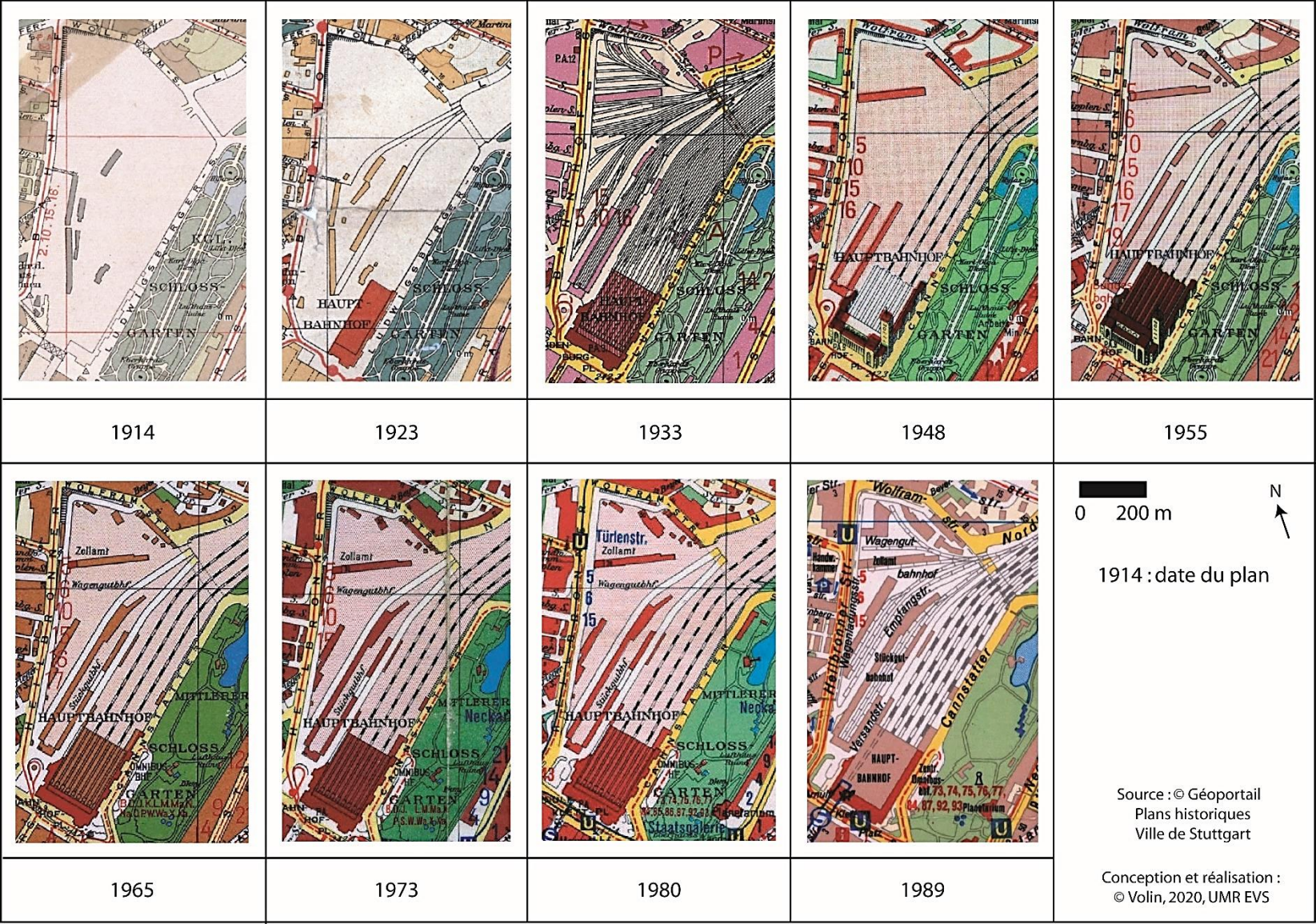
Source : Ville de Stuttgart, Service statistiques, Profil statistiques de l'arrondissement Stuttgart-Nord, 2015¹⁴⁰⁸



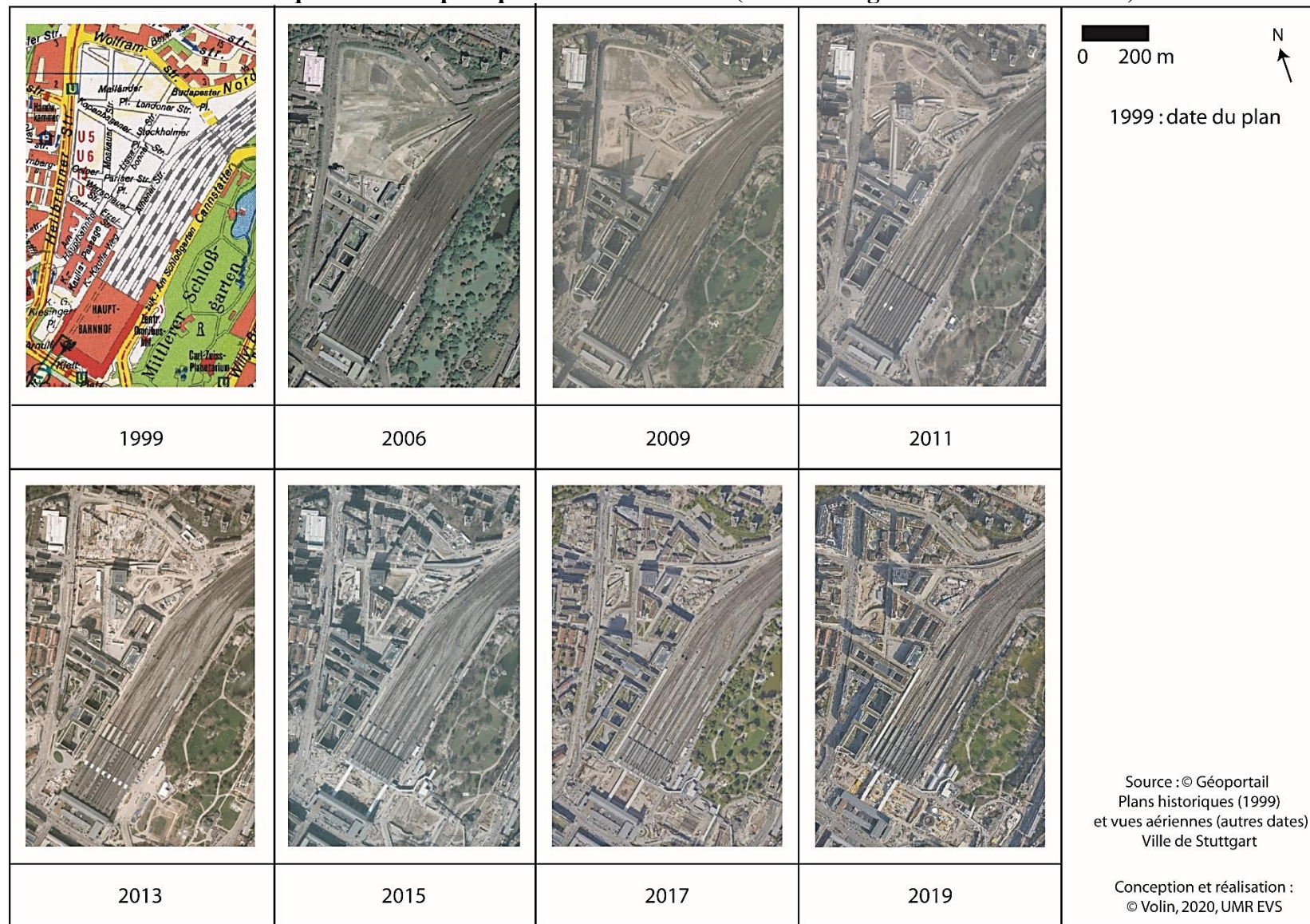
¹⁴⁰⁸ Ressource disponible en ligne, consultée le 15/09/2020.

URL : <https://www.stuttgart.de/medien/ibs/Datenkompass-S-Nord.PDF>

Annexe 20 : Évolution du bâti dans l'arrondissement Stuttgart-centre – quartier Europe (1914-1989)



Annexe 21 : Évolution du bâti du quartier Europe depuis la décennie 1990 (Plan et images aériennes 1999-2019)

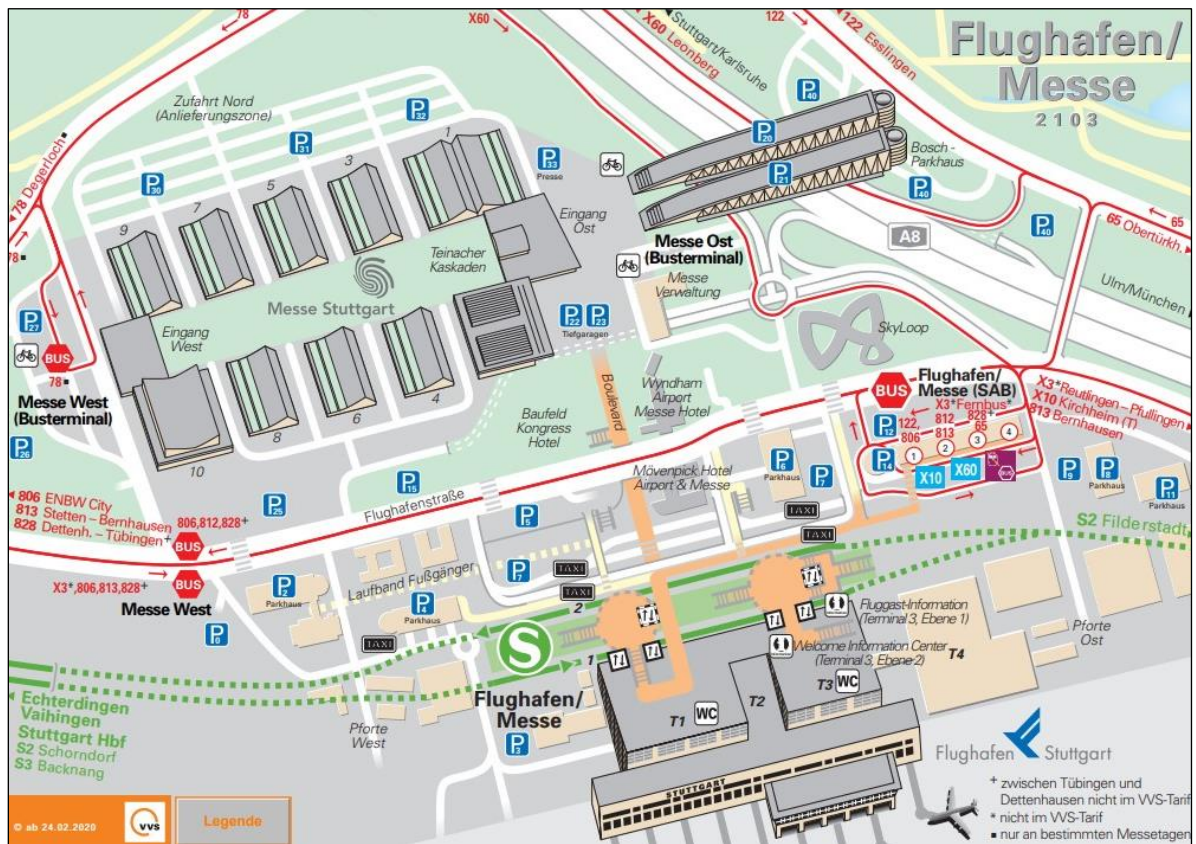


Annexe 22 : Évolution du bâti dans l'arrondissement Nord – 4 quartiers d'étude (Am Pragfriedhof, Nordbahnhof, Auf der Prag, Rosensteinpark)



Annexe 23 : Plan des transports en commun de l'espace aéroport-foire exposition

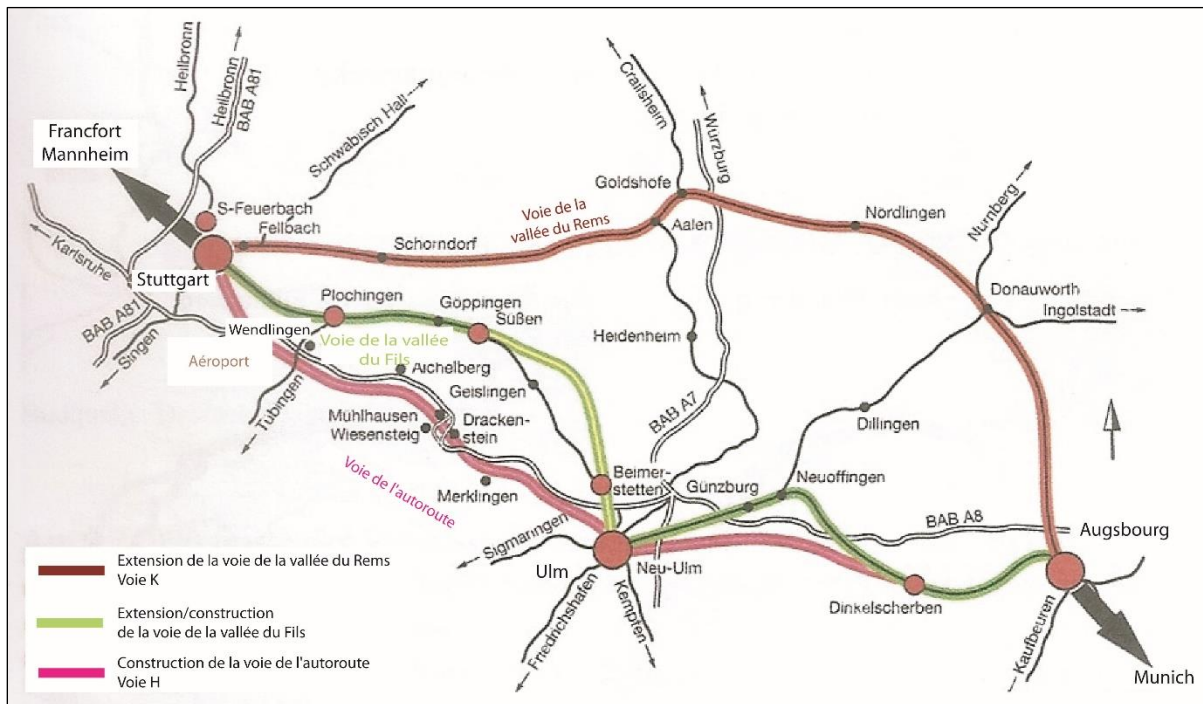
Source : Organisme des transports en commun de la métropole de Stuttgart, 2020



Annexe 24 : Tracés envisagés pour la nouvelle liaison ferroviaire entre Stuttgart et Ulm

Source : Stuckenbrock, 2013, p.23, à partir d'un document de la Deutsche Bahn

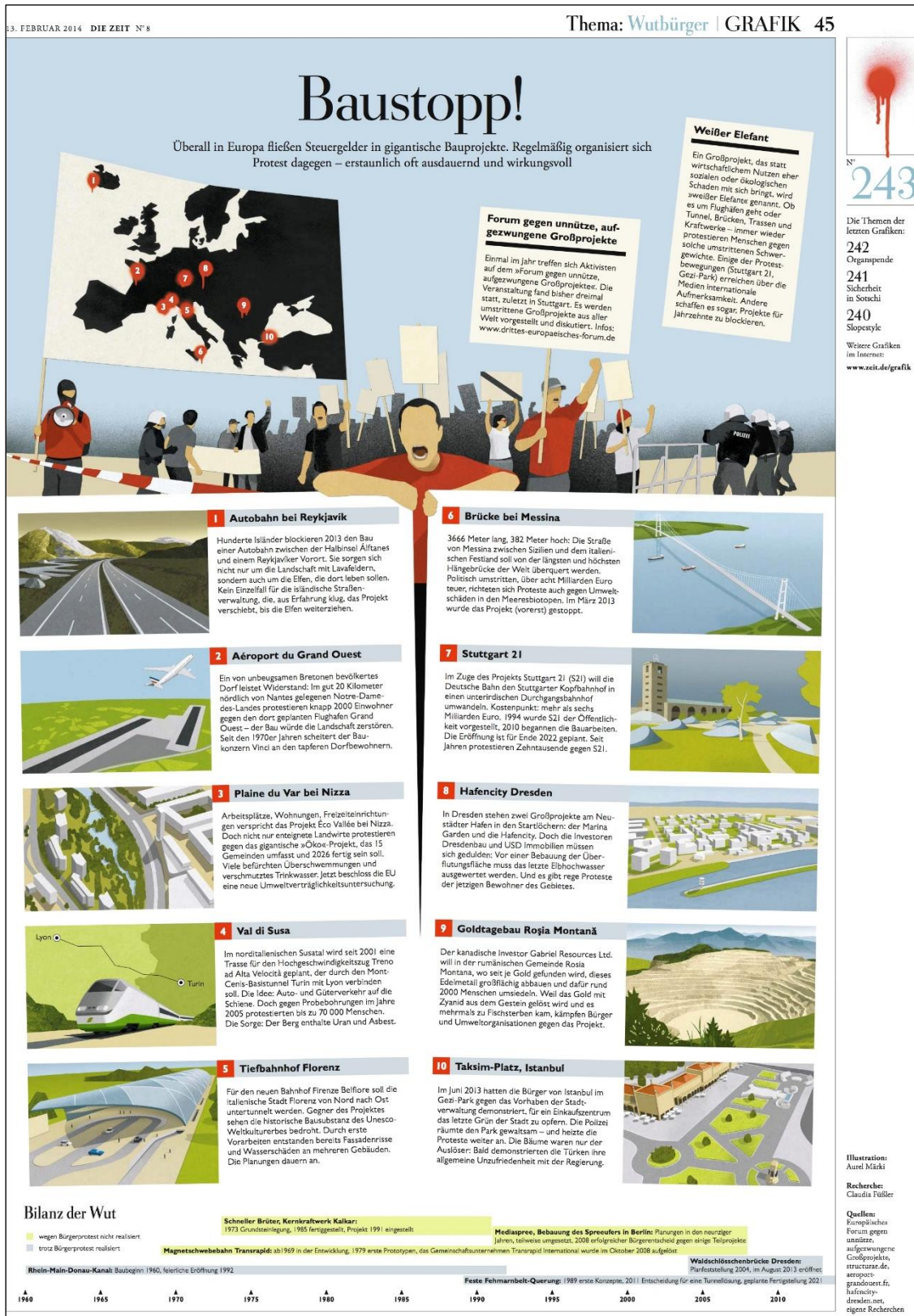
Adaptation : Volin, 2020, UMR EVS



Annexe 25 : Infographie présentant les différents projets contestés en Europe en lien avec l'opposition aux GPII par des opposants surnommés „Wutbürger“

Source : Journal allemand *Die Zeit*, 2014

Auteurs : Aurel Märki et Claudia Füssler



Annexe 26 : Tableau synoptique des collectifs d'opposition (Phase 1 de la mobilisation)

		<i>Leben in Stuttgart – Kein Stuttgart 21</i> « Vivre à Stuttgart – pas de Stuttgart 21 »	<i>Umkehr Stuttgart</i> « Stuttgart – environnement – transport »	<i>Aktionsbündniss gegen Stuttgart 21</i> « l'Alliance pour l'action contre Stuttgart 21 »
	Date de création du collectif	1995	1996	2007
Partis politiques	<i>Bündnis 90/Die Grüne</i>	X		X
	Die Linke			X
	SÖS Stuttgart Ökologisch Sozial			X
Associations généralistes	<i>Allgemeine Deutsche Fahrrad Club“</i>		X	
	Bahn für alle			X
	<i>Bund für Umwelt Naturschutz Deutschland</i>	X	X	X
	<i>Die Naturfreunde in Württemberg</i>		X	
	<i>LandesNaturschutzVerband</i>		X	
	<i>Naturschutzbund Deutschland</i>		X	
	<i>Verein ProBahn</i>	X	X	X
	<i>Verkehrs Club Deutschland</i>	X	X	X
Associations Métiers	<i>Stiftung Architektur forum BW</i>	X		X
Associations contre S21	Aktive Parkschützer/ Bei Abriss Aufstand			X
	ArchitektInnen für K21			X
	GewerkschafterInnen gegen Stuttgart 21			X
	Schutzgemeinschaft-Filder e.V.			X
	<i>SPD-Mitglieder gegen Stuttgart 21</i>			X
	Theologinnen und Theologen gegen S21			X
Nombre		5	7	14

Liste alphabétique détaillée

- *Aktive Parkschützer/Bei Abriss Aufstand*
- *Allgemeine Deutsche Fahrrad Club (ADFC)* = Union cycliste allemande
- *ArchitektInnen für K21*
- *Bahn für alle*
- *Bund für Umwelt Naturschutz Deutschland (BUND)* = Union allemande de protection de l'environnement et de la nature
- *Bündnis 90/Die Grüne* = parti Alliance 90/les Verts
- *Die Linke*
- *Die Naturfreunde in Württemberg* = Les amis de la nature du Wurtemberg
- *GewerkschafterInnen gegen Stuttgart 21*
- *LandesNaturschutzVerband (LNV)* = Association régionale de protection de la nature
- *Naturschutzbund Deutschland (NABU)* = Association nationale de protection de la nature
- *Schutzgemeinschaft-Filder e.V.*
- *SÖS: Stuttgart Ökologisch Sozial*
- *SPD-Mitglieder gegen Stuttgart 21*
- *Stiftung Architektur forum BW* = fondation du forum d'architecture du BW
- *Theologinnen und Theologen gegen S21*
- *Verein ProBahn* = association de défense des chemins de fer en Allemagne
- *Verkehrs Club Deutschland (VCD)* = Organisation allemande des usagers des transports écologiques

Annexe 27 : Alternative à Stuttgart 21, le projet K 21 illustré

Source : Collectif d'Architectes pour K21, 2011

Plan général du projet (gare et futur quartier Rosenstein puis liaison avec l'aéroport)

K21

Kopfbahnhof – ein Konzept aus mehreren Bausteinen

Im Gegensatz zu Stuttgart 21 besteht das Konzept Kopfbahnhof 21 aus mehreren Bausteinen, die unabhängig voneinander realisiert werden können. Dabei bringt jeder Baustein für sich bereits eine Verbesserung. K21 steht auch hier für eine sukzessive Fortentwicklung des funktionierenden Bestandes anstatt radikalen Abbruchs und Neubaus.

1. Renovierung/Modernisierung der Bahnsteige und Bahnhofshalle
2. Sanierung/Optimierung des Gleisfelds
3. Neuer Rosensteintunnel für zwei zusätzliche Gleise nach Cannstatt. Die Platanenallee bleibt von den Baumaßnahmen unberührt.

Baumaßnahmen bei K21

Die Platanenallee bleibt unberührt - Neue Parkflächen werden gewonnen

4. Verlegung des Wartungsbahnhofs nach Untertürkheim. Erweiterung des Rosensteinparks.
5. Ausbau der Zulaufstrecken nach Zuffenhausen und Oberürkheim
6. Anbindungsmöglichkeit der Neubaustrecke nach Ulm

Anschluss der Neubaustrecke

7. Bau der Rohrer Kurve zur Anbindung der Gäubahn an den Flughafen
8. Verlängerung der Flughafenbahn bis zur Neubaustrecke
9. Bau der Schamhäuser Kurve zur Anbindung der Neubaustrecke an den Flughafen

Anschluss des Flughafens

Die Gleisführung im Neckartal – ohne größere Eingriffe

Bei Kopfbahnhof 21 wird die Bahnstrecke zwischen Bad Cannstatt und Oberürkheim um zwei zusätzliche Gleise erweitert. Dafür ist auf dem bestehenden Bahndamm ausreichend Platz vorhanden.

Nach den Otto-Hirsch-Brücken verschwindet die ICE-Strecke im Tunnel, unterquert den Neckar und taucht in Höhe der Deponie Eind in den Berg ein.

Die Eingriffe ins Neckartal sind bei Stuttgart 21 um einiges größer – hier muss der Neckar im Bereich des Hafenbeckens von zwei Tunnelstrecken unterquert werden.

...unsere Zukunft

K21

Neuer Boulevard und neue Nutzungen: „Parkterrassen“ + neuer Busbahnhof

Städtebau und Erschließung

Verkehrsberuhigung auf Amulf-Klett-Platz und Schülerstraße ermöglicht die Fortführung der bisher durch die verkehrsreiche Schülerstraße abgelenkten Königstraße als parkbegleitenden Boulevard weit in den Stadtpark hinein.

Der neue Boulevard: Die „Parkterrassen“ (wegen der leicht erhöhten Lage zur Parkfläche und dem gestuften Übergang in diese).

Die „Parkterrassen“ haben beste Aussichten, eine gern besuchte neue Promenade Stuttgarts zu werden.

Dadurch entstehen Chancen für neue und interessante Nutzungen im Südflügel des Bahnhofsgebäudes sowie im Unterbau des Gleisvorfelds (siehe Tafel „Ideen zur Nutzung des Südflügels“)

Die große parkseitige Höhe des Gleis-Unterbaus (ca. 8 m über Gelände) ermöglicht die Unterbringung großräumiger Nutzungen, u. a. die Rückholung des Busbahnhofs an den angestammten Platz, sowie die Vermietung von Stadtmobilen.

Durch die hier gegebene Überdachung sowie die Ausstattung eines für Reisende bereitstehenden Busterminals mit Lounge wird bei Wartezeiten eine besonders hohe Aufenthaltsqualität geboten.

Dazu weitere Ausstattungen, wie Tankstelle, Waschanlagen für PKW und Busse, Werkstätten und Stellplätze.

Die Unterbauung der Gleisanlagen ist über lang erprobte technische Unterfangungsverfahren problemlos möglich.

Die An-/Zufahrt zu diesen Einrichtungen erfolgt von der Wolframstraße aus über den Bereich „Athener Straße“ im Europaquartier.

Busbahnhof und Passage als Verbindung zwischen Park und Europa-Quartier

Über eine Verbindungs- und Einkaufspassage sind Busbahnhof und Stadtmobilmieterei ebenerdig an Park und Europa-Quartier angebunden und dadurch besonders gut fußläufig erschlossen. Die quer unter den Gleisen verlaufende Passage verbindet gleichsam auch Park und Europa-Quartier untereinander.

Bahnsteige und Busbahnhof als Verkehrsknoten

Die besondere Lage unmittelbar unterhalb der Zughalle ermöglicht eine sehr enge und direkte Verknüpfung mit den Bahnsteigen über Aufzüge und Rolltreppen auf jedem Bahnsteig. Um auf den Bahnsteigen nicht die Bewegungsflächen einzuschränken, werden auf- und absteigende Fahrtreppen nicht neben, sondern in einer Flucht hintereinander angeordnet, ebenso die Aufzugspaare.

Auf diese Weise ist ein zügiger Wechsel weiterführender Verkehrsmittel in klimatisch geschützter Umgebung gewährleistet.

Die Zughalle erhält ein neues, leicht und futuristisch wirkendes, lichtdurchflutetes Glas- oder Membrandach. In ihrer Zusammenwirkung werden sich Dach und historische Bausubstanz in einem interessanten und spannungreichen Zusammenspiel gestalterisch entfalten und für den Bahnhof eine neue und besondere Aura entwickeln können.

Städtebau und Erschließung

Zukunft Busbahnhof

Busbahnhof unter den Bahnsteigen

Stadtpark

Fläche des bisherigen Busbahnhofs wird an den Park zurückgegeben

Parkterrassen

Busbahnhof und Passage als Verbindung zwischen Park und Europa-Quartier

Über eine Verbindungs- und Einkaufspassage sind Busbahnhof und Stadtmobilmieterei ebenerdig an Park und Europa-Quartier angebunden und dadurch besonders gut fußläufig erschlossen. Die quer unter den Gleisen verlaufende Passage verbindet gleichsam auch Park und Europa-Quartier untereinander.

Bahnsteige und Busbahnhof als Verkehrsknoten

Die besondere Lage unmittelbar unterhalb der Zughalle ermöglicht eine sehr enge und direkte Verknüpfung mit den Bahnsteigen über Aufzüge und Rolltreppen auf jedem Bahnsteig. Um auf den Bahnsteigen nicht die Bewegungsflächen einzuschränken, werden auf- und absteigende Fahrtreppen nicht neben, sondern in einer Flucht hintereinander angeordnet, ebenso die Aufzugspaare.

Auf diese Weise ist ein zügiger Wechsel weiterführender Verkehrsmittel in klimatisch geschützter Umgebung gewährleistet.

Die Zughalle erhält ein neues, leicht und futuristisch wirkendes, lichtdurchflutetes Glas- oder Membrandach. In ihrer Zusammenwirkung werden sich Dach und historische Bausubstanz in einem interessanten und spannungreichen Zusammenspiel gestalterisch entfalten und für den Bahnhof eine neue und besondere Aura entwickeln können.

Annexe 28 : Pétition proposée à la signature en 2007 par différents groupes d'opposition à Stuttgart 21

Source : Associations opposées au projet (détail en bas de la pétition)

www.stuttgart21-nein-danke.de

Wir beantragen gemäß § 21 Abs. 3 der Gemeindeordnung einen Bürgerentscheid zu folgender Frage:

» **Sind Sie dafür, dass die Stadt Stuttgart aus dem Projekt STUTTGART 21 aussteigt;**

- dass sie keine **Ergänzungsvereinbarung mit den Projektpartnern abschließt**, die u. a. von der Stadt abzusichernde Risiken in Höhe von 206,94 Mio. Euro vorsieht;
- dass sie keine **Änderung des Kaufvertrags mit der Deutschen Bahn für die Teilgebiete A2, A3, B, C und D, insbesondere nicht unter der Erklärung des Verzichts auf Verzugszinsen aus dem Grundstücksgeschäft, vornimmt;**
- dass sie keine **weiteren Verträge über dieses Projekt abschließt und**
- dies den **Vertragspartnern mit dem Ziel des Abschlusses einer Aufhebungsvereinbarung mitteilt?** «

Begründung: STUTTGART 21 (S21) würde der Stadt über viele Jahre hinweg die größte Baustelle Europas mitten in der Stadt bescheren – mit allen damit verbundenen Beeinträchtigungen. S21 würde über lange Jahre hinweg zu gravierenden Verkehrsbehinderungen führen. Großbaustellen, die während des Planfeststellungsverfahrens nicht absehbar waren, werden neue verkehrliche Verhältnisse schaffen und logistische Probleme mit Auswirkungen auf das gesamte Stadtgebiet produzieren. Die bereits heute an vielen Orten über den gültigen Grenzwerten liegende Feinstaubbelastung der Stuttgarter Luft würde nochmals verschärft. Der 8 m hohe Wall des geplanten Tunnelbahnhofs würde den Schlossgarten von der Innenstadt trennen. S21 würde zusätzliche finanzielle Mittel der Stadt erforderlich machen. Zudem sollen der Bahn AG Zinsen erlassen werden – Geld, das der Stadt dann fehlt. Angesichts der Dimension dieses Projektes, der langen Bauzeit, den damit verbundenen Beeinträchtigungen und den zusätzlichen finanziellen Belastungen für die Stadt wollen wir, dass die Bürgerinnen und Bürger darüber abstimmen, ob die Stadt Stuttgart sich weiterhin am Projekt STUTTGART 21 beteiligen und ob sie weitergehende finanzielle Verpflichtungen dafür eingehen soll.

Kostendeckung: Dieses Bürgerbegehren fordert keine neuen Ausgaben, sondern den Verzicht auf ein teures Projekt und somit die Einsparung von Steuergeldern.

Vertretungsberechtigte: Werner Wöfle, Zeppelinstr. 47, 70193 Stuttgart; Gangolf Stocker, Hornbergstr. 132, 70186 Stuttgart; Peter Conradi, Gänsheide 69, 70184 Stuttgart.

	Name, Vorname	Straße	PLZ	Ort	Geburtsdatum	Datum, Unterschrift
1				Stuttgart		
2				Stuttgart		
3				Stuttgart		
4				Stuttgart		
5				Stuttgart		
6				Stuttgart		
7				Stuttgart		
8				Stuttgart		
9				Stuttgart		
10				Stuttgart		

Bitte zurücksenden an: Koordinierungsgruppe Bürgerbegehren gegen STUTTGART 21, c/o Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V., Rotebühstr. 86/1, 70178 Stuttgart
Tel. 0711/619 70 41, info@stuttgart21-nein-danke.de

Annexe 29 : Recension des événements majeurs de la contestation (2010-2011)

Source : Stuckenbrock, 2013, d'après les effectifs des participants estimés par la préfecture de police de Stuttgart

Auteurs : Volin, 2020, UMR EVS

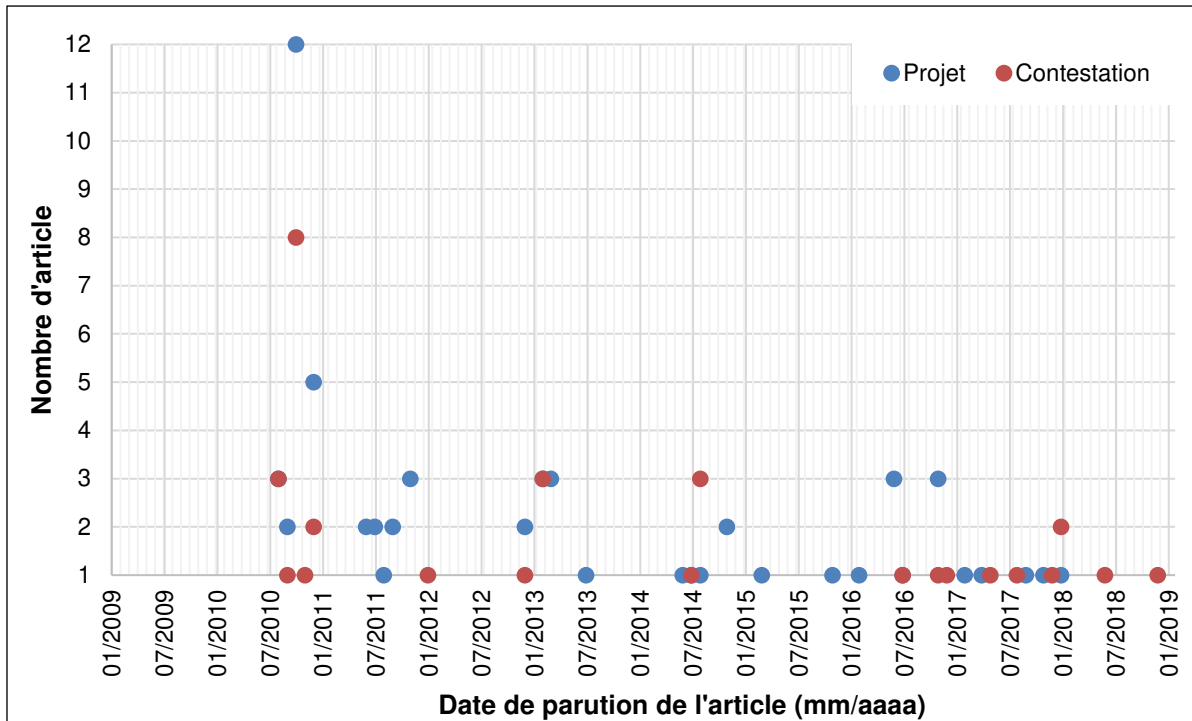
	2010	2011
10 000 – 30 000 personnes	4	4
2 000 – 6 000 personnes	11	14
20 – 200 personnes	20	26

Annexe 30 : Recension exhaustive des articles du journal *Die Zeit*, portant sur Stuttgart 21 (2009-2018)

[95 articles dont 61 sur le projet en général, 34 sur la contestation du projet]

Sources : Archives en ligne du journal

Auteurs : Volin, 2019, UMR EVS

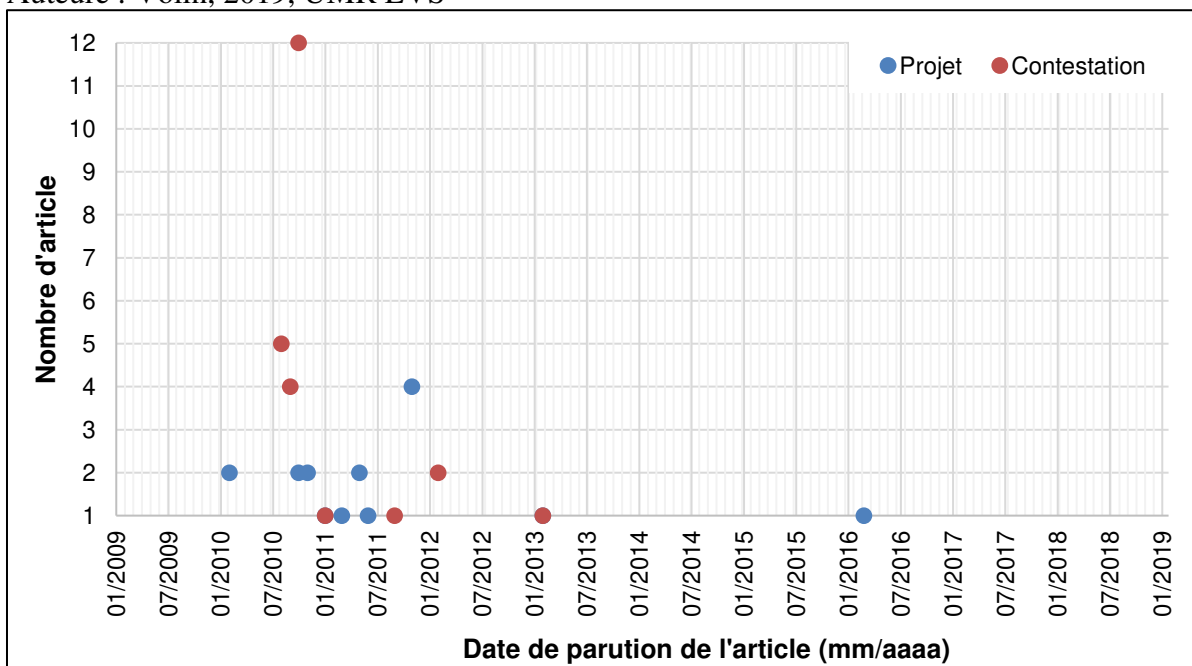


Annexe 31 : Recension exhaustive des articles du média *Euronews*, portant sur Stuttgart 21 (2009-2018)

[43 articles dont 17 sur le projet en général et 26 sur sa contestation]

Sources : Archives en ligne d'*Euronews*

Auteurs : Volin, 2019, UMR EVS

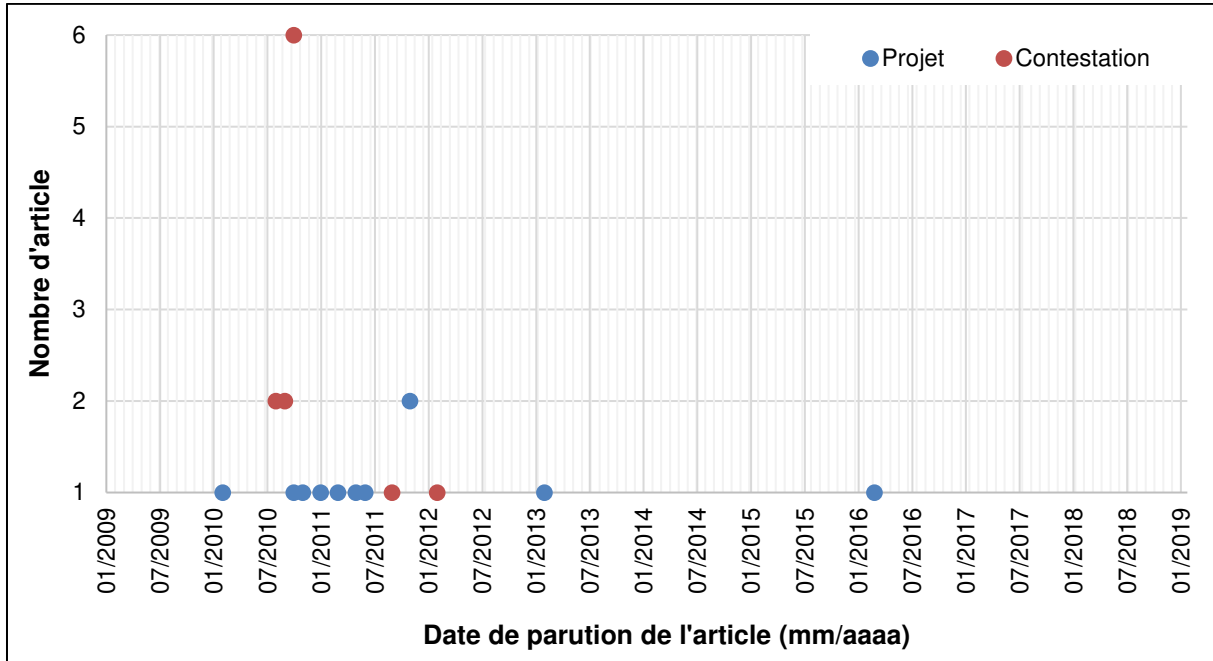


Annexe 32 : Recension exhaustive des articles d'*Euronews* en allemand, portant sur Stuttgart 21 (2009-2018)

[23 articles dont 11 sur le projet en général et 12 sur sa contestation]

Sources : Archives en ligne d'*Euronews*

Auteure : Volin, 2019, UMR EVS

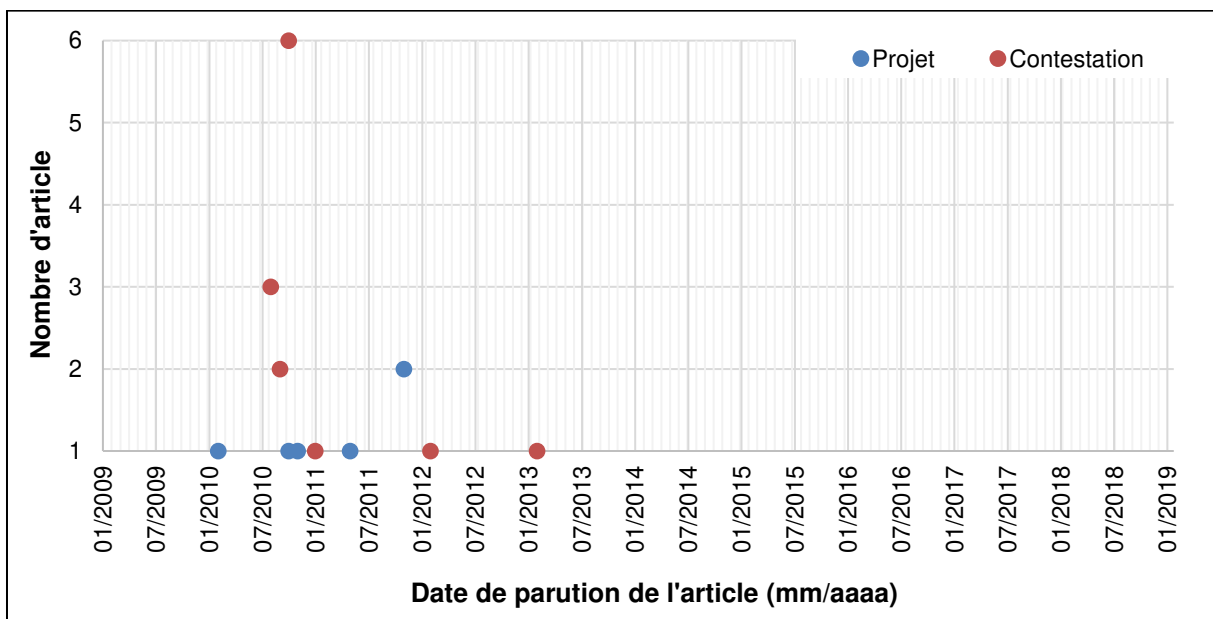


Annexe 33 : Recension exhaustive des articles d'*Euronews* en français, portant sur Stuttgart 21 (2009-2018)

[20 articles dont 6 sur le projet en général et 14 sur sa contestation]

Sources : Archives en ligne d'*Euronews*

Auteure : Volin, 2019, UMR EVS



Annexe 34 : Liste des personnalités publiques conviées à la conciliation présidée par Heiner Geissler en 2010

Source : Site internet officiel regroupant les informations sur la conciliation, page consacrée aux invités, consultée le 08/09/2020. URL : <http://www.schlichtung-s21.de/teilnehmer.html>

Auteure : Volin, 2020, UMR EVS

	Individus	Métier en 2010	Engagements politique et associatif
Membres de l'opposition	ARNOLDI Klaus	Président du VCD	Engagé pour le projet K21
	CONRADI Peter	Architecte	Militant contre S21
	Dr. DAHLBENDER Brigitte	Spécialiste des politiques nationales d'aménagements urbains employée au Ministère fédéral du transport, de la construction et du développement urbain	Membre du BUND
	KRETSCHMANN Winfried	Enseignant Représentant du parti <i>Bündnis 90/Die Grünen</i> au parlement régional du BW	Candidat aux élections régionales de 2011
	ROCKENBAUCH Hannes	Membre du conseil municipal de Stuttgart	Membre du parti <i>SÖS</i> et du collectif « Actions contre S21 »
	STOCKER Gangolf	Représentant du parti <i>SÖS</i> au conseil municipal de Stuttgart	Porte-parole de l'initiative « vivre à Stuttgart – pas de Stuttgart 21 » Membre du parti <i>SÖS</i> et du collectif « actions contre S21 »
	WÖLFLE Werner	Éducateur spécialisé – Membre du parlement régional, spécialiste de la politique des transports	Membre du parti <i>Bündnis 90/Die Grünen</i>
Porteurs de projet	BOPP Thomas	Président de la VRS	Membre de la <i>CDU</i> -
	BRÄUCHLE Johannes	Pasteur	Membre de la <i>CDU</i> et engagé dans l'association de défense de S21 « Nous sommes Stuttgart 21 »
	GÖNNER Tanja	Juriste et ministre de l'environnement, la protection de la nature et des transports	Membre de la <i>CDU</i>
	Dr. KEFER Volker	Ingénieur, Employé de la DB, spécialiste des infrastructures	
	LEUSCHEL Ingulf	Employé de la DB, spécialiste du trafic voyageurs	
	MAPPUS Stefan	Ministre-président du <i>Land</i> du BW	Membre de la <i>CDU</i>
	Dr. SCHUSTER Wolfgang	Juriste et Maire de Stuttgart	Membre de la <i>CDU</i>

Annexe 35 : Bulletin de vote anonyme lors du Référendum du 27/11/2011 et lois correspondantes

Sources : LpB-BW, 2011, ressources en ligne sur le référendum de 2011

Stimmzettel	
Stimmen Sie der Gesetzesvorlage 'Gesetz über die Ausübung von Kündigungsrechten bei den vertraglichen Vereinbarungen für das Bahnprojekt Stuttgart 21' (S21-Kündigungsgesetz) zu?	
Ja ()	Nein ()
Mit Ja stimmen Sie für die Verpflichtung der Landesregierung, Kündigungsrechte zur Auflösung der vertraglichen Vereinbarungen mit Finanzierungspflichten des Landes bezüglich des Bahnprojekts Stuttgart 21 auszuüben.	Mit Nein stimmen Sie gegen die Verpflichtung der Landesregierung, Kündigungsrechte zur Auflösung der vertraglichen Vereinbarungen mit Finanzierungspflichten des Landes bezüglich des Bahnprojekts Stuttgart 21 auszuüben.
Sie haben 1 Stimme . Bitte in nur einen Kreis ein Kreuz (X) einsetzen. Den Stimmzettel dann bitte in den Abstimmungsumschlag einlegen.	

Annexe 36 : Lois qui constituent la base du vote du Référendum du 27/11/2011

Source : Land du BW, 2011

Gesetzestext
Gesetz über die Ausübung von Kündigungsrechten bei den vertraglichen Vereinbarungen für das Bahnprojekt Stuttgart 21 (S 21-Kündigungsgesetz)
<i>§ 1: Kündigung der Vereinbarungen</i>
Die Landesregierung ist verpflichtet, Kündigungsrechte bei den vertraglichen Vereinbarungen mit finanziellen Verpflichtungen des Landes Baden-Württemberg für das Bahnprojekt Stuttgart 21 auszuüben.
<i>§ 2: Inkrafttreten</i>
Dieses Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

Annexe 37 : Indications de quelques résultats du référendum du 27/11/2011

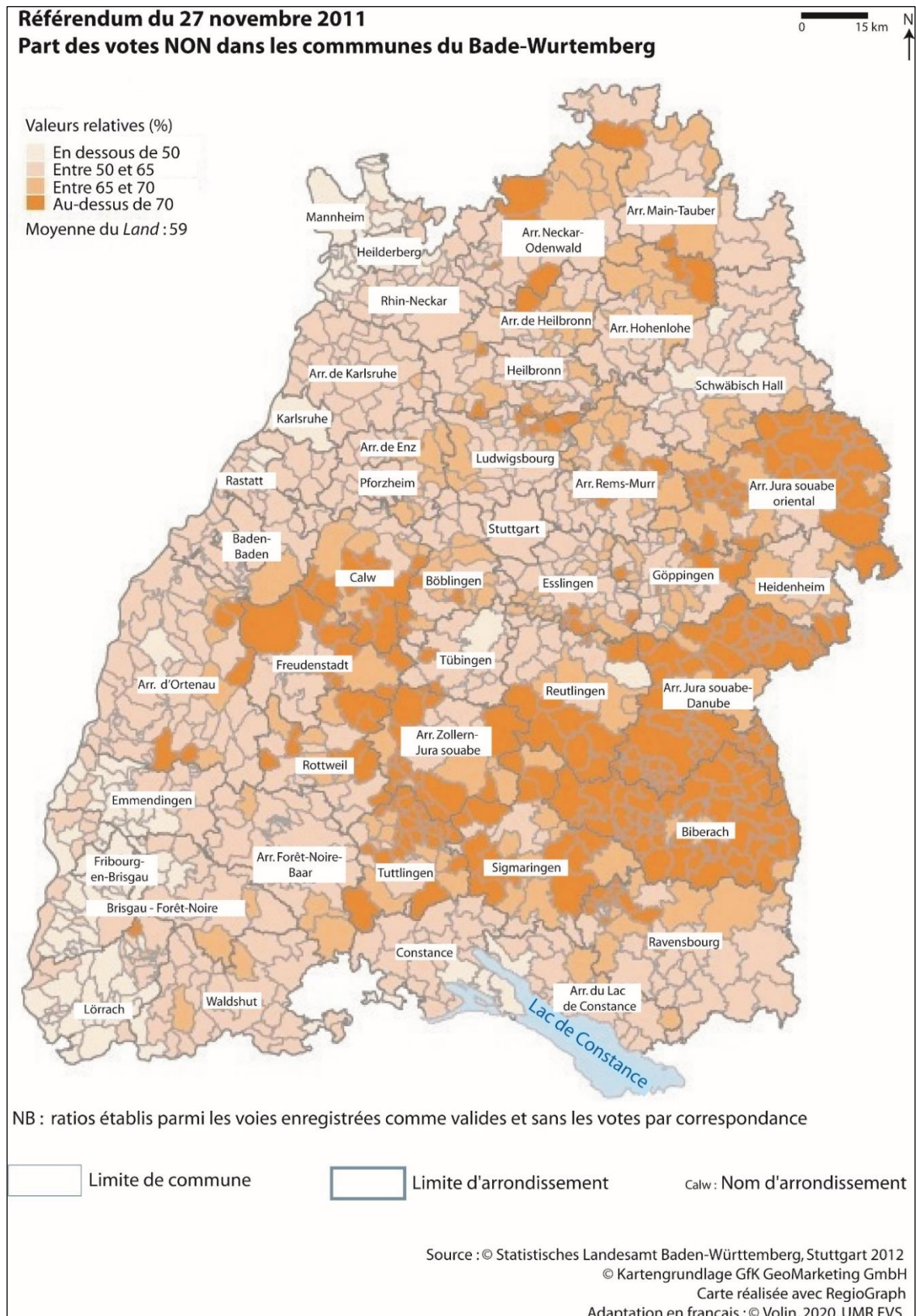
Sources : SL-BW, 2011

Auteurs : Volin, 2019, UMR EVS

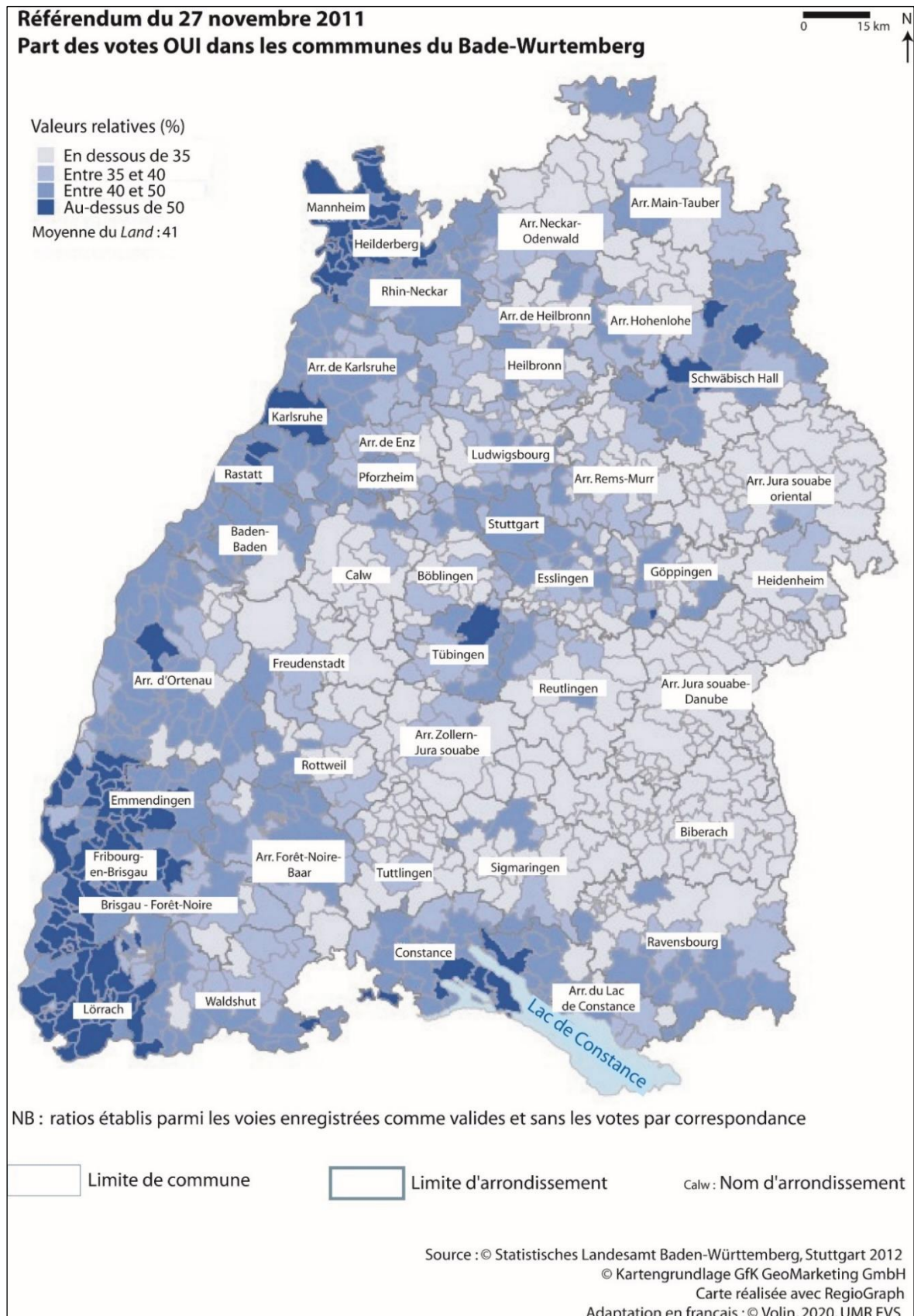
	Taux de participation	Votes <u>pour</u> l'arrêt de la participation du Land (case OUI)	Votes <u>contre</u> l'arrêt de la participation du Land (case NON)
Land du BW	48,3 %	41,1 %	58,9 %
District de Stuttgart	56,1 %	38,8 %	61,2 %
Région métropolitaine	61,4 %	39,7 %	60,3 %
Ville-capitale de Stuttgart	67,8 %	47,1 %	52,9 %

Annexe 38 : Carte des résultats du référendum du 27/11/2011 - % votes contre l'arrêt du financement de S21 par le *Land* du BW

Source : SL-BW, 2012



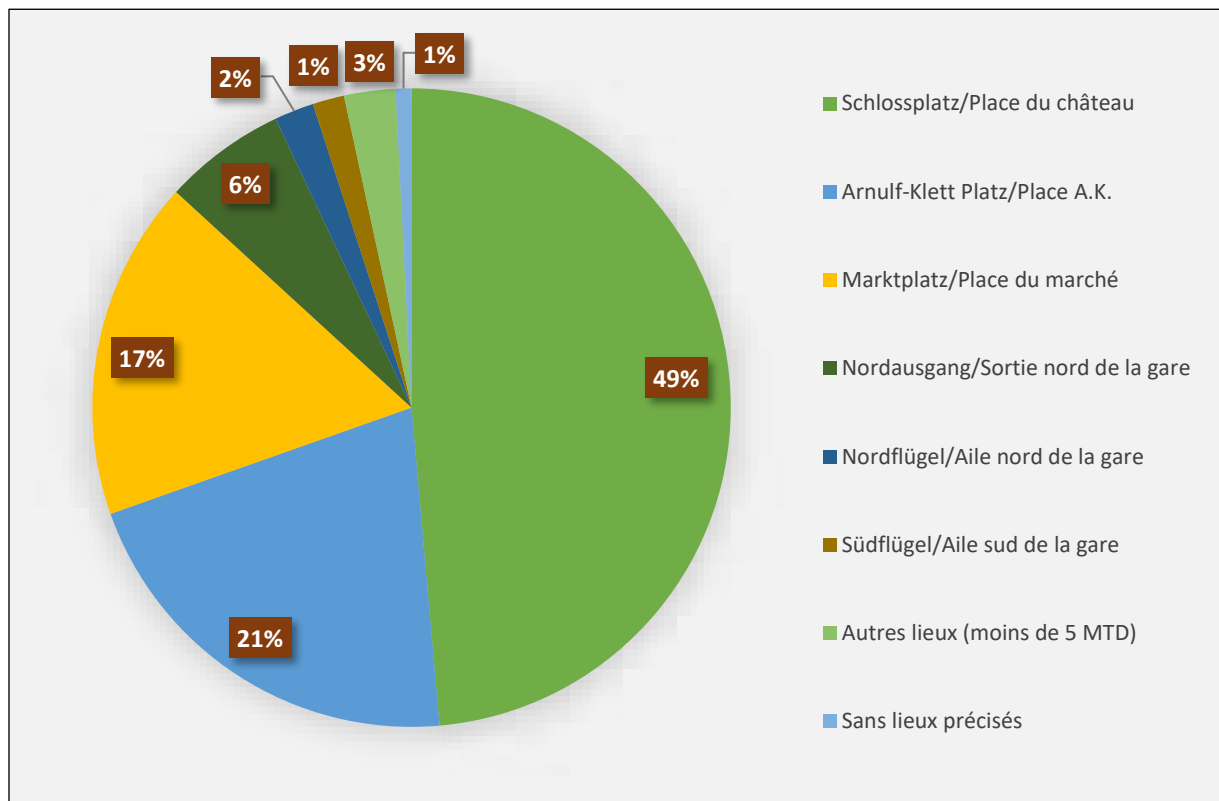
Annexe 39 : Carte des résultats du référendum du 27/11/2011 - % votes en faveur de l'arrêt du financement de S21 par le *Land* du BW
 Source : SL-BW, 2012



Annexe 40 : Recension des « Manifestations du Lundi » par lieu (26/10/2009-03/02/2020)

Sources : Archives en ligne des associations : *Bei Abriss Aufstand*, *K21*, *Parkschützer*

Auteur : Volin, 2020, UMR EVS



NB 1 : parmi les autres lieux ayant accueillis moins de cinq ML, nous avons recensé Le Parc médian du château (4), le grand hall de la gare (2), la Place du marché à Bad Cannstatt (2), l'Institution religieuse Martin (2), la Place royale Kursaal (1), le parterre du musée Löwentor (1), l'agence régionale de l'eau (1).

NB 2 : Nous ne sommes pas parvenus à identifier le lieu de rassemblement de quatre ML (qui se sont tenues au cours des quatre premiers mois), dans la mesure où très peu de données ont été publiées en ligne au début des ML.

Annexe 41 : Charte d'Hendaye, signée le 23/01/2010

Déclaration commune du 23 janvier 2010, dite « Charte d'Hendaye »

Texte disponible en ligne et consultée le 08/09/2020.

URL: <http://lgpe.fr/charte-d-Hendaye-declaration>

Cette déclaration a été élaborée par des associations et mouvements de différents États membres de l'Union Européenne (France, Espagne, Italie) qui luttent contre la construction de nouvelles lignes ferroviaires LGV (Lignes à Grande Vitesse) et de Lignes dédiées fret rapide à grande capacité, et qui se rassemblent aujourd'hui pour unir leurs forces et mieux faire entendre leurs voix, les problématiques étant partout les mêmes. L'opposition dépassera donc désormais le cadre local pour devenir européenne.

Nous, citoyens et citoyennes, associations et mouvements de différents états (Italie, France, Espagne) en lutte contre les projets de LGV et de Lignes dédiées fret rapide à grande capacité.

Nous constatons tous que :

*ces projets constituent pour les territoires traversés un désastre écologique, socio-économique et humain : destruction de zones naturelles et de terres agricoles, nouveaux couloirs de nuisances et dégradation de l'environnement avec impacts négatifs importants pour les riverains,

- ces projets sont incapables de se traduire en une participation de la population dans les prises de décision. Nous dénonçons l'opacité avec laquelle agissent les gouvernements et les administrations face au profond désaccord social qu'ils suscitent, et leurs mépris des arguments et des propositions des citoyens

- la justification officielle de la construction de ces nouvelles lignes se fait systématiquement sur des hypothèses de trafics et de rentabilités socio-économiques fausses ainsi qu'une sous-estimation des coûts de réalisation pour mieux « vendre » un projet dont l'utilité réelle n'est pas démontrée ; de nombreuses études ont mis en évidence au contraire la non pertinence de ces projets en termes économiques et sociaux (Rapports Essig en Bretagne, Bermejo au Pays Basque Sud, Citec au Pays Basque Nord, Brossard 1998 et Ponts et Chaussées 2003 en Rhône-Alpes, Cahiers de l'Observatoire Technique de la Lyon – Turin en Italie - organisme italien), ainsi que les rapports des Cours des Comptes française et italienne,

*la priorité octroyée aux LGV se fait, avec un coût colossal, au détriment du trafic de proximité et de la priorité au maintien et au développement des réseaux ferroviaires existants, qui ne sont ni entretenus ni optimisés pour développer un transport de fret permettant d'irriguer les territoires et un service public de transport en commun accessible à tous,

*la construction des LGV s'inscrit dans une recherche perpétuelle de création de grandes infrastructures (autoroutes, agrandissement des aéroports, super-ports...) et est contraire à la notion de développement durable. Nous contestons l'expansion aberrante des transports déchaînée par le capitalisme globalisé qui ne permet pas un développement local uniforme, mais au contraire favorise la concentration anormale des trafics et des productions et la délocalisation sauvage.

Nous demandons tous :

*à la Commission Européenne et au Parlement Européen en tant que moteurs des politiques des transports à moyenne et longue distance au niveau de l'Union Européenne, l'ouverture d'une réflexion sur l'absurdité et la non-nécessité des grandes infrastructures (LGV, autoroutes, agrandissement des aéroports, super-ports...) et une révision profonde de la stratégie de l'UE relative aux transports européens (TEN-T Trans European Network - Transports).

*aux Gouvernements de la France, de l'Italie et de l'Espagne l'arrêt immédiat des travaux et projets de LGV pour entamer un véritable débat public uniforme à niveau européen sur le modèle de transport, d'aménagement du territoire et de société sous-jacent à ce développement effréné des LGV.

Nous affirmons que des solutions sont à chercher dans :

*la régénération, l'entretien et l'optimisation des voies existantes, qui est la solution alternative la plus acceptable d'un point de vue environnemental, et à un coût financier bien moindre que la construction de nouvelles lignes, et qui correspond à la mise en œuvre en France de l'article 1 de la loi Grenelle Environnement du 3 août 2009 (solution préconisée aussi par le « Livre Blanc de Delors »).

*la décroissance des transports, liée à une transformation profonde du modèle économique et social, en faisant notamment de la proximité et relocalisation de l'économie une priorité

*la restitution en dernier recours de la capacité de décision aux populations directement concernées, fondement d'une authentique démocratie et autonomie locale face à un modèle de développement imposé.

Les signataires de la déclaration commune du 23 janvier sont :

*pour l'état espagnol

Y basque et Corridor navarrais TGV
Collectif AHT Gelditu ! Elkarlana (Pays Basque Sud)
Asturies
Conceyu contra'l TAV d'Asturies
Superport Pasaia
Jaizkibel bizirik

*pour l'état italien

LGV Lyon Turin
Mouvement No TAV (Val de Suse - Val Sangone - Turin)

*pour l'état français :

LGV Paca
Var Actions Environnement
Association pour la Protection de l'Environnement Local (APPEL Le Muy)
Eiretage
Environnement Var

LGV Lyon Turin
La CADS
LGV Bretagne Pays de la Loire
Fédération Alto
LGV SEA (Sud Europe Atlantique)
Collectif Contre les Nuisances du TGV de Chasseneuil du Poitou et de Migné-Auxances
(Département 86) : CCN-TGV
Comité TGV Réaction citoyenne (Départements 37, 86, 79, 16, 17 & 33)
ADEMA (Association de Défense de l'Environnement de Migné-Auxance (Vienne-86)
LGV Poitiers Limoges
Collectif Non à la LGV Poitiers Limoges
Collectif Non LGV Limoges Poitiers, oui POLLT
CGT Cheminots Creuse
LGV Rhin Rhône Sud
Collectif Stop LGV Branche Sud
Traversée Centrale des Pyrénées
Actival : Association Contre le Tunnel Inutile dans les Vallées d' Ailleurs et du
Lavedan (Pyrénées Centrales)
LGV GPSO (Grands Projets du Sud-Ouest)
Association LGPE (Gironde)
LEA (Gironde)
Trait d'Union (Gironde)
Aquitaine Alternatives (Aquitaine)
Très Grande Vigilance en Albret (Lot et Garonne)
Association de Sauvegarde des Landes et Coteaux de Gascogne (Lot et Garonne)
Attac (Landes Côte Sud)
Attac 33 (Gironde)
Les amis de la Terre (Landes)
SEPANSO Aquitaine
Le CADE (Pays Basque Sud des Landes)
Biharko Hendaia



Source : Reporterre, 2016

Ressource disponible en ligne et consultée le 05/08/2020

URL : <https://reporterre.net/Grands-projets-inutiles-le-delire-continue-Voici-la-carte-des-resistances>



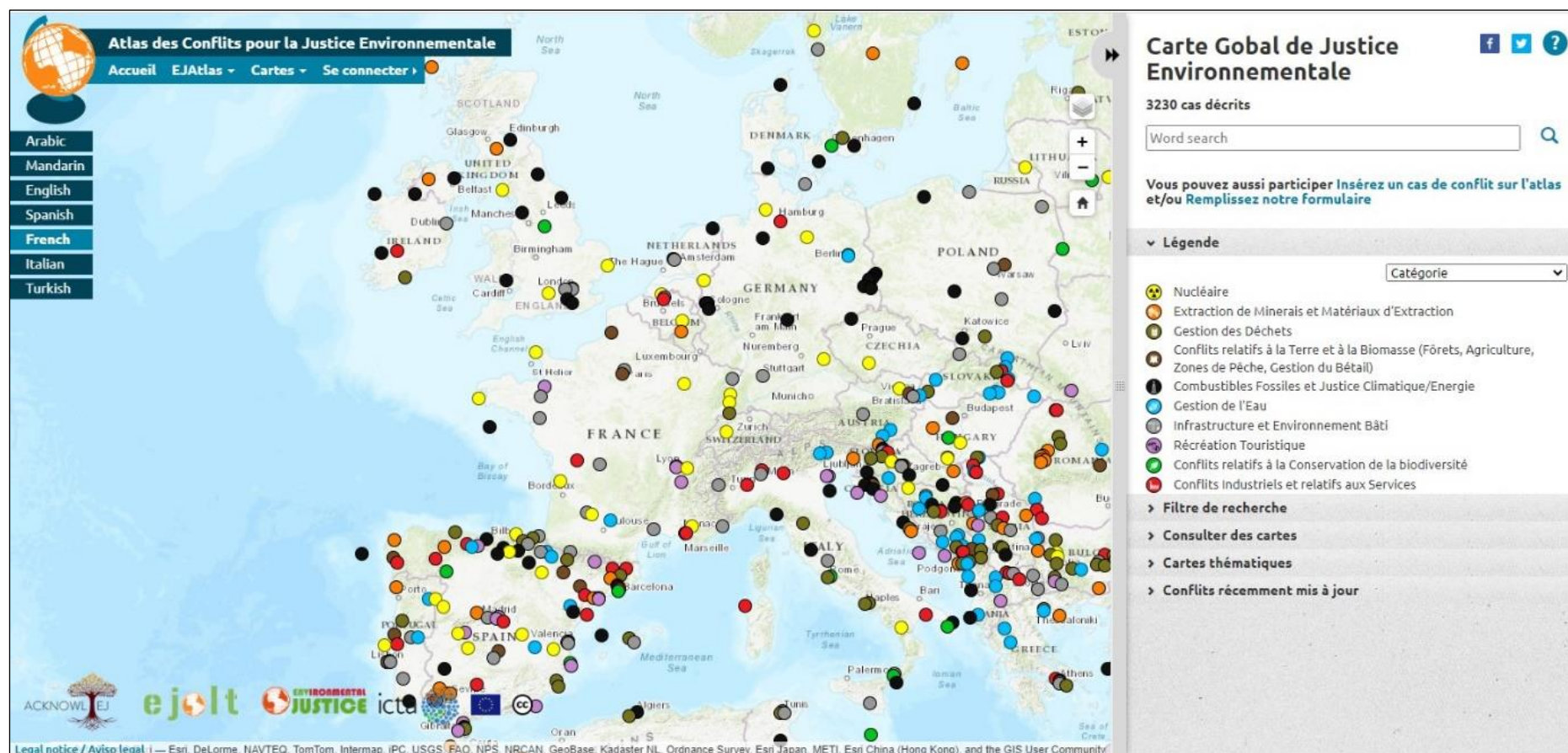
Source : *Reporterre*, 2020 (13/07/2020), ressource disponible en ligne et consultée le 03/08/2020

URL : <https://reporterre.net/La-carte-des-luttes-contre-les-grands-projets-inutiles>

Auteurs : le média *Reporterre*, l'ONG Le Mouvement et le collectif Partager c'est sympa

NB : il manque la représentation des sites en outre-mer

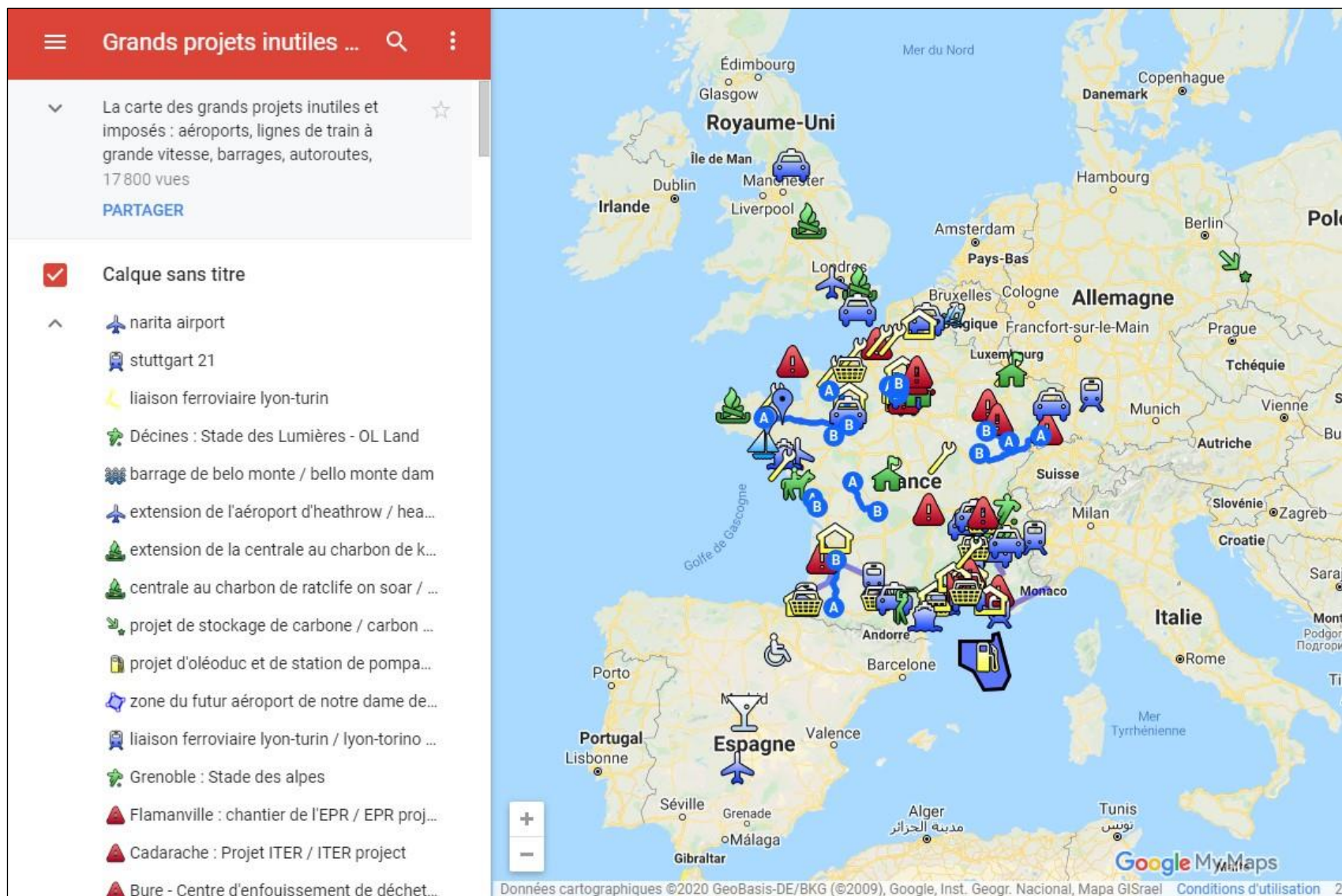
Annexe 43 : Cartes des GPII en Europe



L'Atlas mondial de la justice environnementale

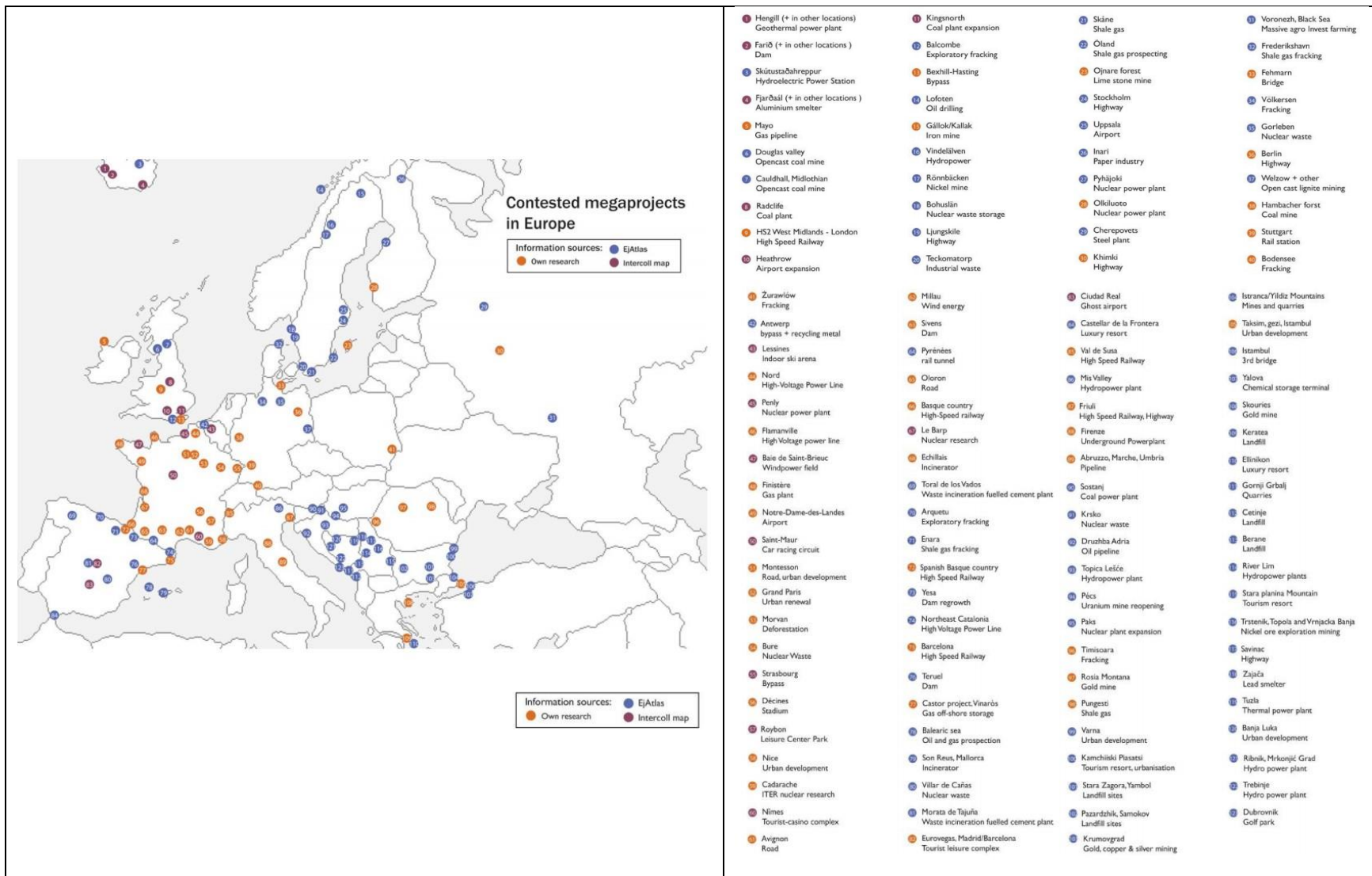
Source : EJAtlas, ressource disponible en ligne et consultée le 05/08/2020.

URL : <https://ejatlas.org/>



Source : *Médiapart*, Nicolas Haeringer, 2012. Ressource disponible en ligne et consultée le 05/08/2020.

URL : <https://blogs.mediapart.fr/edition/notre-dame-des-landes-du-bocage-au-blocage/article/151112/carte-des-grands-projets-inut>

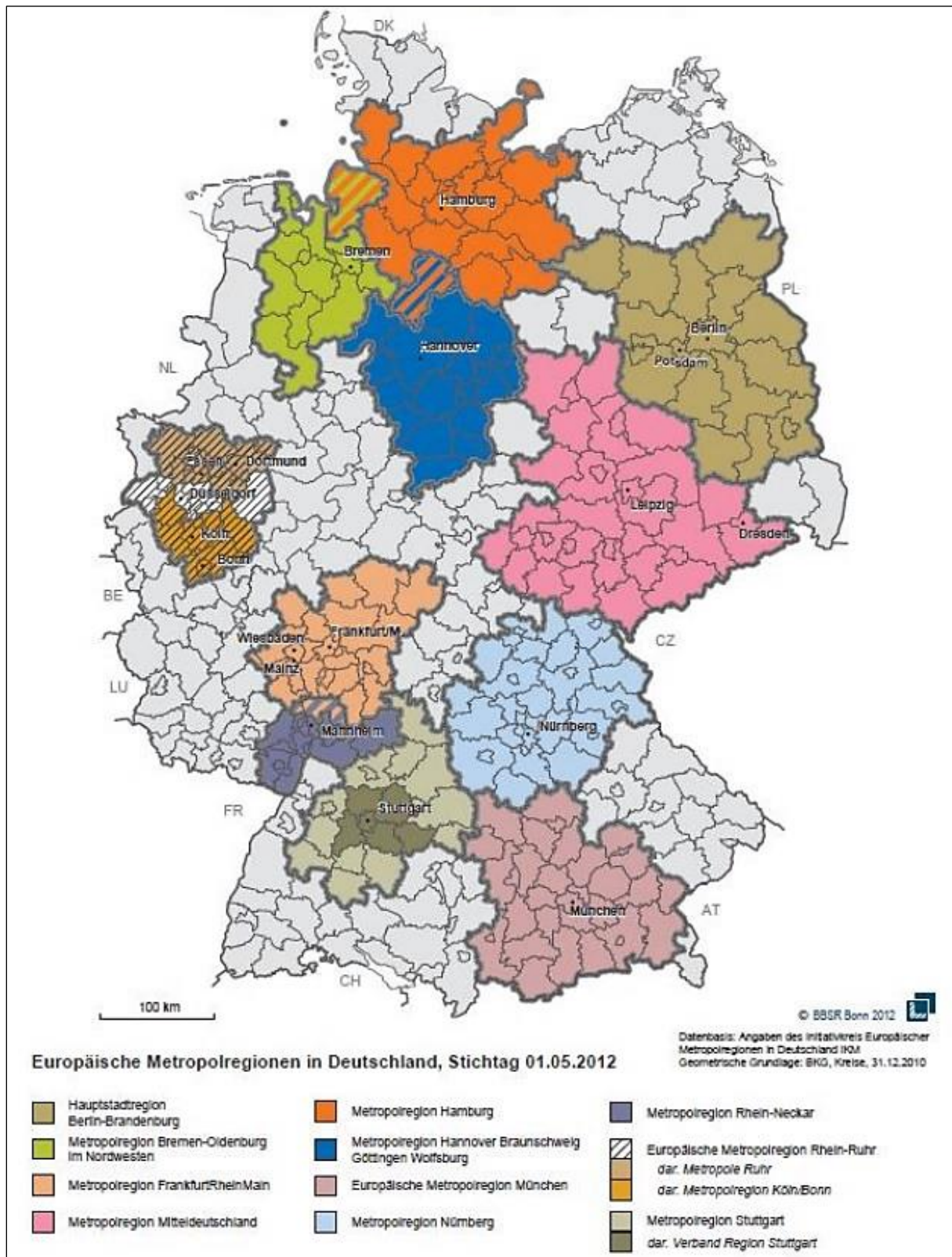


Source : Diane Robert, 2014. Ressource disponible en ligne et consultée le 05/08/2020.

URL : <http://stophs2.org/wp-content/uploads/2014/12/D-Robert-Social-movements-against-UIMP.compressed.pdf>

Annexe 44 : Carte des régions métropolitaines européennes en Allemagne

Source : BBSR, 2012



Annexe 45 : Données statistiques sur les arrondissements dans lesquels sont localisés la majorité des initiatives localisées

Sources : SL-BW, données par arrondissements.

Auteure : Volin, 2020, UMR EVS

Variables Arrondissements	IL	PIB/ hab en € 2017	Taux de chôma ge (%) 2019	% élection régionale 2011 - <i>CDU</i>	% élection régionale 2011 - <i>Grünen</i>	% élection régionale 2011 - <i>SPD</i>	% élection régionale 2016 - <i>CDU</i>	% élection régionale 2016 - <i>Grünen</i>	% élection régionale 2016 - <i>SPD</i>
<i>Land</i> du BW	59	45 064	3,2	39	24,2	23,1	27	30,3	12,7
Stuttgart	18	84 1 80	4,1	31,5	34,5	20,4	22,2	36,4	11,9
Ludwigsbourg	8	46 178	2,8	37,4	25,8	23,4	25,3	32,9	12,5
Rems-Murr	8	34 749	3,1	38,9	22,1	23,5	26,5	25,8	14
Esslingen	5	41 711	3,2	38,3	25,2	23,6	25,9	32,6	13,6
Reutlingen	2	40 163	3,3	40,4	22,1	23,1	26,3	29,1	12,8
Schwäbisch Hall	2	40 688	2,7	35,6	21,8	24,8	23,6	27,3	13,7
Tübingen	2	34 451	2,6	32,6	31,5	22,2	23,9	37,1	12,9

Lecture du tableau :

IL : initiatives localisées ; *Grünen* : parti politique *Bündnis 90/Die Grünen*

30,3 : % en hausse entre 2011 et 2016

27 : % en baisse entre 2011 et 2016

Annexe 46 : Géographie électorale des communes dans lesquelles sont localisées la majorité des initiatives localisées, comparaison entre les élections communales de 2014 et 2019

Sources : SL-BW et site de statistiques électorales de la ville de Stuttgart.

Auteurs : Volin, 2020, UMR EVS

	Partis politiques	Élection communale 2014			Élection communale 2019 - CDU		
		CDU	Die Grünen	SPD	CDU	Die Grünen	SPD
Land		28,3	11,5	17,7	22,1	16,5	14,1
Arrondissements	Communes						
Stuttgart	Stuttgart (moyenne des 4 secteurs de votes)	28,3	24	14,3	19,4	26,3	11,6
Ludwigsbourg	Adelsheim	36,9		28,9	36,7		25,3
	Besigheim	29,1		17,4	21,4		13
	Bietigheim-Bissingen	31,5		25,5	26,1		19,7
	Ditzingen	32,8	14	17,9	26,2	20,5	13
	Korntal-Münchingen	33,6	16,8	17,9	26,1	20,9	14,6
	Ludwigsbourg	26,7	19,9	18,5	19,1	27,7	14,8
	Marbach	24,5	16,3	30	18,6	21,4	23,6
	Osterburken	39,6		20,4	32,4		20,8
	Vaihingen an der Enz	23	15,5	16,7	18,1	15,6	11,8
Rems-Murr	Backnang	35,3	13,9	23,2	28,8	19,3	17,3
	Fellbach	31,6	13,7	20,9	24,3	20,9	16,8
	Kernen im Remstal	31,6		20,8	27,5		16,1
	Schorndorf	31,9	18,1	28,5	27,3	18,4	21,2
	Waiblingen	29,3		22			17,3
	Weinstadt	35,4		19,6	30,5		17
	Winnenden	30		16,8	23,8		13,5
Esslingen	Esslingen	23,8	18,6	25,1	17,7	24,4	21,1
	Kirchheim unter Teck	19,6	17,2	19,3	16,5	24	16,2
	Nürtingen	21,1		13,5	17,8		12,8
	Wendlingen	34,8	23,4	19	28,3	25,5	15,6
Reutlingen	Metzingen	29,5	15,8	13,5	25,2	24,5	7,9
	Reutlingen	28,9		20,1	20,7	23,1	15,4
Schwäbisch Hall	Gaildorf	26,4			25,2		27
	Schwäbisch Hall	24,9	23,4	23,9	18,8	28,1	17,5
Tübingen	Mössingen	17,2	14,2	18,9	22,1	13,9	18,5
	Tübingen	21,8		16,7	13,1		13,9

Bibliographie

ABMAYR H., 2010, „Stuttgart steht auf – Porträt einer neuen Demokratiebewegung“. Documentaire, 1h40.

ADAM B., 2006, „Europäische Metropolregionen in Deutschland - Perspektiven für das nächste Jahrzehnt“, *Konrad-Adenauer-Stiftung Publikationen*, n°34, p. 27.

AGERON P., 2013, *L'intermodalité-voyageurs au prisme de la mondialisation: vers la structuration d'un méta-réseau intégré*, Thèse de doctorat, Université de Grenoble Alpes, 490 p.

AHLFELDT G., MAENNIG W., STEENBECK M., 2016, « Après Nous le Déluge ? Direct Democracy and Intergenerational Conflicts in Ageing Societies », CESifo Working Paper Series, n°5779.

AICHELE L., 2011, *Oben leben: warum Stuttgart 21 keine Alternative braucht*, 1. Aufl., Diepholz, Schröder, 140 p.

ALEXANDER S., 2006, „Entwicklungsschub durch Stuttgart 21“, *Immobilienmanager*.

ANDERSEN S., 2010, „Problempunkte bei Stuttgart 21 und NBS Wendlingen-Ulm“, *Eisenbahn-Revue International*, n°12, p. 637-639.

ANSTAGESLICHT, 2015, « Dossier Stuttgart 21 » [en ligne].

ARBORIO A.-M., FOURNIER P., 2015, *L'enquête et ses méthodes. L'observation directe*, Paris, Armand Colin, 128 p.

ARCHITEKTINNEN FÜR K21, 2013, *Visionen und Aktionen für Kopfbahnhof und Stadt*, Stuttgart, Peter-Grohmann Verlag, 278 p.

ARCHITEKTUR FORUM + UMKEHR STUTTGART, 1998, *Die Alternative: Stuttgart 21 mit Kopfbahnhof*, 16 p.

ARNAUD F., 2012, *Approches géomorphologiques historique et expérimentale pour la restauration de la dynamique sédimentaire d'un tronçon fluvial aménagé : le cas du vieux Rhin entre Kembs et Breisach*, Thèse de doctorat, Université Lumière Lyon 2, 280 p.

ARNDT M., 2019, « „Neckarbrücke S 21: Zeit-, Platz-, Untergrund-Problem, Unterwassereinbau? Temporäre Arbeitsplattformen mit semi-steifen dezentral vorgefüllten CubiRock® Gabionen“ », *Komplexe Planungsaufgaben im Wasserbau und ihre Lösungen*, Vol.62, p. 215-224.

ASTIER M., 2013, « En Roumanie, les citoyens remportent une victoire contre le projet de mine d'or à Rosia Montana », *Reporterre* [en ligne].

AUDIKA A., 2015, « La fin d'une époque ? La controverse autour du projet de ligne à grande vitesse au pays basque », *Sud-Ouest européen*, n°40.

AUDIKA A., 2017, *La politisation des trains à grande vitesse en Espagne 1986-2011. Le Léviathan n'était qu'une sirène*, L'Harmattan, 238 p.

AUPHAN E., 1989, *Obsolescence ou renaissance des réseaux ferrés pour le transport des voyageurs en Europe occidentale (France, Grande Bretagne, RFA)*, Thèse de doctorat, Université Aix-Marseille 2, 1491 p.

AUTHIER F., 2018, *Territorialisation des politiques énergétiques et développement local en Europe : une étude comparée de la contribution des initiatives locales de production d'énergie renouvelable à la multifonctionnalité des espaces ruraux*, Thèse de doctorat, Université de Perpignan Via Domitia et Albert-Ludwigs-Universität (Fribourg-en-Brisgau), 420 p.

AUTHIER F., 2020, « Stuttgart », *Encyclopædia Universalis*, [en ligne].

AUYERO J., 2005, « L'espace des luttes. Topographie de l'action collective », *Actes de la recherche en sciences sociales*, n°160, p. 122-132.

BAEDEKER K., 1983, *Stuttgart: Stadtführer*, Freiburg, Baedeker Verlag.

BAILLY A., 2001, *Les concepts de la géographie humaine*, 5^e édition, Paris, Armand Colin, 333 p.

BAILLY A., BEGUIN H., 1992, *Introduction à la géographie humaine*, 3^e édition, Paris, Masson, 192 p.

BALAZS P., 2008, « Rapport annuel d'activité 2007-2008 pour le PP17 », Commission Européenne.

BALAZS P., 2012, « Rapport annuel d'activité 2011-2012 pour le PP17 », Commission Européenne.

BALAZS P., 2013, « Rapport annuel d'activité 2012-2013 pour le PP17 », Commission Européenne.

BARBE L., 2013, « Du puits de science au passeur de science, enseigner avec Wikipédia | Autour de Wikipédia et des projets Wikimedia », *Blog Wikimédia*.

BARON N., LIBOUREL E., 2012, « L'AVE opérateur et révélateur des dynamiques institutionnelles et territoriales en Espagne », Présentation au colloque international les 20 ans de la Grande vitesse.

BARON N., ROSEAU N., 2016, « Les gares au miroir de l'urbain », *Flux*, n°103-104, p. 1-8.

BARROUX R., 2016, « Aéroport, lignes à grande vitesse... les militants contre les projets "inutiles" se coordonnent », *Le Monde*.

BARTL F., 1990, „Stuttgart, Hauptbahnhof: Empfangsgebäude und Bahnsteigüberdachung im Kontext der Architektur- und Konstruktionsentwicklung“, *Schriftenreihe Baukonstruktion*, n°24.

BASSAND M., 2002, « La dynamique des réseaux, de la société et leurs acteurs », dans *Le territoire, aménager les réseaux*, Éditions de l'Aube, p. 253-268.

BASTEN L., 2011, “Stuttgart: a metropolitan city-region in the making?”, *International Planning Studies*, n°16, p. 273-287.

BAUCHET P., 1996, *Les transports de l'Europe, une trop lente intégration*, Paris, Economica, 240 p.

BAUELLE G., KUNZMANN K., 2004, « Regards croisés sur l'aménagement en France et en Allemagne », *ESO Espaces et Sociétés*, n°22, p. 69-77.

BAUER B., 2011, „Der direkte Weg ans Ziel“, *Region Stuttgart aktuell – Verband Region Stuttgart*, p. 16-17.

BAUER-HAILER U., WINKELMANN U., 2015, „Über 3 Millionen Berufspendler täglich unterwegs“, *Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg*, p. 3-7.

BAUMGARTEN B., 2010, „Die neue alte Bürgerbewegung. SozialforscherInnen haben untersucht, wer gegen das Grossprojekt Stuttgart 21 protestieren und warum?“, *Umwelt aktuell*, n°2-3.

BAUMGARTEN B., RUCHT D., 2013, „Die Protestierenden gegen Stuttgart 21 - einzigartig oder typisch?“, dans *Stuttgart 21. Ein Großprojekt zwischen Protest und Akzeptanz.*, Springer Verlag, p. 97-125.

BAUMÜLLER J., HOFFMANN, REUTER W., 2000, *Stadtklima 21: Grundlagen zum Stadtklima und zur Planung « Stuttgart 21 »*, 5^e édition, Stuttgart.

BAURET G., 2004, *Approches de la photographie*, Paris, Armand Colin, 128 p.

BAVOUX J.-J., BEAUCIRE F., CHAPELON L., ZEMBRI P., 2005, *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin, 231 p.

BAVOUX J.-J., CHARRIER J.-B., 1994, *Transports et structuration de l'espace dans l'Union Européenne*, Paris, Masson, 222 p.

BUND DEUTSCHER ARCHITEKTEN., 1996, *Renaissance der Bahnhöfe. Die Stadt im 21. Jahrhundert*, Wiesbaden, Vieweg + Teubner Verlag, 315 p.

BEAUGUITTE L., SEVERO M., 2019, « Luttés de territoire : enjeux spatiaux et représentations sociales », *L'Espace Politique*, Vol.1, n°37.

BENZ A., FRENZEL A., 1999, « La création du Verband Region Stuttgart », dans *Villes, métropoles : les nouveaux territoires du politique*, Paris, Anthropos, p. 223-250.

- BERTOLINI L., SPIT T., 1998, *Cities on rails: the redevelopment of railway station areas*, 236 p.
- BEYER A., 2004, « Villingen-Schwenningen. Déplacer les frontières pour concevoir la ville », *Bulletin de l'Association de géographes français*, p. 487-497.
- BEYER A., 2015, « La politique européenne des transports procède-t-elle d'une logique territoriale ? », *L'Information géographique*, Vol.79, n°1, p. 8-22.
- BEYER A., 2020, « Pour une lecture territoriale des corridors de transport en Europe », introduction au dossier « Les réseaux transeuropéens de transport : relier pour intégrer ? », *Géococonfluences*, [en ligne].
- BILLARD G., BERTRAND L., 2018, « Numéro spécial : Observer l'impact des lignes à grande vitesse : acteurs et territoires de l'Ouest français », *Noréis*, n°248, p. 122.
- BINCTIN B., 2014, « Quand le foot-business fait son grand projet inutile et imposé : le cas d'OL Land », *Mouvements*, Vol.2, n°78, p. 43-54.
- BLÄSING J., SIEVERS U., GRAETZ A., 2001, *Amtliches meteorologisches Gutachten zur klimatischen Situation im Planungsbereich des Projektes Stuttgart 21: Teil 1: Modellresultate für das Areal « Stuttgart 21 » ; Teil 2: Die bioklimatischen Verhältnisse des Areals « Stuttgart 21 »*, Stuttgart, Amt für Umweltschutz, Abt. Stadtklimatologie, 200 p.
- BLATTER J., 2006, "Geographic scale and functional scope in Metropolitan governance reform: theory and evidence from Germany", *Journal of Urban Affairs*, Vol.2, n°28, p. 121-150.
- BLANCHARD M., 1942, *Géographie des chemins de fer*, Paris, Gallimard, 231 p.
- BLUMENBERG J., FAAS T., 2013, „Stuttgart 21: Einstellungen und Emotionen“, dans *Der historische Machtwechsel: Grün-Rot in Baden-Württemberg*, Baden-Baden, Nomos Verlag, p. 229-246.
- BODE V., LENTZ S., MOSER J., 2017, *Atlas Deutschland aktuell 2*, Leipzig, Leibniz Institut für Länderkunde, 108 p.
- BOICHOT C., 2012, *Centralités et territorialités artistiques dans la structuration des espaces urbains : le cas de Paris et Berlin*, Thèse de doctorat, Université Panthéon Sorbonne Paris 1, 469 p.
- BÖKEMANN D., ROTHENGATTER W., STOHLER W., 2001, *Rapport Magistrale für Europa – Das Rückgrat im europäischen Schienennetz. Integrationswirkung, Wirtschaftsimpulse, Standorteffekte*.
- BONNEBAS V., 2016, « Avant Notre-Dame-des-Landes, le fiasco du référendum sur la gare de Stuttgart », *Reporterre* [en ligne].
- BONNY Y., OLLITRAULT S., KEERLE R., LE CARO Y., 2012, *Espaces de vie, espaces enjeux. Entre investissements ordinaires et mobilisations politiques*, Presses Universitaires de Rennes, 407 p.

- BOUCHET M., 2016, « Pourquoi venir au 6ème Forum International GPII de Bayonne ? », *Enbata* [en ligne].
- BOULINEAU E., ESCACH N., en cours d'édition, « Les stratégies macro-régionales Baltique et Danube, réflexions sur l'invention d'espaces intermédiaires par l'Union Européenne », dans *Penser les espaces intermédiaires en Europe*, Lyon, ENS éditions.
- BOURGEOIS I., 2005, « Bade-Wurtemberg : une compétitivité à taille humaine », *Regards sur l'économie allemande, Bulletin économique du CIRAC*, n°74.
- BOYD D., ELLISON N., 2007, « Social Network Sites: definition, history, and scholarship », *Journal of Computer-Mediated Communication*, Vol.13, n°1.
- BOYER J.-C., 1997, *Géographie humaine de l'Allemagne*, Paris, Armand Colin, 209 p.
- BPSU, 2015, „Das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm“.
- BRAUN S., 2010, „Die Kanzlerin der Attacke“, *Süddeutsche Zeitung*.
- BRAUN T., 2015, „Stuttgarter Messe. Die 70er, 80er und 90er Jahre“, *Stuttgarter Zeitung*.
- BRAUN T., RAIDT E., 2010, „Schlossgarten Wasserwerfer gegen Baumretter“, *Stuttgarter Zeitung*.
- BREMER P., 2017, „Volkswirtschaftliche Effekte des Berufspendelns“, *Statistisches Monatsheft Baden-Württemberg*, 2017, p. 45-51.
- BRETAGNOLLE A., 1999, *Les systèmes de villes dans l'espace-temps : effets de l'accroissement de la vitesse des déplacements sur la taille et l'espacement des villes*, Thèse de doctorat, Université Panthéon Sorbonne Paris 1, 298 p.
- BRETTSCHEIDER F., 2013, „Die Schlichtung zu Stuttgart 21 - Wahrnehmungen und Bewertungen durch die Bevölkerung“, dans *Stuttgart 21. Ein Grossprojekt zwischen Protest und Akzeptanz*, Springer Verlag, p. 185-208.
- BRETTSCHEIDER F., SCHUSTER W., 2013, *Stuttgart 21: ein Großprojekt zwischen Protest und Akzeptanz*, Wiesbaden, Springer VS, 343 p.
- BRETTSCHEIDER F., SCHWARZ T., 2013, „Stuttgart 21, die baden-württembergische Landtagswahl und die Volksabstimmung 2011“, dans *Stuttgart 21. Ein Grossprojekt zwischen Protest und Akzeptanz*, Springer Verlag, p. 261-298.
- BRUNECKER F. (dir.), 2013, *Die schwäbische Eisenbahn*, Biberacher Verlagsdrucker. 192 p.
- BRUNET R., 1989, *Les villes européennes*, DATAR/La Documentation française, 179 p.
- BRUNET R., 1991, *Vers des réseaux transeuropéens*, Montpellier, GIP Reclus (Groupe d'études et de mobilisation, Réseaux et territoires), 15 p.

BRUNET R., FERRAS R., THERY H., 2005, *Les mots de la géographie : dictionnaire critique*, 3^{ème} édition revue et augmentée, Montpellier, RECLUS, 518 p.

BRUNOLD A., 2018, „Politische Partizipation und Bürgerbeteiligung als Kompetenz in der Landesverwaltung von Baden-Württemberg“, dans *Kompetenzorientierung*, Springer Verlag, p. 205-219.

BUND REGIONALVERBAND SÜDLICHER OBERRHEIN, 2015, *Stuttgart 21: Kosten, Kostenexplosion, Eidechsen, Juchtenkäfer & Lügen / Eine Abstimmung die mit Lügen gewonnen wurde*.

BUNDESBANDIREKTION STUTTGART, 1987, *65. Jahre Stuttgarter Hauptbahnhof (1922-1987). Stuttgart, Erinnerung an die Schwäbische Eisenbahn*, 160 p.

BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT-, UND RAUMFORSCHUNG, 2016, « Metropolregionen – Kooperation und Wettbewerb in Deutschland und Europa », *Informationen zur Raumentwicklung*. Cahier 5/2016.

BURBALLA-NORIA A., 2018, "The case of the Forum Against Unnecessary and Imposed Megaprojects", dans *The Right to Nature: Social Movements, Environmental Justice and Neoliberal Natures*.

BUSSIERE E., RAMIREZ-PEREZ S., 2014, « La politique des transports en transition », dans *La Commission européenne 1973-1986. Histoire et mémoires d'une institution.*, p. 375-383.

BÜTTNER N., 2010, „Es geht nicht nur um Denkmalschutz“, dans *Stuttgart 21. Die Argumente*.

CAPRON G., HASCHAR-NOE N., 2007, *L'espace public urbain de l'objet au processus de construction*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, 276 p.

CARDON D., 2020, « Réseaux sociaux, Internet », *Encyclopædia Universalis*, [en ligne].

CARON F., AUPHAN E., 2008, « Vitesses et temps ferroviaires. Un chapitre du programme scientifique de l'AHICF 2008-2013 », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°39, p. 103-109.

CARROUE L., ODENT B., 1994, *Allemagne : état d'alerte ?* Paris, L'Harmattan, 220 p.

CARROUE L., OTH V., 1997, *Atlas commenté. L'Allemagne en cartes.*, Ellipses, 224 p.

CARTONUMERIQUE, 2019, « La carte des ZAD en France : entre cartographie militante et recensement des projets contestés ».

CAVAGNE B., KERCKHOVE S., BOUBLIL A., 2014, « Aux grands maux, les grands travaux ? », *Du grain à moudre - France culture*, 6 mai 2014.

CERTU, CETE NORD PICARDIE, 2013, « La zone d'aménagement différé ». Rapport disponible en ligne.

CHANG I., 2018, « Stuttgart, cœur industriel et moteur économique », *The good life* [en ligne].

CHARLIER B., 1999, *La défense de l'environnement : entre espace et territoire : géographie des conflits environnementaux déclenchés en France depuis 1974*, Thèse de géographie, Université de Pau et des Pays de l'Adour, 753 p.

CHATEAUREYNAUD F., 2011, *Argumenter dans un champ de forces, essai de balistique sociologique*, Petra, 482 p.

CHATTI W., 2010, *Corridors de transport de fret et développement polycentrique de l'espace européen*, Thèse de doctorat, Université Lille 1, 364 p.

CHODKIEWICZ C., 1999, *La métropolisation en France et en Allemagne : les régions métropolitaines de Lyon et Stuttgart*, Thèse de doctorat, Université de Grenoble Alpes, 386 p.

CHOLLEZ L.-A., 2020, « La carte des luttes contre les grands projets inutiles », *Reporterre* [en ligne].

CHOLLEZ L.-A., SEBASTIEN L., 2020, « La carte des luttes contre les grands projets inutiles », *La tête au carré - France culture*, 7 janvier 2020.

CINOTTI E., TREBOUL J.-B., 2000, *Les TGV européens*, Presses Universitaires de France, Paris (QJ), 127 p.

CLOZIER R., 1964, *Géographie de l'Allemagne et des Etats alpestres*, Paris, PUF (QJ), 127 p.

COIFFARD-GROSDOY G., 2013, « Les grands projets inutiles imposés, nouveaux éléphants blancs... », *Silence*, Vol.423.

COLLECTIF CAMILLE, 2015, *Le petit livre noir des grands projets inutiles*, Le passager clandestin, 124 p.

COLLECTIF D'ARCHITECTES, URBANISTES ET HISTORIENS DE L'ART, 2019, « Le projet de transformation de la gare du Nord est inacceptable », *Le Monde*.

COLLECTIF LES DESOBEISSANTS, 2017, *Désobéir aux grands projets inutiles*, Le passager clandestin.

COLLECTIF MAUVAISE TROUPE., 2016, *Contrées. Histoires croisées de la ZAD de NDDL et de la lutte No-TAV dans le Val Susa*, L'éclat éditions, 416 p.

COMMISSION EUROPEENNE, 1992, « Livre blanc sur le développement futur de la politique des transports ».

COMMISSION EUROPEENNE, 2005, « Réseau transeuropéen de transport. RTE-T, axes et projets prioritaires 2005 », Office des publications officielles des Communautés européennes.

COMMISSION EUROPEENNE, 2006, « Axe ferroviaire prioritaire Paris-Bratislava, Direction générale de l'énergie et des transports ».

COMMISSION EUROPEENNE, 2011, *RTE-T et mécanisme pour l'interconnexion en Europe*.

COMMISSION EUROPEENNE, 2012, "Connecting Europe Facility. Investing in Europe's growth 2014-2020".

COMMISSION EUROPEENNE, 2013, "The core network corridors - Trans European Transport Network 2013", Transport.

COMMISSION EUROPEENNE, 2014a, *La commission européenne 1958-1972. Histoire et mémoires d'une institution.*, Luxembourg, 642 p.

COMMISSION EUROPEENNE, 2014b, *La commission européenne 1973-1986. Histoire et mémoires d'une institution.*, Luxembourg, 667 p.

COMMISSION EUROPEENNE, 2014c, « Construire le réseau central dans le domaine des transports : corridors de réseau central et mécanisme pour l'interconnexion en Europe », *communication de la commission*, com 2013/940.

COMMISSION EUROPEENNE, 2015, "Rhine-Danube. Work plan of the european coordinator Karla Peijs", Bruxelles.

COMMISSION EUROPEENNE, 2016, "Rhine-Danube. Second Work plan of the european coordinator Karla Peijs".

COMMISSION EUROPEENNE, 2017a, *Statistical Pocketbook 2017 - EU Transports in figures*, 164 p.

COMMISSION EUROPEENNE, 2017b, "Delivering TEN-T. Facts and Figures".

COMMUNAUTE ÉCONOMIQUE EUROPEENNE, 1957, « Traité de Rome ».

CONRADI K., 2008, „Stuttgart 21 und die Politik“, dans *Die entzauberte Stadt. Plädoyer gegen die Selbsterstörung.*

CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE, 1990, « Résolution du Conseil concernant le développement du Réseau européen de trains à grande vitesse », (91/C 33/01).

CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL, 1996, « Avis sur « La conférence paneuropéenne des transports et le dialogue social — de Crète à Helsinki » », (96/C 204/23).

COSER L., 1956, *The functions of social conflict*, 188 p.

COUDROY DE LILLE L., 2014, « Politique culturelle et revitalisation urbaine à Lodz », dans *La métropolisation de la culture et du patrimoine*, Editions du Manuscrit, p. 107-121.

COUDROY DE LILLE L., GRISONI A., 2018, « Introduction du dossier : Regards franco-allemands sur la justice dans la construction européenne. », *Revue d'Allemagne et des pays de langue allemande*, Tome 50, n°1, p. 3-7.

CROZET Y., 2011, « Les effets structurants sont un mythe », *Ville, rail et transport*, n°525, p. 48-51.

- CZIENSKOWSKI P., 2016, „Protest in Berlin“ », *Berliner Morgenpost* [en ligne].
- DAMIEN M.-M., 1999, *La politique européenne des transports*, Paris, Presses universitaires de France (QSJ), 127 p.
- DB PROJEKT SÜD GMBH, 2002, « *Das Projektmagazin*. Numéro du printemps ».
- DBPROJEKT GMBH - STUTTGART 21, 1996, « Abstimmung mit den Belangen der Raumordnung, Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart, Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart-Augsburg, Bereich Stuttgart-Wendlingen mit Flughafenbindung, Teil I, Technische Planung, Erläuterungsbericht ».
- DE GASPERIN A., 2011, *Genèse et transformation d'une forme urbaine : le grand ensemble : L'exemple de la ville modèle socialiste de Halle-Neustadt*, Thèse de doctorat, Université Nancy 2, 392 p.
- DEBRIE J., COMTOIS C., 2010, « Une relecture du concept de corridors de transport : illustration comparée Europe/Amérique du Nord », *Les cahiers scientifiques du Transport*, n°58, p. 127-144.
- DECKER F., 2014, « Stuttgart 21 – Initialzündung für mehr direkte Demokratie? », dans *Sachunmittelbare Demokratie im interdisziplinären und internationalen Kontext 2011-2012*, Nomos Verlag, p. 185-207.
- DEFFARGES A., 2011, « Le chemin de fer, moteur de l'unification allemande? », dans *Transports, territoires et société.*, Editions Picard, p. 175-186.
- DEGENHART C., 2014, „Volksbefragung oder Volksentscheid zur Energiewende? Überlegungen aus verfassungsrechtlicher Sicht“, dans *Sachunmittelbare Demokratie im interdisziplinären und internationalen Kontext 2011-2012*, Nomos Verlag, p. 235-246.
- DEGRYSE C., 2007, *Dictionnaire de l'Union européenne*, 3^e édition, Bruxelles, De Boeck, 1066 p.
- DELABY C., 2012, *Les nouveaux modes de faire la ville à Berlin, urbanisme et architecture participatifs : les Baugruppen*, Thèse de doctorat, Université de Lille 1, 326 p.
- DELAGE A., 2013, *La gare, assurance métropolitaine de la ville post-industrielle*, Thèse de doctorat, Université Lumière Lyon 2, 542 p.
- DELAGE A., 2018, « Gare au standard ! Les nouveaux quartiers de gare TGV, produit d'appel pour des territoires en mal de reconnaissance ? », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°113, p. 150-165.
- DEPRAZ S., 2005, « Le concept “d'Akzeptanz” et son utilité en géographie sociale », *L'Espace géographique*, Tome 34, n°1, p. 1-16.
- DES PLUMES DANS LE GOUDRON, 2018, *Résister aux grands projets inutiles et imposés. De NDDL à Bure.*, Paris, Textuel, 155 p.

- DESHAIES M., 2009, « L'or controversé de Transylvanie », *Revue Géographique de l'Est* [En ligne], Vol.49, n°1.
- DESHAIES M., 2019, *Atlas de l'Allemagne. Les contrastes d'une puissance en mutation*, 2ème, Autrement, 96 p.
- DESPONDS D., AUCLAIR E., 2016, *La ville conflictuelle : oppositions - tensions - négociations*, Paris, Le Manuscrit, 479 p.
- DEUTSCHE BAHN, 1991, „Ausbau- und Neubaustrecke Stuttgart-Augsburg Variantenuntersuchung für den Abschnitt Stuttgart-Ulm“.
- DEUTSCHE BAHN, 1995a, „Projekt “Stuttgart 21”: die Machbarkeitsstudie“.
- DEUTSCHE BAHN, 1995b, „Das Synergiekonzept Stuttgart 21. Vorprojekt“.
- DEUTSCHE BAHN, 2002, „Umweltbericht“.
- DEUTSCHE BAHN, 2011, Vidéo « „Baden-Württemberg liegt sehr zentral in Europa, ist sehr Export orientiert “ Was ist die Magistrale für Europa? », *Youtube*, 4 minutes 36.
- DEUTSCHE BAHN INFRASTRUKTUR, 2007, „Neubauprojekt Stuttgart–Ulm“.
- DEVALPO A., 2012, « L'art des grands projets inutiles », *Le Monde diplomatique*.
- DEZE A., 2013, « Pour une iconographie de la contestation », *Cultures & Conflits*, n°91-92, p. 13-29.
- DIEHLMANN A., 2013, *Metropolitanität ohne Identität? das Städtebauprojekt Stuttgart 21 und der Kampf um den Stadtraum*, Hamburg, Diplomica Verlag, 98 p.
- DIENER K., MÜNZENMAIER W., 1997, « Le projet Stuttgart 21 et ses répercussions », *Revue Géographique de l'Est*, n°1, p. 39-61.
- DIETENBERGER A., 2012, „Der alte Central Bahnhof Stuttgart“, *Dietenberger blog* [en ligne].
- DIETRICH, H.-E., BASSLER, S. (dir.), 2012, *Stuttgart 21 - Christen sagen Nein: Beiträge zu einer christlichen Protestkultur am Beispiel von Stuttgart 21*, Stuttgart, Grohmann, 188 p.
- DOSTAL M., ESTLER T., 2012, *Stuttgart Hauptbahnhof. Geschichte eines Bahnhofs*, GeraMond Verlag, 135 p.
- DREWE P., JOIGNAUX G., 2002, « Réseaux et territoires : retour sur quelques mythes », dans *Le territoire aménagé par les réseaux*, Paris, Edition de l'Aube/DATAR, p. 35-54.
- DRODZ M., 2012, « Controverses Spatiales » [en ligne].
- DRODZ M., 2014, « L'urbanisation néolibérale : une approche régulationniste », dans *Villes contestées. Pour une géographie critique de l'urbain*.

- DRYEF Z., 2011, « À Stuttgart, on pense que le progrès ne fait plus le bonheur », *Rue89* [en ligne].
- DUBOIS S., 2010, « TGV : un quart de siècle de bouleversements géoéconomiques et géopolitiques », *Géoéconomie*, n° 52, 1, p. 89-104.
- DUFAUX F., 1996, *Recomposition territoriale et restructuration du système urbain à l'Est de l'Allemagne (1950-1993)*, Thèse de doctorat, Université Panthéon Sorbonne Paris 1, 522 p.
- DUPUY G., 1991, *L'urbanisme des réseaux, théories et méthodes*, Paris, Armand Colin, 195 p.
- DURINKE P., 2014, „Bauleitplanung als Anwendungsfall für Bürgerbegehren und Bürgerentscheide“, dans *Sachunmittelbare Demokratie im interdisziplinären und internationalen Kontext 2011-2012*, Nomos Verlag (Studien zur Sachunmittelbaren Demokratie), p. 165-184.
- DÜRR H., 1996, „Bahn frei für eine neue Stadt“, dans *Renaissance der Bahnhöfe.*, Wiesbaden, Wieweg Verlag, p. 12-16.
- DÜRR M., 2018, „Die Grünen in Baden-Württemberg“, dans *Die Grünen als führende Regierungspartei*, Springer Verlag, p. 23-40.
- DZIEDZICKI J.-M., 2001, *Gestion des conflits d'aménagement de l'espace : quelle place pour les processus de médiation ?* Thèse de doctorat, Université de Tours, 443 p.
- DZIEDZICKI J.-M., 2003, « II. La gestion des conflits d'aménagement entre participation du public et médiation », *Annuaire des collectivités locales*, Vol.23, n°1, p. 635-646.
- DZIEDZICKI J.-M., 2004, « Au-delà du Nimby : le conflit d'aménagement, expression de multiples revendications », dans *Conflits et territoires*, Tours, Presses universitaires François-Rabelais (Perspectives Villes et Territoires), p. 35-64.
- DZIOMBA M., MATUSCHEWSKI A., 2012, „Grossprojekt und Stadtentwicklung – Konfliktbereiche und Erfolgsfaktoren“, *The Planning Review*, Vol.43, n°171, p. 5-11.
- EELV, 2012, « Stuttgart 21, ou comment sortir par le haut d'une opposition irréductible sur un projet d'infrastructure de transport » [article en ligne].
- EIBL T., 2012, *Die Schlichtungsgespräche zum Bahnprojekt „Stuttgart 21“: Entscheidungsfindung und Einfluss zwischen Deliberation und Agonismus*, München, AVM, Akad. Verlag-Gemeinschaft München (Beiträge zur Politikwissenschaft).
- EISENLOHR D., 2016, „Direkt gewählte Regionalversammlung und Kooperation mit dem Umland in der Region Stuttgart“, *Informationen zur Raumentwicklung*, Vol.5, p. 619-623.
- EITH U., 2013a, „Wyhl und Stuttgart21: Rechtssicherheit vs. ziviler Widerstand – Eine demokratietheoretische Einordnung“, dans *Landesgeschichte in Forschung und Unterricht*.

- EITH U., 2013b, « „Nai hämmer gsait!“ – stilbildender ziviler Widerstand in Wyhl am Kaiserstuhl », dans *Aufbruch, Protest und Provokation. Die bewegten 70er- und 80er-Jahre in Baden-Württemberg*.
- EITH U., MIELKE G., 2012, „Volksentscheide versus Parteiendemokratie? Das Lehrstück Stuttgart 21“, *Der Bürger im Staat*, 3.
- ELISSALDE B., SANTAMARIA F., PEYRABLES A., 2008, *Lexique de l'aménagement du territoire européen*, Paris, Réseau interdisciplinaire pour l'aménagement du territoire européen.
- ELLISALDE B., 2004, « Terrain », *Hypergéô* [en ligne].
- ELLRICH H., 2011, *Das historische Stuttgart. Bilder erzählen*, Imhof Verlag, Petersberg, 176 p.
- ENGELHARDT C., HOPFENZITZ E., LEIDIG S., LÖSCH V., SITTLER W., WOLF W., 2013, *Empört euch - weiter. Neue Argumente gegen Stuttgart 21*, Köln, PapyRossa Verlag, 84 p.
- ENGELS H., 1994, *La présence militaire française en Allemagne de 1945 à 1993 : étude de géographie humaine*, Thèse de doctorat, Université de Metz, 755 p.
- ESCACH N., 2014, *Réseaux de villes et recompositions territoriales dans l'espace baltique*, Thèse de doctorat, ENS de Lyon, 463 p.
- ESCACH N., 2015, « Les réseaux de villes baltiques : la dimension spatiale de la recomposition des niveaux », *L'Information géographique*, Vol.79, n°3, p. 34-53.
- FACCHINETTI-MANNONE V., BAVOUX J.-J., 2010, « L'implantation des gares TGV en France : tensions interscalaires, jeux d'acteurs et recompositions spatiales », *Belgeo*, n°1-2, p. 9-22.
- FATKE M., FREITAG M., 2012, „Die direkte Demokratie in Baden-Württemberg und Stuttgart 21“, *Der Bürger im Staat*, n°2, p. 174-181.
- FATKE M., FREITAG M., 2013, „Zuhause statt Oben bleiben. Stuttgart 21 und die direkte Demokratie in Baden-Württemberg“, dans *Machtwechsel oder Politikwechsel. Eine Bilanz der Landtagswahl 2011 in Baden-Württemberg*, Baden-Baden, Nomos Verlag, p. 207-228.
- FEYER U., 1972, „Entwicklung des Eisenbahnnetzes - Beiwort zur Karte“, *Historischer Atlas von Baden-Württemberg*.
- FILLIEULE O., MATHIEU L., PECHU C., 2009, *Dictionnaire des mouvements sociaux*, Paris Sciences Po, 651 p.
- FISCHER S., 2019, „Europaviertel Stuttgart. Ein Bezirk in Bewegung“, *Stuttgarter Zeitung*.
- FISCHER T., FRECH S., 2001, *Baden-Württemberg und seine Partnerregionen*, Stuttgart, Landeszentrale für politische Bildung BW, 270 p.
- FLEURY A., 2007, *Les espaces publics dans les politiques métropolitaines : réflexions au croisement de trois expériences, de Paris aux quartiers centraux de Berlin et Istanbul*, Thèse de doctorat, Université Panthéon Sorbonne Paris 1, 685 p.

- FLORENTIN D., 2015, *Shrinking networks ? : les nouveaux modèles économiques et territoriaux des firmes d'infrastructure face à la diminution de la consommation*, Thèse de doctorat, Université Paris Est, 400 p.
- FLYVBJERG B., 2014, "What you should know about megaprojects and why: An overview", *Project Management Journal*, Vol.45, n°2, p. 6-19.
- FONTAINE VIVE P. (DE), 2004, « Les grandes infrastructures ferroviaires, leviers de l'intégration européenne », *La revue Transports*, n°426, p. 217-221.
- FOUQUERAY E., 2016, « Impact économique de la construction de la LGV SEA Tours-Bordeaux sur les régions traversées », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, n°2, p. 385-416.
- FOUQUERAY E., MANCEAU-ANTONIAZZI E., 2017, « Construction de la LGV SEA Tours-Bordeaux et politique de recrutement local : analyse de la coordination des acteurs publics et privés », *Géographie, économie, société*, Vol.19, n°4, p. 433-458.
- FOURNIAU J.-M., 2018, « Des mobilisations aux expérimentations démocratiques, l'agir citoyen pour la transition écologique ».
- FRANKFURTER ALLGEMEINE ZEITUNG, 2010, « Wort des Jahres 2010. Der „Wutbürger“ sticht alle aus ».
- FRANCE CULTURE, 2018, « Notre-Dame-des-Landes plus jamais ça ? », *De cause à effets*, 4 février 2018.
- FRECH S., WEBER R., WEHLING H.-G., 2011, *Handbuch Landespolitik*, Landeszentrale für politische Bildung BW (Politik in Baden-Württemberg), 349 p.
- FREITAG M., VATTER A., 2017, „Mythen und Wahrheiten zur direkten Demokratie.“, dans *Demokratie, Diktatur, Gerechtigkeit.*, Wiesbaden, Springer VS, p. 37-51.
- FRICK L., 2011, „Vorbild für eine neue Form des Dialogs? die Schlichtung zu Stuttgart 21: Eskalation und Deeskalation eines Konflikts“, *Die politische Meinung*, 56, 498, p. 19-23.
- FUNKE E., 2019, „Artenschutz in S-Nord. Park wird für Eidechsen vorbereitet“, *Stuttgarter Zeitung*.
- GABRIEL O.W., SCHOEN H., FADEN-KUHNE K., 2014, *Der Volksentscheid über Stuttgart 21. Aufbruch zu neuen demokratischen Ufern?* Opladen, Verlag Barbara Budrich, 188 p.
- GARCIER R.J., LAY Y.-F.L., 2015, « Déconstruire Superphénix : Un débat public vu par la presse régionale (1997-2013). », *EspacesTemps*, [en ligne].
- GEBHARDT H., 2008, *Geografie Baden-Württembergs. Raum, Entwicklung, Regionen*, Stuttgart, Landeszentrale für politische Bildung BW, 376 p.
- GEBHARDT H., 2009, „Verkehr in Baden-Württemberg im europäischen Kontext“, dans *Handbuch Europapolitik*, Stuttgart, Kohlhammer, p. 112-123.

GEBHARDT K., 2010, „Warum Stuttgart 21 dem Regionalverkehr mehr Nach als Vorteile bringt?“, dans *Stuttgart 21. Die Argumente*.

GEORGET J.-L., 2003, « Les cinquante ans du Land du Bade-Wurtemberg », *Allemagne d'aujourd'hui*, n°164, p. 113-126.

GEORGET J.-L., 2015, « La place du Bade-Wurtemberg dans l'économie allemande : exportations, innovation, qualification », *Allemagne d'aujourd'hui*, Vol.2, n°212, p. 125-136.

GERBAUD F., 1997, *La restructuration de l'agriculture est-allemande et son intégration à la politique agricole commune*, Thèse de doctorat, Université Panthéon Sorbonne Paris 1, 351 p.

GERSDORF H., 2011, „Kofinanzierung von Eisenbahninfrastrukturprojekten am Beispiel von Stuttgart 21“, *Zeitschrift für Gesetzgebung: ZG; Vierteljahresschrift für staatliche, kommunale und europäische Rechtsetzung*, Vol.26, n°3, p. 248-267.

GERSTER M., 2010, „Stuttgart als Stadtbahn Baustelle“, *Stuttgarter Nachrichten*.

GIES J., ZWICKER-SCHARM D., 2012, „Beiträge transnationaler Projekte zur europäischen Verkehrs- und Raumentwicklung“, *Information zur Raumentwicklung*, p. 463-474.

GIETINGER K., 2011, „Unter die Erde kommen wir noch früh genug“, dans *Stuttgart 21 oder wem gehört die Stadt?* PapyRossa-Verlag.

GINTRAC C., 2015, *Au seuil critique de la ville : trois groupes de géographie engagée*, Thèse de doctorat, Université Paris Ouest Nanterre Paris 10.

GLASZE G., WEBER F., 2010, „Drei Jahrzehnte area-basierte Stadtpolitik in Frankreich: die politique de la ville“, *Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning*, Vol.68, n°6, p. 459-470.

GLÜCK D., WEBER H.-P., 1985, „Der Bundesverkehrswegeplan 85 - Bereich Schienenverkehr“, *Eisenbahntechnische Rundschau*, Vol.34, n°12, p. 889-893.

GOFFMAN E., 1973, *La Mise en scène de la vie quotidienne*, Paris, Minuit.

GÖSCHEL A., 2011, „Ort und Raum: die kulturelle Dimension im Konflikt um S21“, *Forum Stadt - Stuttgart 21 Reflexionen*.

GÖSCHEL A., 2013, „Stuttgart 21: ein postmoderner Kulturkonflikt“, dans *Stuttgart 21. Ein Grossprojekt zwischen Protest und Akzeptanz*, Wiesbaden, Springer Verlag, p. 149-172.

GÖTTINGER INSTITUT FÜR DEMOKRATIEFORSCHUNG, 2010, *Neue Dimensionen des Protests? Ergebnisse einer explorativen Studie zu den Protesten gegen Stuttgart 21*, 37 p.

GÖTZ VON OLENHUSEN A., PAULUS G., 2010, *Oben bleiben!!!: Manifeste und Bilder des Protests*, Zürich, Kein & Aber, 207 p.

GOUGEON J.-P., 2006, *Allemagne. Une puissance en mutation.*, Folio, 528 p.

GRAVARI-BARBAS M., RENARD-DELAUTRE C., 2015, *Starchitecture(s) : Figures d'architectes et espace urbain. Celebrity architects and Urban Space*, Paris, L'Harmattan, 270 p.

GRESILLON B., 2000, *Berlin, métropole culturelle : essai géographique*, Thèse de doctorat, ENS Fontenay-aux-roses, 554 p.

GRESILLON B., 2009, *L'Allemagne, vingt ans après*, Paris, la Documentation française (La Documentation photographique).

GRESILLON B., DEBROUX T., 2017, « Bruxelles, le nouveau Berlin ? », *Belgeo*, n°4.

GRISONI A., 2019, « Écolo ou précaires ? La sobriété en actes dans le mouvement No TAV », *Mouvements*, Vol.4, n°100, p. 188-197.

GROSS T., 2011, „Stuttgart 21: Folgerungen für Demokratie und Verwaltungsverfahren“, *Die öffentliche Verwaltung: DÖV; Zeitschrift für öffentliches Recht und Verwaltungswissenschaft*, Vol.64, n°13, p. 510-515.

GROBE HÜTTMANN M., EPPLER A., 2009, „Die Europapolitik Baden-Württembergs im Dreieck Stuttgart-Berlin-Brüssel“, dans *Handbuch Europapolitik*, Landeszentrale für politische Bildung BW, p. 11-31.

GROSSE HÜTTMANN M., EPPLER A., 2011, „Baden-Württemberg im deutschen und europäischen Mehrebenensystem“, dans *Handbuch Landespolitik*, Landeszentrale für politische Bildung BW, p. 65-84.

GUIBERT G., 2013, « La contestation des grands projets d'infrastructures », *Esprit*.

GUIBERT J., JUMEL G., 1997, *Méthodologie des pratiques de terrain en sciences humaines et sociales*, Paris, Armand Colin, 206 p.

GUIHÉRY L., 1995, *Les grandes infrastructures de transport en Allemagne de l'Est. À la reconquête de l'espace allemand*, communication présentée à la WCTR, Sydney, Australie.

GUIHÉRY L., 2014a, *Economie du transport ferroviaire : la nouvelle donne européenne à la lumière de l'expérience de Leipzig*, Habilitation à Diriger des Recherches, Université Lumière Lyon 2, 194 p.

GUIHÉRY L., 2014b, "Competition in regional passenger rail transport in Germany (Leipzig) and lessons to be drawn for France", *Research in Transportation Economics*, Vol.46, p. 298-304.

HAAR M., 2019a, „Gerber in Stuttgart. Einkaufscenter wechselt erneut die Führung“, *Stuttgarter Zeitung*.

HAAR M., 2019b, „Milaneo in Stuttgart. Das Einkaufscenter trotzt den Problemen“, *Stuttgarter Zeitung*.

HAERINGER N., 2012, « Grands projets inutiles et imposés - Google Maps », *Médiapart* [en ligne].

HALLAIR G., 2010, *Histoire croisée entre les géographes français et allemands de la première moitié du XX : la géographie du paysage en question*, Thèse de doctorat, Université Paris 1 et Université de Leipzig, 907 p.

HARLANDER, T., SCHULTHEIB, H. (dir.), 2011, « *Stuttgart 21* » - *Reflexionen*, Remshalden, BAG-Verlag.

HÄUBLER J., 2011, *Dagegen leben? - Der Bauzaun und Stuttgart 21: Katalog zur Sonderausstellung 16. Dezember 2011 bis 1. April 2012*, Stuttgart, Haus der Geschichte Baden-Württemberg, 212 p.

HAVARD F., 2015, « Les nouveaux quartiers de gare métropolitains, entre standardisation et différenciation : le cas d'Eurorennes », Mémoire de master Sciences Po Rennes, 90 p.

HEGG S., 2003, "Governance in the Stuttgart metropolitan region", dans *Metropolitan Governance and Spatial Planning.*, Londres/New York, Spon Press, p. 163-174.

HEIMERL G., 1988, „Trassenführung der DB-Schnellfahrstrecke Stuttgart-Augsburg (München) – Anmerkungen und Überlegungen zur Dokumentation der Voruntersuchungen der ABS/NBS Plochingen-Günzburg“.

HEIMERL G., 2014, „Die Eisenbahn-Neubaustrecke Stuttgart-Ulm mit Stuttgart 21 im europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz“, *Schriften der Sudetendeutschen Akademie der Wissenschaften und Künste.*, Vol.34, p. 223-240.

HELMER H., DEPPERMAN A., 2017, „Ich weiss nicht zwischen Assertion und Diskursmarker: Verwendungsspektren eines Ausdrucks und Überlegungen zu Kriterien für Diskursmarker“, dans *Diskursmarker im Deutschen. Reflexionen und Analysen.*, Göttingen, Verlag für Gesprächsforschung, p. 131-156.

HELMHOLZ A., 2013, *Raumplanung und Planungskultur in Deutschland und Österreich Vergleichsanalyse der Großprojekte „Stuttgart 21“ und „Hauptbahnhof Wien“*, Mémoire de Master, Tübingen, Institut de géographie, 178 p.

HERAUD J.-A., 2017, « Les dysfonctionnements des grands projets d'infrastructure en Europe : quelles explications ? », *Bulletin de l'observatoire des politiques économiques en Europe*, 37, p. 33-39.

HERMES G., WIELAND, 2011, „Rechtliche Möglichkeiten des Landes Baden-Württemberg, die aus dem Finanzierungsvertrag “Stuttgart 21” folgenden Verpflichtungen durch Kündigung oder gesetzliche Aufhebung auf der Grundlage eines Volksentscheides zu beseitigen - Gutachten im Auftrag der SPD-Fraktion im Landtag Baden-Württemberg“ *Jahrbuch für die direkte Demokratie 2010*.

HESSEL S., 2011, *Empört euch!*, Berlin, Ullstein, 32 p.

HILDEBRANDT H., 1914, „Das Empfangsgebäude des künftigen Stuttgarter Hauptbahnhofs“, *Neudeutsche Bauzeitung*, n°10.

HOFFMANN R., 2016, *Chancen und Risiken der Bürgerbeteiligung bei Stuttgart 21. Wie hätte man frühzeitig eine Eskalation des Planungsvorhabens verhindern können?* Munich, GRIN Verlag, 17 p.

HOFFMANN-MARTINOT V., 2004, "The process of citizen's political emancipation in European cities: the case of Stuttgart", *XIII Nordiske Kommunalforskerkonferansen, Oslo, 26– 28.11.04*, 25 p.

HOLL C., 2011, „Was Stuttgart 21 zu sehen gibt?“, *Forum Stadt - Stuttgart 21 Reflexionen*, 2011.

HOLL C., 2012, "Lessons learned ?" , dans *Metropole zivilgesellschaft*, p. 172-179.

HOLZ J.-M., 1988, *La Ruhr : crise, reconversion et dynamique régionale*, Thèse de doctorat, Université de Metz, 1405 p.

HOPFENSITZ E., 1994, *Chronik Stuttgart Hauptbahnhof*, Karlsruhe, Deutsche Bahn, 314 p.

HÖRISCH F., WURSTER S., 2017, *Das grün-rote Experiment in Baden-Württemberg*, Wiesbaden, 391 p.

HOUSSEL J.-P., 1992, « Espaces ruraux et politiques régionales d'aménagement : Étude comparée dans les États proches de Rhône-Alpes », *Annales de géographie*, Vol.101, n°564, p. 219-226.

HUBER F., 2007, *Stuttgart 21 - Studien zur Nachhaltigkeit des neuen Durchgangsbahnhofs in Stuttgart*, Norderstedt, GRIN Verlag (Studienarbeit), 35 p.

IHK SCHWABEN, 2014, „Schienenverkehr: freie Fahrt für eine starke Technologie-Achse“.

IHL F., 2012, *Ziviler Ungehorsam: Politischer Protest als Partizipationsform am Beispiel Stuttgart 21*, 1. Aufl., GRIN Verlag, 16 p.

INITIATIVE MAGISTRALE FÜR EUROPA, 2006, *Atlas Magistrale für Europa*.

INITIATIVE MAGISTRALE FÜR EUROPA, 2013, *Stellungnahme der Initiative „Magistrale für Europa“ zur Grundkonzeption des Bundesverkehrswegeplan 2015*.

INITIATIVE MAGISTRALE FÜR EUROPA, 2018, *Ausburger Erklärung*.

INNENMINISTERIUMS BADEN-WÜRTTEMBERG, 2009, *Volkswirtschaftliche Bewertung des Projekts Baden-Württemberg 21 (BW 21)*.

INSTITUT MONTAIGNE, 2008, « Infrastructures de transport : lesquels bâtir, comment les choisir ? ».

ISMAIER F., 2012, « Die Initiative "Magistrale für Europa" Ein Beispiel für innovative lokale und regionale Ansätze für transeuropäische Schienenprojekte », *Informationen zur Raumentwicklung*, n°7/8, p. 451-462.

IWW, SRF, VWI, 2009, *Volkswirtschaftliche Bewertung des Projekts BW 21*.

JEAN Y., BAUELLE G., 2010, *L'Europe, aménager les territoires*, 2^{ème}, Paris, Armand Colin, 424 p.

JÜNEMANN H., 2006, *Das Projekt Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen - Ulm*, Stuttgart, Turmforum Stuttgart 21.

JUNG O., 2012, „Stuttgart 21 und die Direkte Demokratie“, *Recht und Politik: Vierteljahreshefte für Rechts- und Verwaltungspolitik*, Vol.48, n°1, p. 11-17.

JUTTEAU P., 2018, *Analyser les transformations ambivalentes de l'agriculture allemande en lien avec la méthanisation au prisme du concept de multifonctionnalité*, Thèse de doctorat, Université de Perpignan Via Domitia et Albert-Ludwigs-Universität (Fribourg-en-Brisgau), 611 p.

KAPPUS M., 2011, *Bürger, Macht, Politik: der Protest gegen Stuttgart 21 als Chance für die Demokratie*, Orig.-Ausg., 1. Aufl., Karlsruhe, Von-Loeper-Literaturverlag, 115 p.

KAUFMANN V., 2008, *Les paradoxes de la mobilité, bouger, s'enraciner*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 115 p.

KAWKA R., STAATS J.-U., 2016, „Metropolregionen und Bundesraumordnung“, *Informationen zur Raumentwicklung*, p. 535-541.

KERSTING N., 2015, „Senioren und politische Online-Partizipation. Engagement und Disengagement der Silversurfer“, *ZPB Zeitschrift für Politikberatung*, n°4, p. 160-172.

KERSTING N., 2016, „Jugend und politische Partizipation: Online- oder Offline-Beteiligung?“, dans *Politische Beteiligung junger Menschen*, Wiesbaden, Springer VS, p. 251-270.

KESSLER F., 2013, *Mut Bürger: Die Kunst des neuen Demonstrierens*. Henser, Berlin, Ulm, Hanser Verlag, 240 p.

KIRCHNER H., 2008, „Stuttgart 21 Wahr oder Sinn?“, *Eisenbahnromantik*, documentaire.

KISTENMACHER H., 2015, « Systèmes étatiques et réformes de l'administration en France et en Allemagne », *Allemagne d'aujourd'hui*, n°212, p. 110-113.

KLUTE H., 2010, « À Stuttgart, des citoyens “comme il faut” réinventent la démocratie », *Courrier international*.

KOHLER D., 2000, *La Stahlstadt : les villes de l'acier en Allemagne : empreinte et matrice du triptyque Etat-sidérurgie-ville : l'exemple de Duisbourg et d'Eisenhüttenstadt*, Thèse de doctorat, Paris 1, 824 p.

KOPFBAHNHOF 21, 2010, *K21 – die Alternative zu Stuttgart 21*. 4^e édition.

KOPPER C., 2011, „Lehren aus Stuttgart 21: Welche Zukunft hat der Neubau von Schienenstrecken?“, *Wirtschaftsdienst*, Vol.91, n°1, p. 49–52.

- KOSMOWSKI P., 2019, "Demolition in regeneration megaprojects: the case of Wien Hauptbahnhof", *Geografica Polonica*, Vol.92, n°1, p. 141-156.
- KOST A., RELLECKE W., WEBER R., 2010, *Parteien in den deutschen Ländern. Geschichte und Gegenwart*, Munich, Beck, 457 p.
- KRAMER U., COSOVIC A., 2016, „Bürgerbegehren gegen die kommunale Finanzierungsbeteiligung am Projekt Stuttgart 21 – zugleich Besprechung des Urteils des VGH Mannheim vom 21.04.2015 – 1 S 1949/ 13“, *Deutsches Verwaltungsblatt*, Heft 9, p. 525-534.
- KRÄTZIG S., OTHENGRAFEN F., SONDERMANN M., 2014, „Proteste in der Stadtentwicklung. Entstehung einer neuen Planungskultur?“, *Räume im Wandel*, p. 44-47.
- KRAUSHAAR W., 2011, „Protest der Privilegierten? Oder: Was ist wirklich neu an den Demonstrationen gegen Stuttgart 21“, *Mittelweg* 36, n°3, p. 5-23.
- KREBBER F., 2018, „strategische Kommunikation für gesellschaftliche Akzeptanz. Institutionalisierung vor Projektkommunikation bei Infrastruktur“, dans *Strategische Kommunikation im Spannungsfeld zwischen Intention und Emergenz*, Springer Verlag, p. 233-251.
- KRON D., 2006, « Un aménagement urbain porteur d’avenir à Stuttgart », dans *Démographie et projet urbain. Exemples en France et en Allemagne*, p. 124-140.
- KRÜGER S., 2012, „Stuttgart 21 - Interessen, Hintergründe, Widersprüche“, *Informationen zur Raumentwicklung*, n°11/12, p. 589-603.
- KUBINSZKY M., 1969, *Bahnhöfe Europas Ihre Geschichte Kunst und Technik*, Stuttgart, Franckh, 319 p.
- KUCKUCK M., 2014, *Konflikte im Raum - Verständnis von gesellschaftlichen Diskursen durch Argumentation im Geographieunterricht*, Thèse de doctorat en Sciences de l’éducation - didactique de la géographie, Université de Cologne, 246 p.
- KURBUWEIT D., 2010, „Der Wutbürger“, *Der Spiegel*.
- L’HOSTIS A., 2009, Rapport final « Concevoir la ville à partir des gares », projet Bahnville2, 84 p.
- LA ROCCA F., 2007, « Introduction à la sociologie visuelle », *Sociétés*, Vol.1, n°95, p. 33-40.
- LABASSE J., 1991, « Le Bade-Wurtemberg, Californie de l’Europe », dans *L’Europe des régions*, Paris, Flammarion, p. 432.
- LACOUR J.-P., TOSSERI O., 2016, « Ça se passe en Europe : la gare de Stuttgart coûte des milliards, l’Italie en perd autant en contrefaçon », *Les échos*.
- LACQUEMENT G., 1995, *La décollectivisation dans les nouveaux Länder : acteurs et territoires face au changement de modèle agricole*, Thèse de doctorat, Université Paul Valéry Montpellier 3, 293 p. et 127 p.

LAND DU BW, 2011, Rapport „Information der Landesregierung Baden-Württemberg zur Volksabstimmung am 27. November 2011“ [en ligne], 16 p.

LPB-BW (LANDESZENTRALE FÜR POLITISCHE BILDUNG BW), 2011, *12 Regionalverbände in Baden-Württemberg Die Regionalverbände: Stadt, Land im Fluss.*, Stuttgart, Landeszentrale für politische Bildung BW, 92 p.

LAPORTE A., 2011, *De Bonn à Berlin. Territoires, mémoires et échelles du politique*, Thèse de doctorat, Université Denis Diderot Paris 7 et Université du Luxembourg, 394 p.

LAPORTE A., 2016, *De Bonn à Berlin : le transfert d'une capitale, 1990-2010*, Toulouse, France, Presses universitaires du Midi, 265 p.

LARRERE C., 2009, « La justice environnementale », *Multitudes*, n°36, p. 156-162.

LAVINA-MUNERIZ I., 1991, *La frontière et ses effets dans l'espace Lorraine-Sarre*, Thèse de doctorat, Université de Metz, 679 p.

LE BECHEC M., 2008, « Représentations des territoires de la Bretagne sur l'Internet : essai d'analyse à travers des sites web », *Quaderni*, n°66, p. 81-87.

LE BERRE M., 1995, « Territoires » dans *Encyclopédie de géographie*, Economica.

LE BOT N., 2019, *Quel avenir pour les gares métropolitaines françaises et allemandes ? analyse prospective de la dialectique « système gare » : ville, face au devenir des politiques publiques françaises & allemandes en matière de transport*, Thèse de doctorat, Université Le Mirail Toulouse 2 et Université de Potsdam, 590 p.

LE MAIRE J., 2012, « L'apprentissage comme pilier de la grammaire participative dans l'architecture et l'urbanisme », dans *Espaces de vie, espaces enjeux*, Presses Universitaires de Rennes, p. 203-218.

LE NECHET F., 2010, *Approche multiscalaire des liens entre mobilité quotidienne, morphologie et soutenabilité des métropoles européennes : cas de Paris et de la région Rhin-Ruhr*, Thèse de doctorat, Université Paris Est, 494 p.

LEBEAU R., 1989, *L'Allemagne fédérale : géographie économique*, Paris, Masson, 273 p.

LECOURT A., 2003, *Les conflits d'aménagement : analyse théorique et pratique à partir du cas breton*, Thèse de doctorat, Université Rennes 2, 364 p.

LEFEBVRE H., 1972, *Espace et politique – le droit à la ville Tome 2*, Paris, Anthropos.

LEMAITRE F., 2013, « En Allemagne, “les citoyens en colère” sont partout », *Le Monde*, 30 juin 2013, p. 9.

LEMAITRE F., 2016, « Référendum à Notre-Dame-des-Landes : l'exemple qui inspire Hollande », *Le Monde* [en ligne].

LEVEQUE L., 2010, « les recompositions territoriales en Allemagne et en Angleterre : deux histoires, deux cultures et quelques convergences inattendues », dans *Un monde en recomposition. Géographie des coopérations territoriales.*, Publications de l'Université de Rouen et du Havre.

LEVY J., LUSSAULT M., 2003, *Dictionnaire de la géographie*, Paris, Belin, 1033 p.

LIBOUREL E., 2015, *La fabrique des territoires par les réseaux ferroviaires transeuropéens : le projet de corridor méditerranéen espagnol*, Thèse de doctorat, Université Paris Est Marne-la-Vallée, 652 p.

LIBOUREL E., 2019, « « Le Corridor méditerranéen en Espagne : projet d'aménagement, serpent de mer politique » », *Géoconfluences*, [en ligne].

LIEBNITZKY M., 2010, *Stuttgart 21 Pro und Contra: Fakten zu einem besonders umstrittenen Bauprojekt unserer Zeit*, Norderstedt, Books on Demand, 96 p.

LIEDTKE G., OTT, 2006, "Relevance of the Rail Freight Transports on the Magistrale Corridor", Studie im Auftrag der IHK Ulm.

LIST F., 1929, „Das deutsche Eisenbahnsystem als Mittel zur Vervollkommnung der Industrie, des deutschen Zollvereins und des deutschen Nationalverbandes überhaupt“, dans *Schriften zum Verkehrswesen*.

LOLIVE J., 1997, « La montée en généralité pour sortir du Nimby. La mobilisation associative contre le TGV Méditerranée », *Politix*, Vol.39, n°3, p. 109-130.

LOLIVE J., 1999, *Les contestations du TGV Méditerranée. Projet, controverses et espace public*, Paris, L'Harmattan, 314 p.

LOOSE R., 2009, *Eine Neue Messe für Stuttgart auf den Fildern* der Landesarchivdirektion Baden-Württemberg in Verbindung mit dem Landkreis Esslingen.

LÖSCH V., SITTLER W., STOCKER G., LEIDIG S., 2011, *Stuttgart 21. Oben bleiben! - die Antwort auf Heiner Geißler*, Köln, PapyRossa-Verlag, 110 p.

LÖSCH V., STOCKER G., LEIDIG S., WOLF W., 2011, *Stuttgart 21 Oder: Wem gehört die Stadt?* Köln, PapyRossa-Verlag, 199 p.

LUIK A., 2011, „Geheime Akten und Fakten“, dans *Stuttgart 21 oder wem gehört die Stadt?*

LUTZ M., 2001, *Les étangs de pisciculture en Europe centrale. Typologie des systèmes d'exploitation et impacts des modalités de gestion sur l'avifaune*, Thèse de doctorat, Université de Strasbourg 1, 213 p.

LUZ C., 2015, „Chancen und Potenziale für den öffentlichen Freiraum“, Conférence BDLA - Verstehen Sie auch nur Bahnhof?, 16 juin 2015.

MACHT E., 2020, „Stuttgart 21. Großprojekt mit Folgen“, SWR.

- MAIRIE DE STUTTGART, 1997, *Stuttgart 21. Städtebauliches Gutachten*, Stuttgart, Karl Krämer Verlag, 54 p.
- MAIRIE DE STUTTGART, 2005, *Stuttgart 21. Eine Information der Landeshauptstadt Stuttgart*.
- MALASPINA J.P., 2006, *Trains d'Europe*, Paris, Éditions La Vie du Rail, 221 p.
- MANGIN C., 2003, *L'Allemagne*, Paris, Belin, 191 p.
- MARCOU G., JACQUOT H., STELKENS A.C., 2003, *le droit de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme en Allemagne*, Paris, La Documentation française (Les cahiers du GRIDAUH), 264 p.
- MARCOU G., KISTENMACHER H., CLEV H.-G., 1994, *L'aménagement du territoire en France et en Allemagne*, Paris, La Documentation française, 290 p.
- MÄRKI A., FÜSSLER C., 2014, „Baustopp“, *Die Zeit*, n°8/2014.
- MARY O., 2014, « Le projet de gare à Stuttgart voit son coût exploser », *Reporterre* [en ligne].
- MASSER K., MORY L., 2017, „Kommunales Regieren mit Bürgern – Bürgerbeteiligung auf dem Weg zur Gamification?“, dans *Regieren in Kommunen. Theorie und Praxis der öffentlichen Verwaltung.*, Wiesbaden, Springer VS, p. 43-65.
- MATHIEU L., 2012, « Territoires et mises en espace des mobilisations », dans *Espaces de vie, espaces enjeux*, Presses Universitaires de Rennes, p. 185-195.
- MAYET R., 2005, « Le réseau transeuropéen de transport : le dessous des cartes », *Revue du marché commun et de l'Union Européenne*, 484, p. 11-18.
- MELE P., 2008, « Conflits et controverses : de nouvelles scènes de production territoriale ? », dans *Espaces en transactions*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, p. 239-250.
- MELE P., 2016, « Postface, les conflits urbains comme objets de recherche pour la géographie », dans *La ville conflictuelle*, La Manuscrit, p. 461-479.
- MELE, P., LARRUE, C., ROSEMBERG, M. (dir.), 2004, *Conflits et territoires*, Tours, Presses universitaires François-Rabelais, 224 p.
- MENGIN C., 2007, « Les cités de Berlin-Zehlendorf et le conflit entre modernistes et traditionalistes », dans *Guerre du toit et modernité architecturale : Loger l'employé sous la république de Weimar*, Paris, Éditions de la Sorbonne.
- MERENNE E., 1995, *Géographie des transports*, Paris, Nathan Université, 192 p.
- MERENNE E., 2013, *Géographie des transports*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 327 p.
- MERLIN P., 1991, *Géographie, économie et planification des transports*, Paris, Presses Universitaires de France, 472 p.

- MESSE STUTTGART, 2017, *Zahlen und Fakten*, [en ligne].
- MEYER T., 2017, *Une analyse comparative des géopolitiques du nucléaire civil en Allemagne, en France et en Suède*, Thèse de doctorat, Université de Saint-Denis Paris 8.
- MIGLIORETTI P., 2015, *Cities as works in progress: cultural policies at the heart of metropolitan development: a comparative study of cultural trends in the metropolises of Barcelona, Bordeaux, Strasbourg and Stuttgart*, Thèse de doctorat, Université Grenoble Alpes, 835 p.
- MINISTERE DES TRANSPORTS ET DES INFRASTRUCTURES DU LAND DU BW (MVI-BW), 2018, *Historie des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm*, [en ligne].
- MOLITOR A., 2001, „Operation Größenwahn“, *Die Zeit*, [en ligne].
- MONDOU V., 2017, Conférence « Tourisme et transports », ENS de Lyon, 2017.
- MORANDI B., 2014, *La restructuration des cours d'eau en France et à l'étranger : de la définition du concept à l'évaluation de l'action. Éléments de recherche applicable*, Thèse de doctorat, ENS de Lyon, 431 p.
- MOUGEL G., 2006, *Berlin (1990-2000) : processus et formes de division sociale d'un espace intra-métropolitain réuni*, Thèse de doctorat, Université de Caen, 610 p.
- MUCCHIELLI A., 1996, *Dictionnaire des méthodes qualitative en sciences humaines et sociales*, Paris, Armand Colin, 275 p.
- MUSEIO SOMMA L., 2017, "Stuttgart main station by Paul Bonatz: life of a monument", *Ge-conservación*, 11, p. 219-223.
- NAGEL M., 2016, *Polarisierung im politischen Diskurs: Eine Netzwerkanalyse zum Konflikt um „Stuttgart 21“*, Springer-Verlag, 200 p.
- NAGEL M., 2017, "Conflicts about Urban Infrastructure Projects: Dynamical Discourse Networks and Policy Change in a longitudinal Analysis of « Stuttgart 21 »", *Urban Studies*.
- NICKLAS T., 2018, « Qu'est-ce qu'une région modèle ? Le pays de Bade et le mythe du "Musterländle". Potentialités et limites (XIX^e-XX^e siècles) », *ILCEA* [En ligne].
- NOVY J., PETERS D., 2012, "Railway station mega-projects as public controversies: the case of Stuttgart 21", *Built environment*, 38, 1, p. 128-145.
- OFFNER J.-M., 1993, « Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique », *Espace géographique*, 22, 3, p. 233-242.
- OFFNER J.-M., 2009, « En finir avec les effets structurants », *Traits d'agences, supplément à Traits urbains*, n°35.
- OFFNER J.-M., BEAUCIRE F., DELAPLACE M., FREMONT A., NINOT O., BRETAGNOLLE A., PUMAIN D., 2014, « Les effets structurants des infrastructures de transport », *L'Espace géographique*, Tome 43, n°1, p. 51-67.

OHME-REINICKE A., 2012, *Das große Unbehagen: die Protestbewegung gegen Stuttgart 21. Aufbruch zu neuem bürgerlichem Selbstbewusstsein?* Stuttgart, Schmetterling-Verlag, 198 p.

OHME-REINICKE A., 2014, « „Oben bleiben!“ Die Protestbewegung gegen „Stuttgart 21“: politische und emanzipatorische Dimensionen », dans *Stadt und soziale Bewegungen. Stadt, Raum und Gesellschaft.*, Springer Verlag, p. 111-126.

OHME-REINICKE A., NEEF R., BLANC M., OTHERS, 2015, « "Garder la tête haute!" La contestation de Stuttgart 21 et sa dimension politique et émancipatrice », *Espaces et sociétés*, 4, p. 125-139.

OLLIVRO J., 1997, « Les critères spatiaux, éléments primordiaux de la contestation à l'encontre du TGV Méditerranée », *Annales de Géographie*, Tome106, n°593--594, p. 51-80.

OLLIVRO J., 2000, *L'homme à toutes vitesses : de la lenteur homogène à la rapidité différenciée*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 179 p.

OLLIVRO J., 2006, *Quand la vitesse change le monde*, Rennes, Editions Apogées, 256 p.

ORWELL G., 1949, 1984.

OSTERTAG R., 2007, *Stuttgart soll schöner werden. Warum muss so vieles so hässlich sein? - Wettbewerb der Stiftung Architekturforum Baden-Württemberg - Erstes Schwarzbuch*, Stuttgart, Peter-Grohmann Verlag, 116 p.

OSTERTAG R., 2013, *Wasser in der Stadt – Konzepte für ein schöneres Stuttgart*, Stuttgart, Peter-Grohmann Verlag.

OSTERTAG R., 2014, *Verantwortungsvolle Mobilität in Stuttgart, ein Beitrag zur Stadterneuerung*, Stuttgart, Peter-Grohmann Verlag, 140 p.

OSTERTAG R., 2016, *Stuttgart. Zauber der Topographie und Elend der Stadtplanung*, Stuttgart, Peter-Grohmann Verlag, 345 p.

OSTERTAG, R., ARNOLDI, K. (dir.), 2008, *Die entzauberte Stadt: Stuttgart 21: das Milliardengrab; Plädoyer gegen die Selbstzerstörung*, Stuttgart, Grohmann, 221 p.

OTHENGRAFEN F., SONDERMANN M., 2015, *Städtische Planungskulturen im Spiegel von Konflikten, Protesten und Initiativen*, Berlin, Uwe Altröck Verlag, 383 p.

PAILLOUX A.-L., 2015, « Zone d'aménagement différencié contre « zone à défendre ». Analyse d'une lutte pour l'autonomie dans/de l'espace rural », *Justice spatiale - spatial justice*, n°7, p. 27.

PALMER B., 2010, „Wahlkampf gegen das Volk“, dans *Stuttgart 21. Die Argumente*.

PALMER B., 2011, „Stresstest für Stuttgart 21“, *uwf Umwelt Wirtschafts Forum*, Vol.19, n°1, p. 19-30.

- PALMER B., 2015, „Einführung in das Projekt Stuttgart 21. Von der Genese bis zum Schlichtungsprozess“, Conférence BDLA - Verstehen Sie auch nur Bahnhof?, 16 juin 2015.
- PEAUD L., 2014, *Du projet scientifique des Lumières aux géographies nationales : France, Prusse et Grande Bretagne (1780-1860)*, Thèse de doctorat, Université Lumière Lyon 2, 628 p.
- PELLEGRINO P., 1998, « Infrastructures et forme urbaine », *Espaces et Sociétés*, Vol.4, n°95.
- PELLETIER J., DELFANTE C., 2000, *Villes et urbanisme dans le monde*, 4^e édition, Paris, Armand Colin, 199 p.
- PELLETIER M., 2014, « La décision territoriale en conflit : Un outil d'évaluation de la participation citoyenne ? », *Géocarrefour*, Vol.89, n°4, p. 271-282.
- PERRIN E., 2004, *L'automobile en milieu urbain : genèse et dynamiques d'un territoire*, Thèse de doctorat, Université Lumière Lyon 2, 948 p.
- PERRON C., 2011a, « Tsunami politique vert dans le Bade-Wurtemberg ? », SciencesPo - Ceri.
- PERRON C., 2011b, « Stuttgart 21 : un projet qui met en danger la stabilité du gouvernement allemand », *ceri-sciences-po.org*.
- PERRON C., 2012, « Le Bade-Wurtemberg, un modèle de développement régional ? », CERi, 61 p.
- PETERS D., 2009, "The Renaissance of Inner-City Rail Station Areas as a Key Element in the Contemporary Dynamics of Urban Restructuring", *Critical's Planning's - Issue on Urban Restructuring: crisis and processus*, p. 21.
- PFEIFER G., 2008, „Bessere Ökobilan bei K21. Keine Eingriffe bei Wasser, Klima und Biotopen“, dans *Die Entzauberte Stadt. Plädoyer gegen die Selbstzerstörung*.
- PFLUGFELDER J., 2019, „Im Wandel: Korrosionsschutz für Eisenbahnbrücken aus Stahl“, *Stahlbau*, 88, 2, p. 128-135.
- PINI G., 2001, « Géographie des transports », dans *Les concepts de la géographie humaine*, 5^{ème}, Paris, Armand Colin, p. 333.
- PLASSARD F., 2003, « Transport et territoire », Paris, La Documentation française.
- PLATTARD O., 2016, « Recension « Gravari-Barbas M. et Renard-Delautre C. (dir.), 2015, *Starchitecture(s) : Figures d'architectes et espace urbain. Celebrity architects and Urban Space*, Paris, L'Harmattan, 270 p. », *Cybergeo : European Journal of Geography*, [en ligne].
- PLATZ G., 1927, *Die Baukunst der neuesten Zeit*, Berlin, Propyläen Verlag, 634 p.
- POIRIER ELLIOTT M., 1998, "Conflict resolution", dans *Urban Planning*, p. 159-183.
- QUADEJACOB L., 2009, „Renaissance der Bahnhöfe, 15 Jahre DB“, *Deutsche Bauzeitung*, [en ligne].

- QUADRUPPANI S., 2014, « Résistance dans la vallée », *Le Monde diplomatique*, 2014.
- QUADRUPPANI S., 2018, *Le monde des grands projets et ses ennemis*, La Découverte, 160 p.
- RAICH S., 1995, *Grenzüberschreitende und interregionale Zusammenarbeit in einem Europa der Regionen*, Baden-Baden, Nomos Verlagsgesellschaft (Schriftreihe des Europäischen Zentrums für Föderalismus Forschung), 211 p.
- RÄNTZSCH A.M., HOPFENZITZ E., 2012, *Stuttgart Hauptbahnhof 1922-2012*, Göppingen, Rantzsch, 144 p.
- RAOUL B., 2002, « Un travail d'enquête à l'épreuve du terrain ou « l'expérience de terrain » comme relation en tension », *Études de communication*, 25, p. 87-103.
- RASO A., 2017, « La coopération Deutsche Bahn-SNCF fête son deux millionième passager de l'année, un record », *France Bleu Bas-Rhin* [en ligne].
- RATH A., OSTHOFF G., 2016, "Restructuring of the Stuttgart Rail Node—Successes and challenges through the example of the Ober- and Untertürkheim Tunnels/Neuordnung Bahnknoten Stuttgart—Erfolge und Herausforderungen am Beispiel der Tunnel nach Ober- und Untertürkheim", *Geomechanics and Tunneling*, Vol.9, n°6, p. 625-635.
- RAUBER S., SCHODER T., SCHRIBER M., 2006, « L'espace du Rhin Supérieur en tant que région métropolitaine européenne. Étude sur mandat de la Conférence du Rhin Supérieur », Bâle, BAK Basel Economics.
- REDACTION ARC INFO, 2014, « La Philharmonie de Hambourg surfe sur la "vague de verre" », *Arc info*.
- REDACTION DE L'EXPRESS, 2019, « Notre-Dame-des-Landes : les zadistes ont réuni 350 000 euros pour racheter les terres », *L'express*.
- REDACTION DE REPORTERRE, 2016, « La forêt de Hambach, en Allemagne, est menacée de destruction par une mine de charbon », *Reporterre* [en ligne].
- REDACTION DER SPIEGEL, 2011, „Gutachten zum Bahnhofsumbau. Stuttgart 21 besteht Stresstest“, *Der Spiegel*.
- REDACTION DER SPIEGEL, 2012, „Stuttgart 21, Abriss des Bahnhofssüdflügel beginnt“, *Der Spiegel*.
- REDACTION NTV, 2019, „So viel kostet Steuerzahler der BER“, *ntv.de*, [en ligne].
- REDACTION TAGESSCHAU, 2020, „Stuttgart 21. Geschichte des umstrittenen Bahnprojekts“, *Tagesschau*.
- REDDEHASE R., 2009, *Bahn- und Städtebauprojekt Stuttgart 21 als Teil der Magistrale Paris-Bratislava: Akzeptanz innerhalb der Stuttgarter Immobilienwirtschaft und Refinanzierung des Projektes durch freiwerdende Grundstücksflächen*, diplom.de, 123 p.

- REDDEHASE R., 2011, *Stuttgart 21: Immobilienwirtschaftliche Bedeutung: Bahn- und Städtebauprojekt Stuttgart 21 aus Sicht der Immobilienwirtschaft*, 1. Aufl., Hamburg, Diplomatica Verlag GmbH, 123 p.
- REISER W., 2011, *Die ganze Wahrheit über Stuttgart 21: und wie es mit uns allen weitergeht*, München, Scorpio Verlag, 189 p.
- REITEL F., 1977, *Etude géographique d'une ville moyenne évoluant dans le voisinage d'une puissante métropole nationale. Le cas de Esslingen sur Neckar*, Thèse de doctorat, Université de Metz, 116 p.
- REITEL F., 1980, *Les Allemagnes (RFA, RDA)*, Paris, Armand Colin, 332 p.
- REITEL F., 1996, *L'Allemagne. Espaces, économie, société*, Paris, Nathan, 384 p.
- RENARD C., 2012, *Architecture, globalisation, métropolisation : le processus de globalisation à travers le paysage architectural : lectures croisées de Barcelone, Berlin et Rome*, Thèse de doctorat, Université Panthéon-Sorbonne Paris 1, 532 p.
- REUTER W., 1995, *Stuttgart 21 Hauptbahnhof im Untergrund. Bücher für bessere Bahnen.*, Cologne, Neuer ISP Verlag.
- REUTER W., 2001, „Öffentlich-privates Partnerschaftsprojekt Stuttgart 21“, *DISP*, n°145, p. 29-40.
- REUTER W., 2010, „Stuttgart 21 – zwischen fachlicher Planung und realem Politikgeschehen“, *Planung neu denken*, n°3, p. 4.
- REYNAUD C., 2003, "The concept of corridors and networks in developing pan-european infrastructure", Paris, 2003.
- RIALLAND-JUIN C., 2016, « Le conflit de Notre-Dame-des-Landes : les terres agricoles, entre réalités agraires et utopies foncières », *Noréis*, n°238-239, p. 133-145.
- RIOT E., 2015, *L'agencement des grandes gares historiques pour le marché ferroviaire européen: analyse comparée de l'intégration des principes concurrentiels dans l'aménagement et la gestion des gares de London St Pancras, Paris Nord et Milano Centrale*, Thèse de doctorat, Université Paris Est, 615 p.
- RIPOLL F., 2005a, *La dimension spatiale des mouvements sociaux. Essai sur la géographie et l'action collective dans la France contemporaine à partir des mouvements de « chômeurs » et « altermondialistes »*, Thèse de doctorat, Université de Caen, 741 p.
- RIPOLL F., 2005b, « S'approprier l'espace... ou contester son appropriation? », *Noréis. Environnement, aménagement, société*, n°195, p. 29-42.
- RIPOLL F., VESCHAMBRE V., 2005, « L'appropriation de l'espace comme problématique », *Noréis*, n°195, p. 7-15.

- RIQUET P., 1960a, « Stuttgart reconstruction ou esquisse d'une nouvelle ville », *Annales de Géographie*, Tome 69, n°372, p. 124-134.
- RIQUET P., 1960b, « La reconstruction du Centre de Stuttgart : évolution du contenu urbain », *Bulletin de l'Association de géographes français*, 292-293, p. 105-114.
- RIQUET P., 1979, *Géographie de l'Allemagne fédérale*, Paris, Presses Universitaires de France (Que-Sais-Je ?), 129 p.
- RITTER J., 1971, *Les géographie des transports*, Paris, Presses Universitaires de France, 125 p.
- ROBERT D., 2014, "Social movements opposing mega projects. A rhizome of resistance to neoliberalism". Résumé de mémoire de master, Institut royal de technologie de Stockholm.
- ROCKENBAUCH H., 2008, „Die entzauberte Demokratie. Plädoyer für eine Demokratie von unten“, dans *Die Entzauberte Stadt. Plädoyer gegen die Selbstzerstörung*.
- ROHRHIRSCH F., 2011, *Philosophie, Eisenbahn und Stuttgart 21. Erklärungsversuch meiner Zuneigung zu einem gegenwärtig umstrittenen Kopfbahnhof*, 3^e édition, Heidenheim, Verlag Uwe Siedentop, 135 p.
- ROLLAND L., 2015, *La campagne "fair trade towns", une mise en territoires du commerce équitable au nom du développement durable. Exemples de Lyon et Bruxelles-Capitale*, Thèse de doctorat, Université Paris Ouest Nanterre, 406 p.
- ROLLAND L., VOLIN A., COUDROY DE LILLE L., RIVIERE-HONEGGER A., 2017, « Les géographes français et la transition : une étude du changement spatio-temporel. », dans *Nachhaltigkeit und Transition: Konzepte / Transition écologique et durabilité : concepts*, Francfort, Campus Verlag, p. 297-321.
- ROSENTHAL T., SCHMID A., 2017, „Stuttgart 21 - ein Bahnhof kommt unter die Erde“, *Geographische Rundschau*, n°10, p. 36-37.
- ROSER M., 1987, *Der Stuttgarter Hauptbahnhof, ein vergessenes Meisterwerk der Architektur*, Stuttgart, Silberburg-Verlag, 60 p.
- ROSER M., 2008, *Der Stuttgarter Hauptbahnhof: vom Kulturdenkmal zum Abrisskandidaten?* Stuttgart, Schmetterling-Verlag, 151 p.
- ROSER M., 2010, *Der stuttgarter Hauptbahnhof: vom Denkmal zum Mahnmal*, Stuttgart, Schmetterling Verlag, 152 p.
- ROTH H., 2006, *Espaces intermédiaires en recomposition : les campagnes industrielles allemandes en région de frontières*, Thèse de doctorat, ENS de Lyon, 187 p.
- ROTHACKER M., 2011, *Räumliche Planung am Beispiel „Stuttgart 21“*. Zulassungsarbeit zur *Wissenschaftlichen Prüfung*, Universität de Tübingen.
- ROTHENGATTER W., PEREZ HENRIQUEZ B.L., DEAKIN E., 2017, “High-speed rail and air-travel complementarity. The case of Germany”, dans *High-speed rail and sustainability. Decision-making and the political economy of investment*, Routledge, p. 107-118.

- ROTHENHÄUSSLER J., 2019, *Krisenkommunikation bei Großprojekten: Eine diskurslinguistische Analyse am Beispiel von Stuttgart 21*. Mémoire de master, Katholische Universität Eichstätt-Ingolstadt, 95 p.
- ROUYER A., 1997, *La région berlinoise en quête d'elle-même : aménagement et restructuration du système de transport à l'heure de l'unification*, Thèse de doctorat, Université Paris Sorbonne Paris 4, 754 p.
- ROZENBLAT C., CICILLE P., 2003, *Les villes européennes, une analyse comparative*, La Documentation française, 94 p.
- RUCHT D., BAUMGARTEN B., TEUNE S., STUPPERT W., 2010a, „Befragung von Demonstranten gegen Stuttgart 21 am 18.10. 2010. Forschungsgruppe" Zivilgesellschaft, Citizenship und politische Mobilisierung in Europa“, Conférence de presse, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung.
- RUCHT D., BAUMGARTEN B., TEUNE S., STUPPERT W., 2010b, *Pressekonferenz. Befragung von Demonstranten gegen Stuttgart 21 am 18.10.2010*, 27 octobre 2010.
- RUI S., 2011, « Conflit », *Les 100 mots de la sociologie*, [En ligne].
- SAFINA L., 2014, *Stuttgart 21 : projet à haute tension, sur les aspects capitalistes d'un projet urbain.*, Mémoire de Master 1, ENSA de Lyon, 114 p.
- SAHR A., STAAB P., 2011, „Bahnhof der Leidenschaften. Zur politischen Semantik eines unwahrscheinlichen Ereignisses“ », *Mittelweg* 36, n°3, p. 23-49.
- SAMECKI P., 2009, Rapport "Macro-regional strategies in the EU", 6 p.
- SANDERS L., 2001, *Modèles en analyse spatiale*, Paris, Hermès Science Lavoisier, 333 p.
- SANDHU S., 2018, „Meet the blind spot: aktivistische Strategiekonzepte als Imitation und Inspiration für die strategische Kommunikation“, dans *Strategische Kommunikation im Spannungsfeld zwischen Intention und Emergenz*, Springer Verlag, p. 52-82.
- SCHÄCHTELIN T., 2009, „Die baden-württembergischen Kommunen in der Europäischen Union“, dans *Handbuch Europapolitik*, Landeszentrale für politische Bildung BW (Politik in Baden-Württemberg), p. 154-172.
- SCHINK A., 2011, „Stuttgart 21 und andere Großprojekte: Öffentlichkeitsbeteiligung bei (Umwelt-)Planungen und Bürgerakzeptanz“, dans *Die Freiheit des Menschen in Kommune, Staat und Europa: Festschrift für Edzard Schmidt-Jortzig*, Heidelberg, Müller, Verlag-Gruppe Hüthig, Jehle, Rehm, p. 381-409.
- SCHLAGER A., 2010, „Die Proteste gegen Stuttgart 21“, *Sozial Geschichte Online*, n°4, p. 113-137.
- SCHLIEPHAKE K., 2001, „Das Eisenbahnnetz“ », dans *Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland. Band 9 Verkehr und Kommunikation.*, Heidelberg. Berlin., Spektrum, p. 30-33.

SCHLOSSER T., 2007, *Potenzial der Tunnelbaustrecke des Bahnprojektes Stuttgart 21 zur Wärme- und Kältenutzung: Schlussbericht*, Stuttgart, IGE Institut für Gebäudeenergetik, Universität Stuttgart, 80 p.

SCHMEHL A., 2011, „Mitsprache 21 als Lehre aus “Stuttgart 21”?: zu den rechtspolitischen Folgen veränderter Legitimitätsbedingungen“ dans *Staat, Verwaltung, Information : Festschrift für Hans Peter Bull zum 75. Geburtstag*, Berlin, Duncker & Humblot (Schriften zum öffentlichen Recht), p. 347-364.

SCHNELL P., 2005, *Das Projekt Stuttgart 21 (Ausstellung im Turmforum S21)*, Stuttgart, Turmforum Stuttgart 21.

SCHOLL B., 2014, "Integrated Spatial and Infrastructural Development: The Need for Adequate Methods and Spatial Strategies for Collaborative Action and Decision-Making", dans LAMI I.M. (dir.), *Analytical Decision-Making Methods for Evaluating Sustainable Transport in European Corridors*, Springer International Publishing (SxI - Springer for Innovation / SxI - Springer per l'Innovazione), p. 63-83.

SCHÖNBERGER K., 2010, „Projekte statt Bewegungen: Was uns der Protest gegen Stuttgart 21 über neue Formen des Politischen sagt. Interview“, *Analyse & kritik - Zeitung für linke Debatte und Praxis*, 553, p. 7-29.

SCHONTZ A., 1990, *Le chemin de fer et la gare de Metz*, Editions Serpenoise, 223 p.

SCHÖPKE H., 2009, *Wirtschaftsräume in Deutschland. Strukturen und Prozesse.*, Braunschweig, Westermann, 96 p.

SCHORLAU, W. (dir.), 2010, *Stuttgart 21: die Argumente*, Köln, Kiepenheuer & Witsch (KiWi), 266 p.

SCHULZ C., 2011, « Les sciences du territoire en Allemagne. », CIST2011 - Fonder les sciences du territoire, 2011.

SCHWARZ R., 2010, „Elbphilharmonie mit Dissonanzen“, *Neues Deutschland*.

SCHWARZ T., 2011, *Die Volksabstimmung am 27. November 2011 in Stuttgart: eine Analyse des Abstimmungsverhaltens in räumlicher und sozialstruktureller Differenzierung*, Stuttgart, Landeshauptstadt Stuttgart, Statistisches Amt, 40 p.

SCHWINGE U., 2010, (dir.) *Stuttgarter Hauptbahnhof: eins vor 21. Stuttgart, Randgruppe, 155p*, Stuttgart, Randgruppe, 155 p.

SEBASTIEN L., 2016, « L'attachement au lieu, vecteur de mobilisation collective ? », *Noroi*, n°238-239, p. 23-41.

SEBASTIEN L., MILANESI J., PELENC J., 2019, « Résister aux projets d'aménagement, politiser les territoires », *VertigO*, Vol.19, n°1.

SELLE K., 2011, „Grosse Projekte - nach Stuttgart“, *Raumplanung*, p. 126-132.

- SIAROV V., 2004, *Evaluation stratégique des infrastructures de transport*, Thèse de doctorat, Université de Saint-Denis Paris 8, 704 p.
- SICHELSCHMIDT H., 1999, « The EU programme “trans-European networks”—a critical assessment », *Transport Policy*, Vol.6, n°3, p. 169-181.
- SIMMEL G., 1908, *Le conflit*, Paris, Circé.
- SIMPLIZIUS T., 2014, *Satiren 21 – Geschichten zur bestgeplanten Katastrophe*, Stuttgart, Peter-Grohmann Verlag, 38 p.
- SMA UND PARTNER, 2009, *Magistrale für Europa/Züge für Europa*.
- SMA UND PARTNER, 2011, *Audit zur Betriebsqualitätüberprüfung Stuttgart 21. Schlussbericht*.
- SPANG M., KOUFOGIORGOS K., 2011, *Frau Schächtele will oben bleiben*. Silberbug Verlag. 32 p.
- SPERLING L., KLÄGER F., 2011, „Stuttgart 21 - Denk mal!: Dokumentarfilm zur Protestbewegung“.
- SPIEKER A., BRETTSCHEIDER F., 2013, „Duell statt Diskurs? Wissens- und Einstellungseffekte der Schlichtung bei den Gegnern von Stuttgart 21“, dans *Stuttgart 21. Ein Grossprojekt zwischen Protest und Akzeptanz*, p. 243-257.
- STADT STUTTGART, 1997, *Stuttgart 21. Städtebauliche Gutachten*, Stuttgart, Karl Krämer Verlag, 52 p.
- STEINACHER B., 2000, „Zukunftsperspektiven für die Region Stuttgart“, *Zeitschrift für angewandte Geografie*, 24, p. 18-24.
- STEPHAN R., 1996, *Stuttgart 21 - Entwürfe für die neue Stadt*, Stuttgart, Landeshauptstadt Stuttgart.
- STEPHAN T., 2012, *Soziale Netzwerke und politische Basisbewegungen am Beispiel der Auseinandersetzung um Stuttgart 21*, 1. Aufl., Berlin, Liberales Inst. der Friedrich-Naumann-Stiftung für die Freiheit, 12 p.
- STOCKER G., 2010, „Am Anfang waren wir nur wenige“, dans *Stuttgart 21. Die Argumente*.
- STOSKOPF N., LAMARD P., 2011, *Transports, territoires et société.*, Éditions Picard, 276 p.
- STUCKENBROCK U., 2013, „Das Projekt Stuttgart 21 im zeitlichen Überblick“, dans *Stuttgart 21. Ein Grossprojekt zwischen Protest und Akzeptanz*, Springer Verlag, p. 15-76.
- STUCKENBROCK U., 2015, « Städtebauliche Entwicklung von Europaviertel und Rosensteinviertel », Conférence BDLA - Verstehen Sie auch nur Bahnhof?, 16 juin 2015.
- STUCKENBROCK U., WALENDY H., 2010, „Stuttgart 21? Allerdings“. Série de 10 reportages, disponibles sur *Youtube*.

- SUBRA P., 2014, *Géopolitique de l'aménagement du territoire*, Paris, Armand Colin, 352 p.
- SUDWESTRUNDFUNK, 2016, « Chronologie der Kosten-Explosion bei S21 », 15 juin 2016.
- SUPP B., 2010, „Die Mutbürger. Die Proteste gegen Stuttgart 21 sind ein Segen für die Demokratie“, *Der Spiegel*.
- TERRIN J.-J., 2011, *Gares et dynamiques urbaines. Les enjeux de la grande vitesse*, Marseille, Parenthèses (La ville en train de se faire), 217 p.
- THAA W., 2013, „Stuttgart 21 – Krise oder Repolitisierung der repräsentativen Demokratie“, *Politische Vierteljahresschrift*, Vol.54, n°1, p. 1-20.
- TILLY C., 1995, « Contentious Repertoires in Great Britain », dans *Repertoires and Cycles of Collective Action*, Duke University Press, p. 15-42.
- TOPALOV, C., COUDROY DE LILLE, L., DEPAULE, J.-C., MARIN, B. (dir.), 2010, *L'aventure des mots de la ville. À travers le temps, les langues, les sociétés*, Paris, Robert Laffont, 1568 p.
- TORRE A., MELOT R., BOSSUET L., CADORET A., CARON A., DARLY S., JEANNEAUX P., KIRAT T., PHAM H.V., 2010, « Comment évaluer et mesurer la conflictualité liée aux usages de l'espace ? Eléments de méthode et de repérage », *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement*, Vol.10, n°1.
- TOURAINÉ A., 1973, *Production de la société*, Paris, Éditions du Seuil, 543 p.
- TREVIDIC B., RENAUD N., 2019, « À Berlin, le nouvel aéroport pourrait ouvrir fin 2020... avec neuf ans de retard », *Les échos*.
- TROIN J.-F., 1997a, « numéro spécial : Infrastructures de transports et organisation de l'espace en France au seuil du XXI^{ème} siècle », *Annales de Géographie*, Tome106, n°593-594.
- TROIN J.-F., 1997b, *Rail et aménagement du territoire : Des héritages aux nouveaux défis*, Aix-en-Provence, Édisud, 261 p.
- TROIN J.-F., 1998, « Des gares TGV hors la ville : une aberration française », *Urbanisme*, n°302, p. 37-38.
- TROIN J.-F., 2010, « Désirs de gares TGV : du projet des édiles locaux au “désaménagement” du territoire », *Belgeo*, [en ligne], n°1-2.
- TROTTA-BRAMBILLA G., 2013, *Infrastructure, territoires et projets : l'exemple de la ligne ferroviaire à grande vitesse Lyon-Turin-Milan*, Thèse de doctorat, Université Grenoble Alpes, 649 p.
- UNION EUROPEENNE, 1992, « Traité de Maastricht », *Journal officiel de la Communauté européenne*, 92/C 191/01.
- UNION EUROPEENNE, 2007, « Traité de Lisbonne », Luxembourg.

UNION EUROPEENNE, 2019, "Statistical pocketbook 2019 - Transports in figures". 164 p.

VALLÉE D., 2006, „Ideen und Instrumente zum Flächensparen. Planspiel „Fläche im Kreis“ zielt auf weniger Flächenverbrauch », *Region Stuttgart aktuell – Verband Region Stuttgart*, 2006, p. 8-9.

VALLÉE D., 2019, „Stuttgart 21: Bahnknoten und Flughafenbindung », *Raumordnungsverfahren: Grundlagen, Beispiele, Empfehlungen.*, p. 127-136.

VARLET J., 1992, *L'interconnexion des réseaux de transports en Europe*, Paris, Institut du transport aérien, 198 p.

VARLET J., 2000, « Dynamique des interconnexions des réseaux de transports rapides en Europe : devenir et diffusion spatiale d'un concept géographique », *Flux*, n°41, p. 5-16.

VARLET J., 2010, « Aménager un espace européen des transports au service d'un marché intérieur », dans *L'Europe, aménager les territoires*, Paris, Armand Colin, p. 90-102.

VIERGE M., 2008, „Kosten des Projekts Stuttgart 21“, dans *Die Entzauberte Stadt. Plädoyer gegen die Selbstzerstörung*.

VILLENEUVE P., TRUELLE C., PELLETIER M., THERIAULT M., 2009, « Les conflits urbains : une approche analytique », *Environnement Urbain / Urban Environment*, Vol.3.

VOISIN C., 2012, *Die Gestaltung von neuen öffentlichen Räumen im Stadtzentrum von Dresden und Chemnitz: Welche Räume für welche Gesellschaft?* Thèse de doctorat, Université Lumière Lyon 2 et Technische Universität de Dresde, 935 p.

VOLIN A., 2012, *L'implication du Land du BW dans la macro-région Danube.*, Mémoire de Master 1 géographie, ENS de Lyon, 150 p.

VOLIN A., 2013, « La question des sources en géographie : polysémie danubienne », *Horizons Diplomatiques*, n°3.

VOLIN A., 2015, « Corridor transeuropéen de transport et opposition à un projet d'aménagement : le chantier contesté de la gare de Stuttgart », *Revue Géographique de l'Est*, Vol.55, n°3-4.

VOLIN A., 2016, « Travail doctoral de terrain à Stuttgart, une géographe à la recherche de matériaux : la construction de mon corpus au travers de la ville », *Germanofil* [en ligne].

VOLIN A., 2018a, « Rénovation à Stuttgart : spatialité des mobilisations citoyennes autour de la gare centrale », dans *La ville est à nous ! Aménagement urbain et mobilisations sociales depuis le Moyen Âge.*, Paris, Éditions de la Sorbonne, p. 95-115.

VOLIN A., 2018b, « L'aménagement des territoires par les transports durables : le défi européen de la grande vitesse ferroviaire », dans *Transition écologique et durabilité : politiques et acteurs*, Francfort, Campus Verlag, p. 269-291.

VOLIN A., ROLLAND L., COUDROY DE LILLE L., 2018, « La justice spatiale : regard français et allemands en géographie et aménagement », *Revue d'Allemagne et des pays de langue allemande*, Vol.50, n°1, p. 9-25.

VOLVEY A., CALBERAC Y., HOUSSAY-HOLZSCHUCH M., 2012, « Terrains de je. (Du) sujet (au) géographique. », *Annales de géographie*, Vol.5, n°687-688, p. 441-461.

VON GERKAN M., 1996, „Renaissance der Bahnhöfe als Nukleus des Städtebaus“, dans *Renaissance der Bahnhöfe.*, Wiesbaden, Vieweg Verlag, p. 17-63.

VON HIRSCHHAUSEN B., 1996, *Nouvelles campagnes roumaines : les débuts de l'après-socialisme*, Thèse de doctorat, Université Panthéon Sorbonne Paris 1, 324 p.

VON MIL, 2018, „S-21-Schau wird 20 Jahre alt“, *Stuttgarter Zeitung*.

WAIMER F., NOACK T., SCHMID A., BECHMANN R., 2019, „From Informed Parametric Design to Fabrication: The Complex Reinforced Concrete Shell of the Railway Station Stuttgart 21.“, dans *Waimer F., et al. In Impact: Design With All Senses: Proceedings of the Design Modelling Symposium*, Springer Verlag, p. 390-400.

WALTER F., 2011, „Studie über “Wutbürger”. Alt, stur, egoistisch“, *Der Spiegel*.

WALTER, F. (dir.), 2013, *Die neue Macht der Bürger. Was motiviert die Protestbewegungen?* Reinbek, Rowohlt, Reinbek, Rowohlt, 352 p.

WALTER-ROGG M., SOJER M., 2006, "Governance and spatial discontinuities: Reterritorialization or a new polarization of metropolitan spaces?", INRS-Urbanisation, Montréal, 2006.

WEBER F., 2013, *Soziale Stadt - Politique de la Ville - Politische Logiken (Re-)Produktion kultureller Differenzierungen in quartiersbezogenen Stadtpolitiken in Deutschland und Frankreich*, Springer Verlag, 264 p.

WEBER R., WEHLING H.-G., 2006, *Baden-Württemberg. Gesellschaft, Geschichte, Politik*, Stuttgart, Landeszentrale für politische Bildung BW (Schriften für politischen Landeskunde), 321 p.

WEDLER J., 2001, „Entwicklung und Effekte des Projekts Stuttgart 21“, *Eisenbahntechnische Rundschau*, Vol.50, n°6, p. 345-356.

WEITZ S., WEITZ U., 2010, *Der Stuttgarter Bauzaun. Phantasie des Protests*, 2^e édition, Tübingen, Sillerburg Verlag, 91 p.

WERNERT C., 2019, *L'historicité de la transition énergétique bas carbone : analyse comparée des politiques locales énergie-climat dans 4 régions allemandes et françaises (Pays de la Loire, Lorraine, Sarre et Bade-Wurtemberg)*, Thèse de doctorat, Université du Mans, 594 p.

WILLING R., 2013, „Es geht rund. An der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm wird kräftig gearbeitet“, *Region Stuttgart aktuell – Verband Region Stuttgart*.

- WINTER, 1998, « Neue Bahnhöfe ... neue Städte: Zusammenfassung der Seminarbeiträge Wintersemester 1996/97 », Städtebau-Institut Universität Stuttgart.
- WITTKE W., ERDEM Y., SOLAK T., 2007, “New high-speed railway lines Stuttgart 21 and Wendlingen-Ulm: Approximately 100 km of tunnels. Underground Space Use”, dans *Analysis of the Past and Lessons for the future.*, Taylor et Francis, p. 771-778.
- WOESSNER R., 2014, « L’Europe de la grande vitesse ferroviaire, diversités nationales et logiques métropolitaines », *Géoconfluences*, [en ligne].
- WOLF W., 1995, *Stuttgart 21 Hauptbahnhof im Untergrund*, Köln, Neuer ISP Verlag, 95 p.
- WOLF W., 2011, „Stuttgart 21. Ein Projekt und sieben Lügen“, dans *Stuttgart 21 oder wem gehört die Stadt?* PapyRossa-Verlag.
- WOLF W., 2017, *Abgründig + bodenlos. Stuttgart 21 und sein absehbares Scheitern*, Cologne, PapyRossa-Verlag, 319 p.
- WOLFF J.-P., 2005, « La politique de régionalisation et de libéralisation ferroviaire en Allemagne, l’exemple de la Basse-saxe », *Annales de géographie*, Tome114, n°646, p. 602-616.
- WOLFRAM M., 2003, *Planning the integration of the High-Speed Train – a discourse analytical study in four European regions.*, Thèse de doctorat, Université de Stuttgart, 284 p.
- WOLFRAM M., 2004, « La production de “catalyseurs métropolitains” l’exemple de la transformation des politiques urbaines à Stuttgart », *Horizons diplomatiques*, p. 73-112.
- WOLKOWITSCH M., 1973, *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin. 381 p.
- WOLKOWITSCH M., 1992, *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin, 191 p.
- WUCHERPFENNIG C., 2006, *Bahnhof: (stadt)gesellschaftlicher Mikrokosmos im Wandel. Eine neue kulturgeographische*, Verlag der Carl von Ossietzky Universität Oldenburg. 261 p.
- WULFHORST G., 2007, « L’intégration entre politiques territoriales et politiques des transports en Allemagne : l’exemple de la région urbaine de Stuttgart », *Flux*, Vol.3, n°69, p. 63-72.
- WULFHORST R., 2011, „Konsequenzen aus “Stuttgart 21”: Vorschläge zur Verbesserung der Bürgerbeteiligung“, *Die öffentliche Verwaltung: DÖV; Zeitschrift für öffentliches Recht und Verwaltungswissenschaft*, Vol.64, n°15, p. 581-589.
- WÜPPER T., 2019, „Stuttgart 21. Kosten für Stuttgart 21 steigen erneut“, *Stuttgarter Zeitung*.
- ZEMBRI P., 1993, « TGV et réseau ferré classique : des rendez-vous manqués ? », *Annales de Géographie*, Tome102, n°571, p. 282-295.
- ZIEGER J., 2011, „Erklärung der Oberbürgermeister der Region S21“, *Forum Stadt - Stuttgart 21 Reflexionen*, 2011.

Sitographie

- Site du BPSU

URL : <https://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/aktuell/>

- Site de la municipalité de Stuttgart, page consacrée au BPSU

URL : <https://www.stuttgart.de/leben/stadtentwicklung/bahnprojekt-stuttgart-ulm/>

- Site de l'Initiative Magistrale pour l'Europe

URL : <https://magistrale.org/>

- Site de statistiques (avec atlas) de la ville de Stuttgart

URL :

<https://statistik.stuttgart.de/statistiken/statistikatlas/atlas/atlas.html?indikator=i0&select=00>

- Site de statistiques socio-économiques (avec atlas) de la ville de Stuttgart

URL : <https://statistik.stuttgart.de/statistiken/sozialmonitoring/atlas/Stadtteile/out/atlas.html>

- Site de statistiques électorales (avec atlas) de la ville de Stuttgart

URL :

<https://statistik.stuttgart.de/statistiken/wahlenatlas/atlas/atlas.html?indicator=i32&select=00>

- Site de statistiques du *Land* du BW

URL : <https://www.statistik-bw.de/>

- Site de statistiques fédérales

URL : https://www.destatis.de/DE/Home/_inhalt.html

- Géoportail de la ville de la Stuttgart

URL :

<https://gis6.stuttgart.de/maps/index.html?karte=leben&embedded=false#basemap=0&scale=144447¢erX=1021394.4300392324¢erY=6237484.397593873>

- Géoportail du *Land* du BW

URL : <https://www.geoportal-bw.de/>

- Atlas historique du BW

URL : <https://www.leo-bw.de/web/guest/themen/historischer-atlas-von-baden-wuerttemberg>

Schlichtung – conciliation (2010)

- Site officiel

URL : http://www.schlichtung-s21.de/begruessung_schlichtung.html

- Site de la *Landeszentrale für politische Bildung BW*

URL : <https://www.lpb-bw.de/schlichtung-s21>

Table des cartes

Carte 1 : Découpage du BW après la Seconde Guerre mondiale (entre 1945 et 1952)	78
Carte 2 : Découpage du <i>Land</i> en districts, régions et arrondissements	81
Carte 3 : Répartition de la population par commune, à l'échelle du <i>Land</i> du BW en 2018	88
Carte 4 : Réseau ferré allemand en 1999	118
Carte 5 : Réseau ferré allemand, réservé aux longues distances, en 2000	120
Carte 6 : Qualité des liaisons ferroviaires intermétropolitaines en 2006	121
Carte 7 : Densité de voies ferrées par pays de l'UE en 2017	123
Carte 8 : Densité de voies ferrées LGV par pays de l'UE en 2017	123
Carte 9 : Localisation des 30 Projets prioritaires	128
Carte 10 : Présentation des dix corridors paneuropéens de transport	131
Carte 11 : Réseau central des corridors transeuropéens de transport à l'horizon 2030.....	134
Carte 12 : Tracé du Projet Prioritaire 17 et son état d'avancement fin 2013	136
Carte 13 : Répartition des projets par pays-hôte	141
Carte 14 : Localisation des Manifestation du lundi durant la période d'étude (26/10/2009- 03/02/2020)	363
Carte 15 : Localisation des différents Forums contre les GPII (2011-2016)	379
Carte 16 : Localisation des <i>Ortsgruppen</i> présents sur le territoire national.....	402
Carte 17 : Répartition des <i>Ortsgruppen</i> à l'échelle du <i>Land</i> dans les arrondissements.....	405
Carte 18 : Répartition des <i>Ortsgruppen</i> à l'échelle du <i>Land</i> dans les régions	406
Carte 19 : Tracé de la future ligne ferroviaire entre Ulm (BW) et Augsburg (Bavière).....	419

Table des figures

Figure 1 : Bras de fer entre le chantier du projet Stuttgart 21 et les opposants qui manifestent chaque lundi depuis 10 ans („10 Jahre Montagsdemo“)	12
Figure 2 : Présentation des projets Stuttgart 21 et Nouvelle LGV Wendlingen-Ulm	21
Figure 3 : Le couple conflits-territoires appliqué à notre sujet	38
Figure 4 : Synthèse des apports épistémologiques en géographie francophone sur l'Allemagne	48
Figure 5 : Publications par année de parution	50
Figure 6 : Répartition par discipline de l'ensemble des publications scientifiques	50
Figure 7 : Disciplines des différentes publications en soutien à Stuttgart 21 et mention du thème choisi	56
Figure 8 : La contestation à S21 dans les publications en sciences humaines et sociales	62
Figure 9 : Chronologie politique (1945-2020) aux échelons nationaux, régionaux et locaux	69
Figure 10 : Plan de la Cité Weissenhof présentant les œuvres des architectes	72
Figure 11 : Évolution de la population dans six métropoles allemandes (1990-2020)	74
Figure 12 : Évolution de la population de la ville de Stuttgart (1950-2020)	75
Figure 13 : Schéma de situation des deux premières gares dans l'arrondissement Stuttgart-centre	104
Figure 14 : Entrée de la gare dans la <i>Schlossstrasse</i> , 1853	105
Figure 15 : Travaux de construction du métro durant la décennie 1970	111
Figure 16 : Panorama de l'évolution du kilométrage des voies ferrées en Allemagne (1970-2015)	121
Figure 17 : Panorama de l'évolution du kilométrage des voies ferrées LGV dans l'UE et part par rapport à l'ensemble du parc ferroviaire allemand (1990-2015)	122
Figure 18 : Historique de la mise en place des projets prioritaires et des corridors paneuropéens	132
Figure 19 : Présentation du corridor Rhin-Danube en septembre 2017	139
Figure 20 : Présentation détaillée des cinq branches du corridor Rhin-Danube	140
Figure 21 : Répartition des projets de la catégorie Transports, par mode de transport	141
Figure 22 : Présentation des jeux d'acteurs du projet ferroviaire Stuttgart-Ulm	186
Figure 23 : Vue d'ensemble du projet ferroviaire Stuttgart-Ulm avec les différentes sections de travaux	187
Figure 24 : Vue d'ensemble du projet Stuttgart 21	189
Figure 25 : Présentation générale des territoires intra-urbains du projet Stuttgart 21	190
Figure 26 : Vue d'ensemble de trois Projets 21	194
Figure 27 : Plan des travaux détaillant les six sections (1.1 à 1.6.)	202
Figure 28 : Branche Filder du projet Stuttgart 21, travaux entre la gare centrale et Wendlingen	203
Figure 29 : Schéma général du projet Stuttgart 21	205
Figure 30 : Classification des acteurs selon leur appartenance à la sphère politique (colonne)	211
Figure 31 : Répartition des contributions financières (en millions €) au projet Stuttgart 21 par acteur	216
Figure 32 : Plan du centre-ville de Stuttgart en 1990 avec la délimitation (en rouge) des espaces du projet Stuttgart 21	218
Figure 33 : Plan du centre-ville de Stuttgart en 2000 avec la délimitation (en rouge) des espaces du projet Stuttgart 21	218

Figure 34 : Plan du parvis nord de la gare, vue sur les puits de lumière.....	219
Figure 35 : Vue en coupe de la distribution des flux à l'intérieur de la gare (projet prévu) ..	219
Figure 36 : Vue en 3D sur l'étage -1	220
Figure 37 : Vue en 3D sur l'intérieur du bâtiment (étage 1)	220
Figure 38 : Vue sur les quais de la gare centrale de Stuttgart, le jour du lancement des travaux	224
Figure 39 : Plaquette d'informations au sujet du <i>Bahnprojekt Stuttgart-Ulm</i> à destination des habitants	224
Figure 40 : Panorama de l'évolution des travaux dans le <i>Mittlerer Schlossgarten</i> (2010-2020)	227
Figure 41 : îlots du quartier Europe.....	231
Figure 42 : Bâtiments remarquables construits au sein du nouveau quartier Europe	234
Figure 43 : Autres bâtiments remarquables au sein du nouveau quartier Europe.....	235
Figure 44 : Plan de Pesch & associés	240
Figure 45 : Vue en 3D du futur nouveau quartier, d'après les plans proposés par Asp/Kober	242
Figure 46 : Plan des travaux détaillant les cinq sections (2.1. à 2.5.)	251
Figure 47 : Vue aérienne de l'aéroport de Stuttgart et de la foire-exposition	253
Figure 48 : Liaisons aériennes assurées par l'aéroport de Stuttgart en 2020	255
Figure 49 : Temps de trajets entre l'aéroport/foire-exposition et les principales villes environnantes	259
Figure 50 : Variantes du tracé entre Stuttgart (gare centrale) et Wendlingen.....	265
Figure 51 : Branche Jura souabe du projet Nouvelle LGV W-U, travaux entre Wendlingen et Ulm.....	268
Figure 52 : Répartition du financement de la NBS Wendlingen-Ulm en millions €	270
Figure 53 : Temps de parcours entre différentes villes du BW	275
Figure 54 : Situation de Merklingen au sein des espaces méridionaux du <i>Land</i> du BW	278
Figure 55 : Travaux de construction de la nouvelle gare et du tunnel ferroviaire dans la commune de Merklingen.....	281
Figure 56 : Plan du projet <i>Citybahnhof</i> Ulm précisant les différents quartiers concernés	289
Figure 57 : Plan de réaménagement du quartier Dichter.....	290
Figure 58 : Construction schématique des chapitres 6 et 7	298
Figure 59 : Composition du conflit de territoire, d'après Jean-Marc Dziedzicki	302
Figure 60 : Pancarte d'opposition au coût du projet	308
Figure 61 : Extrait d'une pancarte d'opposants au sujet de la nature de l'investissement financé	308
Figure 62 : Dessin satirique de la politique menée par la DB au sujet des discussions avec les opposants.....	310
Figure 63 : Caricature de l'affiche du film <i>Le Parrain</i> de Francis Ford Coppola	312
Figure 64 : Affiche satirique représentant les porteurs du projet contesté par l'opposition ..	312
Figure 65 : La démocratie démolie, par erreur, par la DB lors des travaux dans le cadre du projet Stuttgart 21	312
Figure 66 : Dessin satirique montrant la destruction du parc du château et l'endommagement des nappes souterraines du fait des travaux menés par la DB.....	315
Figure 67 : Dessin montrant la chaîne humaine constituée par les opposants pour éviter la destruction massive de la gare.....	318
Figure 68 : Dessin représentant une boîte de Lego fictive sur le thème de la destruction de la gare de Stuttgart	318
Figure 69 : Perspective kafkaïenne dénonçant le dysfonctionnement du système de la nouvelle gare centrale de Stuttgart.....	320

Figure 70 : Dessin satirique montrant les ambitions européennes de Stefan Mappus	324
Figure 71 : Catégorisation des groupes d'acteurs de l'opposition	328
Figure 72 : Extrait de l'ouvrage pour enfant <i>Madame Schächtele veut garder sa maison</i>	331
Figure 73 : Dessin satirique représentant les motifs d'opposition	338
Figure 74 : Dessin satirique reprenant les motifs de la contestation	338
Figure 75 : Recension des articles du journal <i>Die Zeit</i> (2010-2011) ayant pour sujet Stuttgart 21	345
Figure 76 : Recension des reportages (en français ou en allemand) du média <i>Euronews</i> (2010- 2011).....	346
Figure 77 : Localisation des lieux occupés par les opposants à Stuttgart 21	348
Figure 78 : Sticker contre S21 inspiré de l'artiste Edvard Munch	349
Figure 79 : Sticker contre S21	349
Figure 80 : Logo des conférences de sauvegarde de l'aile sud de la gare.....	353
Figure 81 : Affiche pour un rassemblement au sujet des « Gares pour le XXI ^{ème} siècle »	354
Figure 82 : Prospectus annonçant un rassemblement pour l'anniversaire des quatre ans de la <i>Mahnwache</i>	359
Figure 83 : Analyse spatio-temporelle des rassemblements durant les Manifestations du lundi (ML)	365
Figure 84 : Frise des différents événements liés aux Forums européens contre les GPII.....	378
Figure 85 : Pancarte symbole des GPII avec les différents projets contestés représentés	381
Figure 86 : Affiche de présentation du 3 ^{ème} Forum européen contre les GPII (recto)	383
Figure 87 : Affiche de présentation du 3 ^{ème} Forum européen contre les GPII (verso).....	383
Figure 88 : Reconnaissance mutuelle entre opposition locale et réseaux de contestation	385
Figure 89 : Interactions entre les différents projets et le réseau GPII	388
Figure 90 : Dessin satirique montrant le passage de relais entre les « projets fiasco ».....	396
Figure 91 : Dessin satirique illustrant les trois projets comme des radeaux échoués en pleine mer.....	396
Figure 92 : « Cathédrale du progrès ou magnificence humaine ».....	411
Figure 93 : Lecture systémique des jeux d'acteurs entre <i>Land</i> du BW et UE	436
Figure 94 : Évolution du nombre de touristes dans la région métropolitaine de Stuttgart (2010- 2018).....	466
Figure 95 : Évolution du nombre de touristes dans la ville de Stuttgart (2010-2018)	466
Figure 96 : Le nouveau cœur de l'Europe : projet ferroviaire Stuttgart-Ulm	468
Figure 97 : Reconfigurations actuelles et territoriales à travers le projet Stuttgart 21 et la LGV Wendlingen-Ulm.....	475

Table des photographies

Photo 1 : Vue sur la Maison Le Corbusier,	72
Photo 2 : Bâtiment du Metropol-Kino,.....	105
Photo 3 : Vue sur la construction de la gare.....	108
Photo 4 : Vue d'ensemble sur la gare dans les années 1930	108
Photo 5 : Vue sur le « Grand hall de l'aile sud », sculpture en l'hommage de Guillaume II de Wurtemberg.....	108
Photo 6 : Vue sur la gare depuis <i>Heilbronner Strasse</i> (artère centrale et hall sud).....	109
Photo 7 : Vue sur la Tour de la gare et les destructions de la Seconde Guerre mondiale, 1949	110
Photo 8 : Vue sur la gare depuis le Nord en 1964.....	110
Photo 9 : Vue sur le hall central, 2015	110
Photo 10 : Vue sur le « Grand hall »	110
Photo 11 : Porteur pour enfant ICE.....	184
Photo 12 : Pancarte de présentation du <i>Bahnprojekt Stuttgart-Ulm</i> (espaces et acteurs), focus sur la section 1.1.....	209
Photo 13 : Vue sur les travaux de la gare (bâtiment amputé de ses deux ailes),.....	219
Photo 14 : Panneau d'informations situé dans la gare centrale afin d'indiquer les espaces en travaux.....	224
Photo 15 : Informations au sujet des travaux de construction des futurs voies et quais	225
Photo 16 : Informations aux citoyens <i>via</i> les Techniques d'Information et de Communication	226
Photo 17 : Travaux dans le quartier Europe pour la construction d'une nouvelle station de métro.....	230
Photo 18 : Nouvelle station de métro, <i>Budapester Platz</i>	230
Photo 19 : Zone de protection des arts – rue quartier nord de la gare [encadré haut].....	244
Photo 20 : Intérieur du quartier Wagenhallen, vue sur des conteneurs occupés par des artistes	245
Photo 21 : Entrée du Mémorial « Symbole du souvenir »,	246
Photo 22 : Intérieur du Mémorial, voies ferrées en partance pour des camps de concentration	246
Photo 23 : Travaux d'aménagements ferroviaire, vue sur le centre d'informations du projet ferroviaire Stuttgart-Ulm (<i>BPSU</i>)	287
Photo 24 : Présentation du projet pour la rénovation du quartier Sedelhöfe.....	290
Photo 25 : Pavillon de présentation du projet <i>Citybahnhof</i> Ulm. Parvis de la gare d'Ulm....	292
Photo 26 : Inscriptions d'opposition au projet, situées sur les installations délimitant le chantier	310
Photo 27 : Pancarte de protestation contre les acteurs politiques et économiques.....	310
Photo 28 : Banderole d'opposants à Stuttgart 21	313
Photo 29 : Banderole en faveur de la protection des sources d'eaux minérales	313
Photo 30 : Soutien aux arbres du Parc médian du château pour éviter la destruction, 2010..	316
Photo 31 : Occupation des arbres et du Parc médian du château fin d'éviter l'abattage des végétaux	316
Photo 32 : Dessin satirique montrant les conséquences des travaux sur le réseau de métro..	321
Photo 33 : Affiche satirique montrant les conséquences des travaux sur la cadence du métro – appel à signature de la pétition.....	321
Photo 34 : Sticker d'opposition à la nouvelle LGV entre Wendlingen et Ulm.....	324

Photo 35 : Sticker contre S21 apposé sur un lampadaire de la ville	349
Photo 36 : Vélo d'un opposant garé	349
Photo 37 : Sticker contre S21 apposé.....	349
Photo 38 (haut) : Agrandissement de la pancarte comportant chiffres-clés sur le projet Stuttgart 21	359
Photo 39 (bas) : Stand <i>Mahnwache</i>	359
Photo 40 : Manifestation du lundi	361
Photo 41 : Manifestation du lundi	361
Photo 42 : Manifestation du lundi	361
Photo 43 : Drapeau grec porté par des manifestants Manifestation du lundi (15/06/2015 – ONP 9).....	392
Photo 44 : Croix funéraire désignant.....	392
Photo 45 : Pancarte d'opposition à la chancelière Angela Merkel	395
Photo 46 : Pancartes d'opposition à Angela Merkel ainsi que d'autres personnalités politiques	395
Photo 47 : Groupe de coureurs avec des dossards « Stuttgart a du sens »	422
Photo 48 : Stand d'informations en faveur de Stuttgart 21, installé devant la gare centrale .	422
Photo 49 : Lâcher de ballon lors du second grand rassemblement pour Stuttgart 21 le 20/11/2010,.....	422
Photo 50 : Outils de communication en faveur du projet Stuttgart 21 et du <i>Land</i> du BW	424
Photo 51 : Outils de communication en faveur du projet Stuttgart 21 et de l'UE	424
Photo 52 : Vue depuis l'extérieur de la nouvelle bibliothèque municipale centrale de Stuttgart	448
Photo 53 : Vue depuis l'intérieur de la bibliothèque.....	448
Photo 54 : Vue de l'ensemble du bâtiment de la bibliothèque centrale municipale (encadré)	448
Photo 55 : Valorisation du patrimoine de la ville.....	471

Table des tableaux

Tableau 1 : Données socio-économiques 2018 à l'échelle de la Région métropolitaine de Stuttgart	76
Tableau 2 : Données socio-économiques 2018 concernant le BW,	83
Tableau 3 : Présentation des différents échelons administratifs allemand	89
Tableau 4 : Données socio-économiques (2018) à l'échelle des districts au sein du <i>Land</i> du BW	90
Tableau 5 : Comparatif des données socio-économiques du <i>Land</i> du BW et de l'UE à 28 en 2018	96
Tableau 6 : Classement des villes allemandes dans le GaWC (2000-2020)	98
Tableau 7 : Budget du Projet Prioritaire n°17 (d'après le budget établi en 2006)	137
Tableau 8 : Répartition des projets par type	140
Tableau 9 : Composition des membres de l'association Magistrale pour l'Europe	146
Tableau 10 : Lieux et durées des terrains	163
Tableau 11 : Classement des entretiens par pays et échelles concernés,	166
Tableau 12 : Récapitulatif des observations non participantes réalisées sur le terrain	168
Tableau 13 : Inventaire de l'iconographie de la contestation	170
Tableau 14 : Extrait de la base de données concernant la spatialisation des Manifestations du lundi (2009-2020)	172
Tableau 15 : Présentation des différents lieux dans lesquels se déroulent les ML	173
Tableau 16 : Présentation des différentes sources électroniques utilisées	174
Tableau 17 : Présentation des sources électroniques utilisées pour le recueil des données ...	175
Tableau 18: Extrait de la base de données concernant les <i>Ortsgruppen</i>	175
Tableau 19 : Inventaire du patrimoine (urbain)	176
Tableau 20 : Extrait de la base de données concernant les articles de l'hebdomadaire <i>Die Zeit</i>	180
Tableau 21 : Extrait de la base de données concernant des articles d' <i>Euronews</i>	180
Tableau 22 : Présentation de trois projets terminés ou toujours en cours	196
Tableau 23 : Évolution des coûts du projet Stuttgart 21 entre 1995 et 2018	215
Tableau 24 : Profil type de l'opposant à Stuttgart 21	333
Tableau 25 : Typologie des manifestants contre Stuttgart 21	334
Tableau 26 : Présentation des trois grands projets d'infrastructure en Allemagne	397
Tableau 27 : Influence des acteurs émergents sur les décisions prises à une échelle plus petite	430
Tableau 28 : Classement des villes participant au réseau « Quatre moteurs pour l'Europe »	438
Tableau 29 : Hiérarchie des échelons en fonction du projet considéré et du positionnement des acteurs	441
Tableau 30 : Classement des villes participant au projet Magistrale pour l'Europe	462

Table des matières

Remerciements	4
Sommaire.....	8
Sigles	9
Introduction générale.....	13
Regard du géographe sur ce vaste projet contesté.....	14
Un contexte sociétal foisonnant	14
Un contexte institutionnel propice à mon étude.....	16
Réflexions à la croisée d'objets de recherche « tendance »	17
Thématiques actuelles sur un terrain confidentiel.....	17
Nécessaire de voyage pour aborder le manuscrit	20
Itinéraire de notre trajet	23
Le discours du chef de bord	23
La composition du train.....	23
Partie I : La boîte à outils de la thèse – Préambule pour être sur de bons rails.....	26
Chapitre 1 : Un état de l'art thématique et régional	27
1.1 : Un triple cadrage épistémologique	27
1.1.1. : Géographie des transports, des infrastructures et des gares.....	28
1.1.2. : Géographie des conflits d'aménagement.....	35
1.1.3. : Géographie de l'Allemagne, intérêts des chercheurs français pour l'espace outré-Rhin.....	42
1.2 : Les travaux sur S21 : un sujet controversé qui passionne depuis 30 ans.....	49
1.2.1. : Stuttgart 21 envisagé comme un projet d'aménagement ferroviaire et urbain	52
1.2.2. : Stuttgart 21 envisagé comme un projet contesté.....	57
1.3 : Nos trois hypothèses de recherche.....	63
Chapitre 2 : « Le TGV en direction de Stuttgart va partir » : terrain de thèse, territoires de projets.....	68
2.1 : Stuttgart et le BW dans le territoire allemand : portrait d'un <i>Land</i> discret et puissant	70
2.1.1. : La construction d'une métropole régionale : géohistoire d'une ville séculaire	70
2.1.2. : Le BW : un <i>Land</i> récent (post 1952) qui reste une force économique et démographique dans l'Allemagne réunifiée.....	78
2.1.3. : Quelle place pour Stuttgart dans les systèmes urbains nationaux, européens et mondiaux ?	93
2.2 : La construction du réseau ferroviaire et du territoire régional.....	100
2.2.1. : La construction d'un réseau régional et des premières gares à Stuttgart.....	101

2.2.2. La grande gare de Stuttgart, le monument confidentiel de Bonatz et Scholler	106
2.2.3. : L'harmonisation du réseau national et la dynamisation par la mise en place de LGV.....	116
2.3 : Le passage à l'ère européenne : l'affirmation du BW à l'échelle transnationale...	124
2.3.1. : Les politiques européennes des transports	124
2.3.2. : Le Projet Prioritaire n°17 Paris-Bratislava et son successeur le corridor n°9 Rhin-Danube	135
2.3.3. : La Magistrale pour l'Europe – <i>Magistrale für Europa</i>	143
Chapitre 3 : Méthodes et outils de la thèse.....	154
3.1 : La profession de foi du chercheur : choix de la démarche inductive, positionnement du chercheur et terrain exploratoire	155
3.1.1. Choix de la démarche de recherche inductive.....	155
3.1.2. La thèse dans le programme de recherche franco-allemand « Saisir l'Europe- <i>Europa als Herausforderung</i> »	156
3.1.3. Question de la position du chercheur	157
3.1.4. Les terrains exploratoires	160
3.2 : Les données du terrain	162
3.2.1. : Les entretiens semi-directifs	165
3.2.2. : Relevés et traitements des données sur la contestation	167
3.2.3 : Comment rendre compte de l'évolution d'un projet d'aménagement par la photographie ?.....	176
3.2.4. : L'apport de données complémentaires par l'analyse statistique d'articles de presse.....	177
Partie II : Stuttgart 21 et la nouvelle LGV Wendlingen-Ulm : deux projets imbriqués pour le réaménagement de la ville-capitale et du <i>Land</i>	184
Chapitre 4 : Stuttgart 21, un projet d'aménagement à la fois ferroviaire et de réhabilitation urbaine.....	188
4.1 : Stuttgart 21, un projet par et pour les acteurs nationaux épaulés par les acteurs locaux	191
4.1.1. : Le grand projet de la DB, les gares pour le XXIème siècle.....	191
4.1.2. : Copilotage du projet par les acteurs du Bund, du <i>Land</i> , de la VRS et de la ville	200
4.1.3. : Un vaste chantier ferroviaire dans la ville-capitale du <i>Land</i>	217
4.2 : Stuttgart 21, un projet par et pour les acteurs locaux	228
4.2.1 : La création d'un nouveau quartier de gare standardisé, le quartier Europe....	230
4.2.2 : Un projet de réhabilitation urbaine de grande ampleur dans le centre-ville, le quartier Rosenstein.....	238
Chapitre 5 : Cap à l'est, la nouvelle LGV Wendlingen-Ulm	250
5.1 : Complémentarité de la nouvelle ligne par rapport à Stuttgart 21, la prise en compte de l'échelle régionale	252

5.1.1. : Compétitivité de l'intermodalité dans la métropole de Stuttgart, faire exister l'aéroport	253
5.1.2. : Un plan régional des transports amélioré au cœur de la stratégie nationale allemande	263
5.2 : Le mythe structurant de la grande vitesse	274
5.2.1. : Grande vitesse, attractivité et compétitivité au service des grands pôles urbains	274
5.2.2. : Ulm, une ville ouverte sur l'UE	285
Partie III : Singularité et généricité de l'opposition au(x) projets(s).....	296
Chapitre 6 : Un conflit d'aménagement ancré dans un terreau local	299
6.1 : Essai de définition du conflit.....	300
6.1.1. : Théorisation du conflit autour de Stuttgart 21 : comprendre le couple conflit/territoire	300
6.1.2. : Les motifs de l'opposition.....	306
6.1.3. : Esquisse de portrait(s) des opposants.....	326
6.2 : Cheminer à travers l'espace et le temps de la contestation	339
6.2.1. : La première phase (1995-2007) : la formation des groupes d'opposition	340
6.2.2. : La deuxième phase (2008-2011) : densification humaine et spatiale de l'action des opposants Forte médiatisation des événements	343
6.2.3. : La troisième phase (depuis 2011) : l'opposition se transforme après le référendum	353
Chapitre 7 : Essai de généralisation par la prise en compte des autres échelles de la contestation.....	369
7.1 : Stuttgart 21 et les Grands Projets Inutiles et Imposés.....	369
7.1.1. : Les GPII : une expérimentation de mise en réseau des luttes	370
7.1.2. : L'opposition à Stuttgart 21, actrice ou simple participante aux GPII ?.....	384
7.2 : Changement d'échelle des motifs de contestation	390
7.2.1. : Autres terrains, autres luttes	390
7.2.2. : un ancrage local de l'opposition qui perdure : la lutte par, pour et sur l'espace continue	399
Partie IV : Ce que produit le conflit d'aménagement sur les acteurs et les territoires.....	411
Chapitre 8 : Reconfiguration de l'échiquier d'acteurs	413
8.1 : Les acteurs du terrain s'imposent dans le <i>Land</i>	413
8.1.1. : Émergence de nouveaux acteurs forts dans le <i>Land</i> : les acteurs institutionnels métropolitains.....	414
8.1.2. : Émergence de nouveaux acteurs forts dans le <i>Land</i> : les acteurs de la société civile.....	420
8.2 : L'affirmation des régions en Europe : regroupement d'acteurs en dehors des cadres nationaux	431

8.2.1. : Les institutions et organisations implantées dans le <i>Land</i>	431
8.2.2. : Les organisations transnationales mettent en lumière le BW	437
Chapitre 9 : La gare dans la ville, le nœud et la ligne – effets (im)matériels d’un vaste projet ferroviaire et urbain.....	444
9.1 : Un nouveau nœud ferroviaire dans une ville en chantier.....	445
9.1.1. : La réhabilitation de la gare centrale et son quartier : un projet emblématique à l’échelle nationale	445
9.1.2. : Primauté d’une meilleure accessibilité de la ville-capitale	453
9.2 : Les effets (im)matériels pour Stuttgart	458
9.2.1. : Une course effrénée pour le maintien d’une forte attractivité économique ...	458
9.2.2. : "We love Stuttgart" : image dépoussiérée de la ville-capitale	464
Conclusion générale	477
Les apports de la thèse	477
Éléments de résolution de la problématique et des hypothèses	477
Les apports sur la méthode et les objets de recherche.....	479
Perspectives de recherche.....	485
Annexes	487
Bibliographie	547
Sitographie.....	582
Table des cartes	583
Table des figures.....	584
Table des photographies	587
Table des tableaux	589
Table des matières	590
Résumés.....	595

Résumés

Des territoires au cœur d'un conflit d'aménagement. Stuttgart 21 et la Magistrale européenne Paris-Budapest.

Les projets de rénovation de gare et de quartier de gare sont nombreux dans les métropoles européennes suscitant un intérêt prolix chez les géographes au sujet des enjeux fonciers et des recompositions des jeux d'acteurs à l'œuvre dans ces longs projets. Deux éléments forment l'originalité de notre sujet : d'une part l'étude multiscalaire d'un axe transnational européen (La Magistrale européenne Paris-Budapest) consacré à la grande vitesse dont notre terrain, Stuttgart, constituerait le pivot ; d'autre part l'appréhension de la contestation à Stuttgart 21 à travers une analyse spatio-temporelle inédite de la lutte pour, par et sur l'espace. L'ancrage territorial de notre étude repose sur la ville-capitale du *Land* allemand du Bade-Wurtemberg qui apparaît comme une des régions les plus compétitives de l'UE et historiquement impliquée dans ses instances. Notre travail a permis de comprendre comment le projet d'aménagement ferroviaire et urbain, Stuttgart 21, a modifié matériellement l'urbanisme du centre-ville et l'ensemble des espaces régionaux concernés par la nouvelle LGV entre Stuttgart et Ulm. En parallèle nous avons exploré, à l'aide d'entretiens semi-directifs, les changements immatériels, dans la longue mise en place du projet, des relations entre les acteurs selon les échelons représentés ainsi que l'image de la ville de Stuttgart.

Mots-clés : rénovation de gare et de quartier de gare, conflit d'aménagement, grande vitesse ferroviaire, Stuttgart 21, Union européenne, Allemagne, Bade-Wurtemberg, Stuttgart.

Territories at the core of a planning conflict. Stuttgart 21 and the European Magistrale Paris-Budapest

Numerous renovation projects for train stations and their districts are set in European metropolises and arouse extensive interest among geographers on land issues and the reorganization of the actors' interactions in these long projects. The originality of this thesis resides in two elements: the multi-scale study of an European transnational axis (the European Magistrale Paris-Budapest) devoted to high speed rails, of which our field, Stuttgart, would constitute the pivot on the one hand; and the apprehension of the protest against Stuttgart 21 through an unprecedented spatio-temporal analysis of the struggle for, by and over space, on the other hand. The territorial anchorage of our study is based on the capital city of the German *Land* of Baden-Württemberg, which appears to be one of the most competitive regions in the EU and historically involved in its political bodies. Our work has enabled us to understand how the railway and urban development project, Stuttgart 21, materially modified the urban planning of the city center and all the regional spaces affected by the new high-speed line between Stuttgart and Ulm. In parallel, we explored through semi-structured interviews the intangible changes, in the long implementation of the project, the relations between the actors according to the levels represented as well as the image of the city of Stuttgart.

Keywords : Train station and train station district renovation, Land-use conflict, Highspeed rail line, Stuttgart 21, European Union, Germany, Baden-Württemberg, Stuttgart.

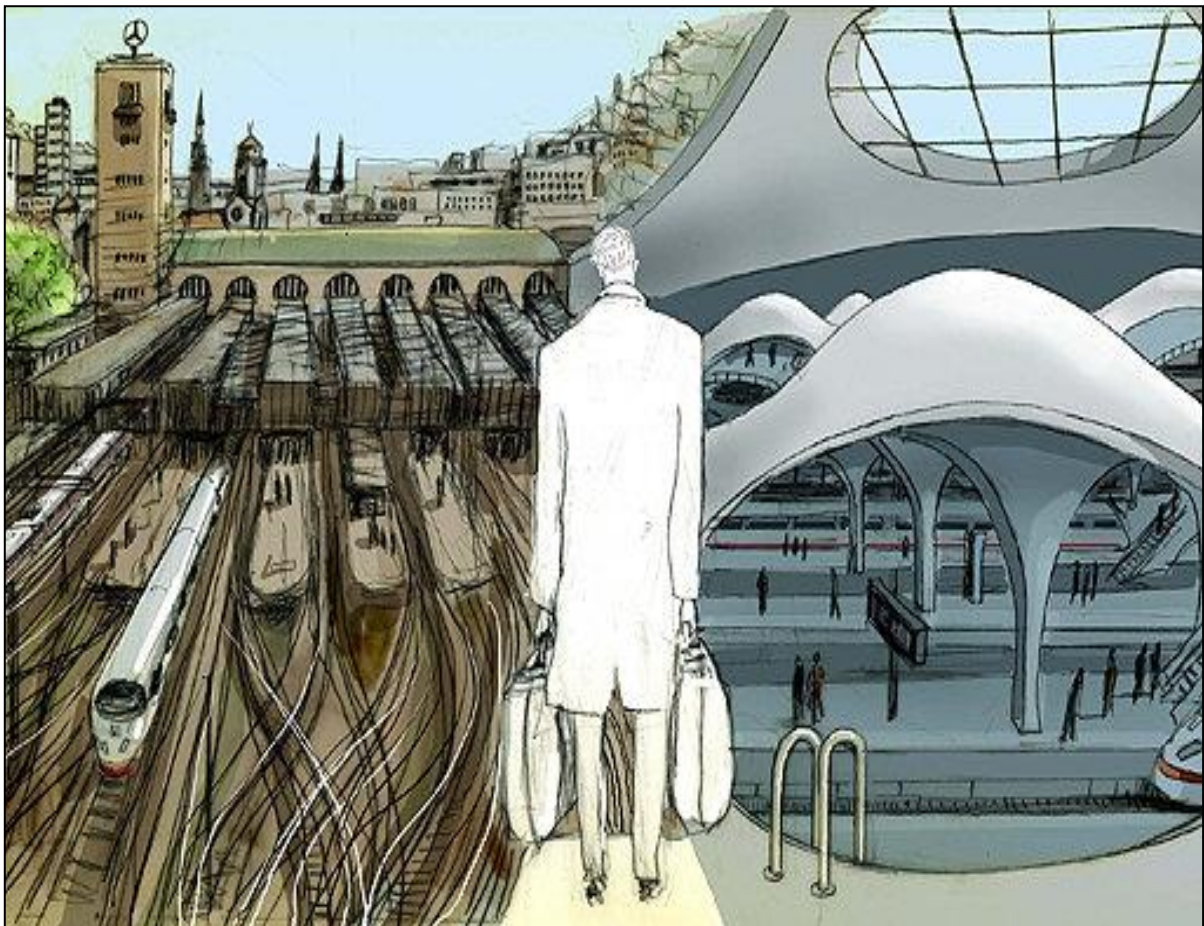
Gebiete im Zentrum eines Raumplanungskonflikts. Stuttgart 21 und die Magistrale für Europa Paris-Budapest

Bahnhöfe- und Bahnhofsviertelprojekte sind zahlreich in den europäischen Metropolen. Sie schaffen eine weitschweifige Bedeutung, für die Geographen, über Bodenthema und neue Darstellung der Akteure spielen in diesen langen Projekten. Zwei Beiträge bilden die Besonderheit unserer Doktorarbeit: einerseits die mehrstufige Studie/Analyse eines europäischen und transnationalen Verkehrsweges (die europäische Magistrale Paris-Budapest) gewidmet die Hochgeschwindigkeit mit unserem Forschungsfeld, Stuttgart, als das Zentrum unseres Bereiches; andererseits die Befürchtung der Opposition gegen Stuttgart 21, durch einen ganz neuen raum- und zeitlichen Studium der Streit bei, durch und auf dem Raum. Die räumliche Verankerung unserer Doktorarbeit ruht auf der Landeshauptstadt von Baden-Württemberg. Dieses Land erscheint wie eine der europäischen höchsten wettbewerbsfähigen Länder und die, schon lange Zeit, in der europäischen Institutionen teilt vor. Unsere Arbeit trägt zu der Stadtanalyse bei, wie das stadt- und schien Entwicklungsprojekt, Stuttgart 21, hat, praktisch weise die Stadtplanung der Innenstadt und allen regionalen Räumen auf die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm verändert. In der langen Zeit der Einsetzung des Projekts und dank Tiefeninterview, unsere Arbeit demonstriert, die immateriellen Änderungen der Beziehungen zwischen, Akteuren nach der Rangstufe, und der Widerspiegelung der Stadt.

Schlüsselwörter: Bahnhofs- und Bahnhofsviertelprojekt, Raumplanungskonflikt, Hochgeschwindigkeit, Stuttgart 21, Europäische Union, Deutschland, Baden-Württemberg, Stuttgart

« Nous devons nous y habituer : aux plus importantes croisées des chemins de notre vie,
il n'y a pas de signalisations »

Ernest Hemingway



Auteure : © Friederike Gross, 2010

Source : *Stuttgarter Zeitung* (30/09/2010). Image disponible en ligne et consultée le 15/09/2020.

URL : <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.download-special-zu-stuttgart-21.b1707f7a-73cb-4184-b411-23097c6b53cb.html>