

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

Présentée et soutenue publiquement par Guillaume CARROUET

Le 19 mars 2013

Sous la direction de Jean-Jacques BAVOUX

Résumé

La grande vitesse ferroviaire, destinée à réduire les distances-temps entre les grandes métropoles françaises et européennes, conduit à inscrire les espaces intermédiaires dans une situation peu favorable. Fortement polarisé par les grands foyers urbains qui l'encadrent, ce type d'espace est généralement réduit à son unique statut d'aire de transit. Pourtant, la branche Est, premier tronçon du projet de LGV Rhin-Rhône, de par sa dimension régionale, constitue le facteur d'émergence d'un processus de territorialisation de l'aire Rhin-Rhône. Ainsi, l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire est à l'origine de la création d'un réseau de villes qui s'étend de Dijon à Bâle. Pour répondre à cette problématique territoriale, l'analyse fine des configurations spatiales, enrichie par l'approche des représentations, permet de voir dans quelle mesure l'aire Rhin-Rhône est, à l'heure actuelle, dépourvue d'une dimension territoriale. Ensuite, l'entrée par les configurations des réseaux de transport et les pratiques de mobilité permettent de voir comment le projet de LGV Rhin-Rhône s'insère au sein de l'aire d'étude. Enfin, les trois formes d'appropriation choisies : les jeux d'acteurs dans la définition du tracé, les projets de valorisation et les stratégies de promotion territoriale associées à la nouvelle offre ferroviaire, visent à montrer comment les perceptions des gains d'accessibilité par les acteurs locaux peuvent conduire à inscrire l'aire Rhin-Rhône dans un processus de territorialisation. Cette recherche met en évidence la difficile adaptation de la grande vitesse ferroviaire à la desserte des espaces intermédiaires. La localisation des nouvelles gares TGV en périphérie des agglomérations franc-comtoises et la construction de deux contournements ferroviaires aux extrémités de la LGV, constituent des freins au développement de la grande vitesse régionale, condition pourtant nécessaire au fonctionnement territorial de l'aire Rhin-Rhône. En plus d'être un facteur du renforcement de la situation intermédiaire de l'aire Rhin-Rhône, la branche Est exacerbe les concurrences et rivalités entre territoires. En témoigne la redondance des projets de valorisation destinés à accueillir des activités tertiaires, les agglomérations, séparées seulement d'une centaine de kilomètres, adoptant des stratégies similaires. Si l'analyse de l'insertion de la branche Est au sein de l'aire Rhin-Rhône souligne la rigidité du modèle français à grande vitesse, ce cas d'étude fournit des pistes de réflexion sur l'élaboration des futurs projets de LGV, dont la réalisation sera étroitement dépendante du soutien financier des collectivités territoriales.

Abstract

High-speed rail, destined to reduce the times-distances between major French and European cities, tends to push intermediary spaces into a rather unfavorable situation. Strongly polarized by the large urban centers that surround them, these intermediary areas are usually reduced to their sole status of transit areas. However, the Eastern tract, the

first section of the LGV Rhine-Rhône project, through its regional dimension, constitutes a factor in the emergence of a territorialization process of the Rhine-Rhone area. Thus, the arrival of high speed rail is responsible for the creation of a network of cities that extends from Dijon to Basel. To address this territorial issue, a detailed analysis of spatial patterns, enriched by a representative approach, allows one to realize how devoid of any territorial dimension the Rhine-Rhône area currently is. A subsequent focus on the configurations of the transportation networks and on human-mobility practices shows how the proposed Rhine-Rhône LGV fits into the study area. Finally, the three forms of appropriation strategies selected; the stakeholders' interactions in the project delineation, the development projects and the territorial promotion strategies associated to the new rail service, are aimed at showing how perceptions of accessibility gains by local stakeholders can lead to the inclusion of the Rhine-Rhone area into a process of territorialization. This research highlights the difficult adaptation of high-speed rail to the service of intermediary spaces. The location of new TGV stations on the outskirts of Franche-Comté cities and the construction of two railway bypasses at the ends of the LGV, constitute hurdles to the development of a regional high speed network, itself a necessary pre-condition to a territorial operation of the Rhine-Rhône area. In addition to being a factor in the cementing of the intermediary situation of the Rhine-Rhône area, the Eastern tract exacerbates territorial competition and rivalry. This is further shown by the redundancy of development projects designed to accommodate tertiary activities, whereby cities, separated by a mere hundred kilometers, adopt similar strategies. While the analysis of the insertion of the Eastern tract into the Rhine-Rhone area emphasizes the rigidity of the French high-speed model, this case study provides food for thought on the development of future LGV projects, whose implementation will be closely dependent upon the financial support of local authorities.