



LA GRANDE ACCESSIBILITÉ DANS LE RHIN SUPÉRIEUR

ENTRE COMPLÉMENTARITÉ
ET CONCURRENCE



Sommaire

Introduction.....	2
Accessibilité et développement	4
Vers une complémentarité des différents territoires ?	6
Paroles des participants au débat	8
En conclusion.....	11

Longtemps tiraillée entre une position géographique et institutionnelle centrale dans l'Europe politique, mais quasi finistérienne en matière d'accessibilité, l'Alsace a adopté une posture militante pour revendiquer une accessibilité digne d'une capitale européenne, et ce notamment pour la réalisation des Lignes à Grande Vitesse Est-Européenne et Rhin-Rhône.

Dans le contexte de la mise en service des premières liaisons Marseille-Francfort de la LGV Rhin-Rhône, cinq ans après l'arrivée du TGV Est-Européen en gare de Strasbourg, la question de l'accessibilité grande distance depuis le territoire régional, et au-delà dans l'espace du Rhin Supérieur, continue de se poser.

Cet espace compte aujourd'hui près de six millions d'habitants pour presque trois millions d'emplois. Au cours des dernières années, son niveau d'accessibilité s'est vu renforcé par un certain nombre de projets, sur son territoire ou sur des territoires limitrophes. Chacune des cinq principales métropoles (Strasbourg, Karlsruhe, Bâle, Mulhouse, Fribourg) dispose d'une gare assurant des relations directes vers d'autres agglomérations de rang analogue ou supérieur, principalement sur les territoires nationaux respectifs. En outre, le territoire du Rhin Supérieur compte trois aéroports à dimension principalement européenne, en lien direct avec une ou plusieurs de ces agglomérations.

Partant de l'ensemble de ces éléments, comment peut-on réinterroger la question de la grande accessibilité ? Le territoire de l'agglomération strasbourgeoise peut-il s'affranchir des territoires limitrophes en Alsace et outre-Rhin et assurer seul le développement de son accessibilité ?

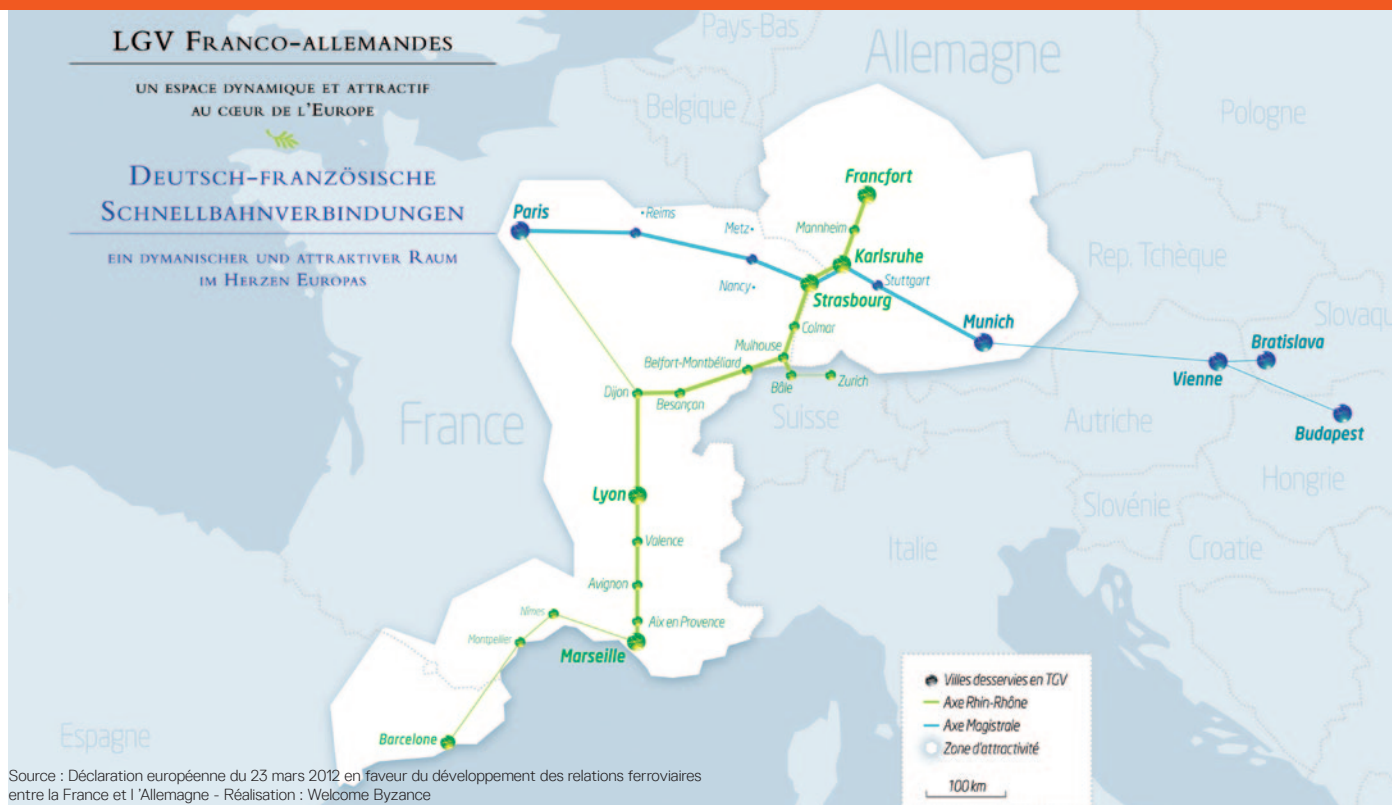




La grande accessibilité est associée à deux réalités intimement liées que sont la vitesse et la distance. Parler de grande accessibilité, c'est parler d'espaces lointains et de modes de transports rapides, aux premiers rangs desquels l'avion et les trains à grande vitesse. Pour autant, les déplacements rapides et lointains, tout comme ceux qui s'exercent dans la proximité, n'existent qu'en tant qu'ils permettent de relier des individus aux activités qu'ils réalisent. Ainsi, la notion de territoire accessible est intimement liée, avant tout, à la question des besoins de déplacements, et de fait aux populations et activités qui en ont l'usage. Ainsi, parler de l'accessibilité, c'est tout autant parler des moyens que des besoins.

Si la question de la vitesse de déplacement traverse l'histoire, celle de la grande vitesse et des distances importantes qui y sont associées est en revanche plus contemporaine, tout du moins dans sa dimension quotidienne. Depuis l'arrivée de la malle poste au début du XIX^e siècle, la vitesse de déplacement n'a cessé de s'accroître et les moyens de cette vitesse de se démocratiser. Ce faisant, ces deux phénomènes ont fortement contribué à façonner nos pratiques des territoires et la façon dont ils interagissent. Alors, qu'il y a encore une trentaine d'années, le recours à l'avion faisait exception et la grande vitesse ferroviaire ne constituait qu'une partie mineure du système de transport, la pratique de ces modes de transport est aujourd'hui courante et indissociable du fonctionnement économique des territoires.

Photo : Alexandre Thevenoz/ADEUS



Accessibilité et développement



Thomas Spiegel

Chef adjoint
du service des Réseaux
internationaux
et de la Planification -
Ministère autrichien
des Transports



Yves Crozet

Professeur, Laboratoire
d'économie des transports -
Université Lyon 2

Pour les partisans des grands projets de transports (aéroports, LGV), le développement des territoires est indissociable de la qualité de l'accessibilité, en particulier sous l'angle de la grande vitesse. Il suffit de replonger dans les publications des associations de défense des projets ferroviaires ou de réentendre certains discours d'élus, d'acteurs économiques ou citoyens engagés pour mesurer le niveau d'adhésion au principe selon lequel une amélioration de l'accessibilité, et en particulier au moyen de nouveaux modes de transports, constitue nécessairement un vecteur de développement économique supplémentaire.

Pour Yves CROZET (Université Lyon 2), le lien entre développement économique et système de transport est un retournement de causalité. En effet, ce sont les besoins spécifiques qui génèrent le développement des possibilités de déplacement et non l'inverse. C'est parce que le besoin existe qu'une offre adaptée, existante ou nouvelle, vient combler ce besoin, pour autant que le coût en soit acceptable.

Est-ce que la taille fait tout ?

Les différents témoignages des participants au débat tendent à dire que c'est avant tout la taille qui détermine les niveaux d'accessibilité adaptés. Ainsi, au-delà des logiques présentées par Yves CROZET, l'exemple de Vienne et de Bratislava illustre cette

logique gravitaire, où c'est avant tout l'importance démographique et économique qui va déterminer le niveau d'accessibilité. Thomas SPIEGEL, représentant le ministère autrichien des transports, indique tout d'abord que l'offre existante en matière de transport grande échelle dans la région de Vienne-Bratislava est avant tout le fait de l'offre existante à Vienne. En effet, nonobstant la dimension de capitale d'état des deux villes distantes d'une soixantaine de kilomètres, c'est bien la question de la taille des villes qui joue un rôle déterminant.

Un lien évident... interprété diversement

La relation entre accessibilité et développement apparaît comme une évidence. Toutes les grandes métropoles mondiales bénéficient de standards élevés d'accessibilité au travers d'aéroports de dimension internationale, et pour un grand nombre d'entre elles, de liaisons ferroviaires grande vitesse.

Après la chute du rideau de fer, au tournant des années 1990, Vienne et Bratislava se sont trouvées dans une situation d'ouverture de leurs marchés respectifs avec notamment deux aéroports internationaux. Malgré diverses tentatives d'organisation d'une complémentarité entre les deux aéroports, c'est finalement le marché qui a joué le rôle d'arbitre entre les deux infrastructures. Vienne disposant d'un marché plus important, avec une agglomération de près de 1,8 millions d'habitants contre un peu plus de 400 000 à Bratislava, c'est l'aéroport de Vienne qui a continué de jouer le rôle d'aéroport principal, celui de Bratislava devenant une base low cost vers le reste de l'Europe.

Strasbourg trop petite ?



À l'échelle locale, ce sont avant tout des questions de marché qui grèvent le développement de l'aéroport de Strasbourg. Ce dernier, situé à 40 km de l'aéroport de Karlsruhe-Baden et à 100 Km de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, souffre d'un marché trop restreint pour lui permettre de développer de manière importante son offre. Comme le souligne Sonia KLEISS-STARK (CCISBR), la difficulté de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim est d'être confronté à un marché potentiel restreint pour trois raisons :

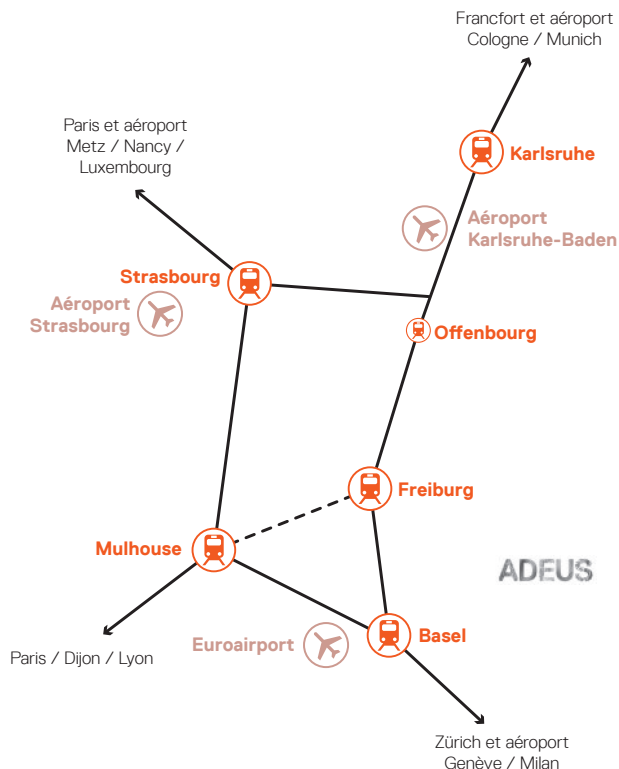
- l'arrivée du TGV Est-Européen a considérablement réduit le marché d'Entzheim ;
- Strasbourg, en présence des deux autres aéroports, ne dispose que d'une partie restreinte du marché, d'autant que son offre de destination ne se singularise que peu de celle des autres plateformes (destinations euro-méditerranéennes) ;
- les conditions d'opération des deux autres aéroports sont spécifiques et créent une distorsion du point de vue des conditions de concurrence.

EUROAIRPORT BÂLE-MULHOUSE-FRIBOURG



Photos : Google Maps - ©2012 Google

LES GARES ET AÉROPORTS DANS LE RHIN SUPÉRIEUR



Ainsi, de fait, sur le champ de l'aérien, Strasbourg est trop petite, en particulier pour que le marché seul permette à l'aéroport de dimensionner son offre au standard que peuvent attendre notamment certains parlementaires européens. En outre, comme le mentionne Frédéric DUVINAGE (Eurodistrict trinational de Bâle), la création d'une nouvelle gare ferroviaire au droit de l'aéroport de Bâle-Mulhouse va accroître la tension sur l'aéroport de Strasbourg. Néanmoins, bien que cette liaison accroisse le niveau de concurrence pour l'aéroport de Strasbourg, elle constitue une étape

intéressante car elle permet à Strasbourg de compléter son dispositif d'accessibilité d'un point de vue institutionnel grâce à la garantie d'un fonctionnement homogène, la gare de Strasbourg jouant le rôle de hub mobilité pour toutes les échelles.

AÉROPORT DE STRASBOURG



AÉROPORT KARLSRUHE-BADEN



Vers une complémentarité des différents territoires ?

VILLES ACCESSIBLES EN MOINS DE 4 HEURES DEPUIS LES AGGLOMÉRATIONS DU RHIN SUPÉRIEUR



Comment, dans un espace de proximité avec des liens culturels forts, est-il possible de partager les possibilités offertes par chacun en termes d'accessibilité ? Par ailleurs au-delà de la question des transports, et notamment des transports ferroviaires, les agglomérations du Rhin Supérieur ont-elles intérêt à partager leurs atouts et ne gagneraient-elles pas à promouvoir leur proximité géographique comme un atout à part entière ?

En considérant le territoire du Rhin Supérieur comme un point sur une carte et en analysant son accessibilité ferroviaire, il apparaît comme un espace ouvert à 360° en lien direct avec plusieurs des principales agglomérations européennes, ainsi qu'avec des aéroports internationaux de rang mondial (Paris Charles de Gaulle, Francfort, Zurich), pour des temps de parcours inférieurs à 4 heures. Si le constat est positif à l'échelle de l'ensemble du Rhin Supérieur, il est plus mesuré lorsque l'on regarde chacune des agglomérations prises séparément. En effet, à l'échelle du Rhin Supérieur, ce sont 361 liaisons ferroviaires directes qui sont quotidiennement assurées vers ces différentes agglomérations. Or, depuis Karlsruhe, environ 47 % de ces liaisons sont disponibles, 46 % depuis Bâle, 20 % en ce qui concerne Strasbourg et 4 % pour Mulhouse. Le constat est moins sévère pour les liaisons avec correspondances, mais les enjeux restent les mêmes. Il existe de nombreuses possibilités d'accéder à des offres étoffées, mais cette complémentarité n'étant pas organisée, le bénéfice qu'elles représentent du point de vue de l'accessibilité extra-régionale reste aujourd'hui perdu pour le positionnement de nos territoires.

Florian ISMAIER (ville de Karlsruhe) rappelle à ce titre que s'il convient de se féliciter des améliorations que le réseau ferroviaire grande vitesse



VIADUC TGV, AVIGNON - Photo : Janine Ruf/ADEUS

a connu ces récentes années, ces améliorations ne doivent pas masquer qu'elles se sont globalement faites au détriment d'autres relations. C'est le cas des liaisons intercity au sein du Rhin Supérieur et au-delà, comme entre Karlsruhe et Nancy où elles ont purement et simplement disparu.

Si cette logique d'intérêt partagé à une meilleure articulation des transports transfrontaliers à une échelle régionale concerne directement la question de l'accessibilité à grande échelle, elle intéresse également le champ du développement économique. Ainsi sur le champ de la recherche et de l'innovation, les potentiels d'effet de synergie existent, mais ceux-ci restent limités. En effet, l'apport de la communication numérique permet effectivement beaucoup, mais elle ne remplace pas les bénéfices de contacts plus directs. De ce point de vue, la qualité des offres de déplacements entre les territoires du Rhin Supérieur constitue un enjeu majeur.

L'accessibilité grande distance est un facteur de dynamisme de l'économie locale, et une composante indispensable de la compétitivité de nos territoires. D'une part, parce qu'elle ouvre de nouvelles opportunités avec des territoires lointains, d'autre part, également, parce qu'en améliorant la relations entre les hubs régionaux de transport, on améliore l'articulation entre nos territoires. Cette dernière dimension constituant un ensemble d'opportunités peut être au moins aussi importantes que celles offertes par une meilleure connexion au monde.

Paroles des participants au débat



Frédéric Duvinage

Directeur - Eurodistrict
Trinational de Bâle



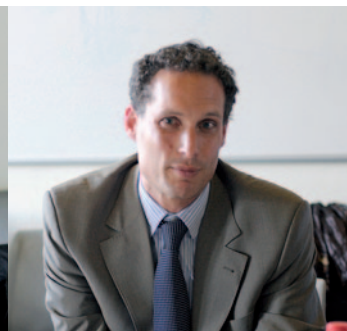
Emmanuel Rouede

Directeur Général Adjoint -
Communauté Urbaine
de Strasbourg



Sonia Kleiss-Stark

Directrice Générale - CCI
de Strasbourg et du Bas-Rhin



Florian Ismaier

Secrétaire général de l'Initiative
« Magistrale für Europa » -
Ville de Karlsruhe

« La question de l'accessibilité, c'est aussi l'effet frontière dont une des composantes est le droit du travail et la question des prestations sociales, au moins autant que le transport lui-même. »

« Concernant l'accessibilité à grande échelle de Strasbourg, celle-ci est objectivement supérieure à celle de son poids gravitaire. Elle souffre d'une image dégradée, principalement du fait des parlementaires européens, dont les besoins sont en revanche au-delà de ce qu'offre aujourd'hui l'agglomération. D'un point de vue stratégique, l'objectif de l'agglomération est de profiter de sa position de carrefour européen de la grande vitesse en associant liaisons ferroviaires grande vitesse et desserte des principaux hubs aéroportuaires que sont Paris et Francfort. »

« La coexistence de ces trois aéroports dans le Rhin-Supérieur reste une question ouverte. La première légitimité de l'aéroport de Strasbourg est liée à la présence des institutions européennes à Strasbourg. Aujourd'hui, par rapport à la taille de l'agglomération strasbourgeoise, le service rendu par l'aéroport est dimensionné de façon satisfaisante. En revanche, il l'est beaucoup moins du point de vue des attentes des parlementaires. Notre objectif est de repositionner l'aéroport de Strasbourg sur son réel potentiel avec la difficulté de composer avec des aéroports proches qui ne fonctionnent pas dans les mêmes conditions de concurrence. »

« Aujourd'hui, il existe de forts potentiels de développement de clusters à l'échelle du Rhin Supérieur. Ceci touche particulièrement les technologies médicales et les technologies de l'information. Néanmoins, le développement de synergies entre les différentes parties du Rhin Supérieur nécessite l'amélioration des liaisons transfrontalières. »



Floriane Torchin

Directrice des Transports
et des Déplacements - Région
Alsace

« Si la liaison entre la France et la Suisse est de très bon niveau, le lien avec l'Allemagne, quoique moins dense, reste aujourd'hui de bonne qualité entre Strasbourg et Offenbourg. D'une certaine manière, autour de Strasbourg, c'est moins la relation de proximité qui pose question que les relations intercity. Ceci se pose notamment dans les liens entre Strasbourg et les métropoles lorraines, en particulier Metz, ainsi qu'avec Karlsruhe dont le niveau d'offre reste aujourd'hui perfectible. »



Philippe Griffet

Chef adjoint du service des
Projets d'investissements - RFF

« L'amélioration des liaisons transfrontalières passe par l'avancée de l'interopérabilité des réseaux nationaux. Sur ce champ, les choses ont avancé, mais restent à améliorer. »



Caroline Huck

Coordinatrice Metropolregion
Oberrhein

« La question du lien entre accessibilité et développement se pose dans une relative proximité. Au niveau de la Région Métropolitaine du Rhin Supérieur, l'enjeu de l'accessibilité et de la mobilité est celle de l'intégration. Intégration économique en permettant, avec des améliorations des conditions de mobilité, d'ouvrir réellement les marchés du travail entre les trois pays, et renforcement d'un sentiment d'appartenance à un territoire commun. »





« [...] IL S'AGIT D'UNE CERTAINE MANIÈRE, AU TRAVERS NOTAMMENT DE L'AMÉLIORATION DE LA COORDINATION DES PRINCIPES DE DESSERTES FERROVIAIRES TRANSFRONTALIÈRES, D'ASSOCIER DES MARCHÉS EXISTANTS QUI SONT AUJOURD'HUI ARTIFICIELLEMENT DISJOINTS. » Yves CROZET



En conclusion



Le niveau d'accessibilité à grande échelle des différentes agglomérations du Rhin Supérieur est considéré aujourd'hui, paradoxalement, comme bon et insuffisant à la fois. Du strict point de vue de la taille des agglomérations et des territoires qui les entourent, les problématiques d'accessibilité concernent avant tout les logiques de mise en synergie des équipements et des offres qu'ils recouvrent. Dans le contexte français, la création du pôle métropolitain Strasbourg-Mulhouse est un élément de réponse au travers de logiques de mutualisation de certains équipements. C'est notamment le cas de la desserte ferroviaire de l'Euroairport Bâle-Mulhouse-Fribourg qui permettra d'améliorer considérablement l'accessibilité de Mulhouse, mais également de Strasbourg et de Colmar depuis la plateforme aéroportuaire. Dans le contexte du Rhin Supérieur dans son ensemble, le renforcement des synergies et des complémentarités des différents équipements passe par un principe de « gommage » de l'effet frontière.

Les interventions des participants au débat illustrent la diversité des principes de diminution de cet effet frontière. Du point de vue de la mobilité au sein de l'espace du Rhin Supérieur, la question des différences importantes existantes du point de vue du droit du travail entre la France, l'Allemagne et la Suisse constitue, avec la barrière linguistique, un frein puissant aux complémentarités locales, notamment du point de vue du marché de l'emploi. Sur le champ de l'accès à une offre de déplacements vers des territoires extérieurs, les diverses interventions illustrent également le fait que des marges importantes de progression existent et que leur ressort est avant tout lié à des logiques d'organisation inter-institutionnelles, transfrontalières et nationales.

Certains participants l'ont rappelé lors du débat, l'évolution de l'offre internationale par les opérateurs ferroviaires SNCF et DB sur la base d'une logique commerciale a apporté certaines améliorations au travers des mises en service successives des liaisons grande vitesse du TGV Est Européen et plus récemment du TGV Rhin-Rhône. Pour autant, force est également de constater que la seule logique commerciale ne permet pas aux différentes métropoles de pouvoir profiter aisément de l'ensemble des possibilités existantes en matière de liaisons extra-régionales.

Pour reprendre les thèmes de l'intervention de Yves CROZET, il s'agit d'une certaine manière, au travers notamment de l'amélioration de la coordination des principes de dessertes ferroviaires transfrontalières, d'associer des marchés existants qui sont aujourd'hui artificiellement disjointes.

Le renforcement des liaisons extra-régionales constitue un ensemble d'opportunités pour l'économie locale. Le fait d'être accessible au sein d'un large espace européen ou mondial, c'est se donner les moyens de valoriser notre territoire, de contribuer à son attractivité. C'est naturellement aussi un pari car, comme pour le TGV et ses effets, c'est in fine la question de la façon dont cette plus grande accessibilité est utilisée et celle des stratégies individuelles et collectives de valorisation des territoires qui se posent.

Les participants

Grands témoins :

Yves Crozet, Professeur, Laboratoire d'économie des transports - Université Lyon 2

Thomas Spiegel, Chef adjoint du service des Réseaux internationaux et de la Planification - Ministère autrichien des Transports

Partenaires invités :

Tania Desfossez, Directeur de l'Aménagement du Territoire - CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin

Philippe Griffet, Chef adjoint du service des Projets d'investissements - RFF

Caroline Huck, Coordinatrice Metropolregion Oberhein

Sonia Kleiss-Stark, Directrice Générale - CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin

Professionnels des collectivités et de l'État :

Frédéric Duvinage, Directeur - Eurodistrict Trinational de Bâle

Florian Ismaier, Secrétaire général de l'Initiative « Magistrale für Europa », Ville de Karlsruhe

Alain Meneteau, Directeur du service Déplacements Communauté Urbaine de Strasbourg

Emmanuel Rouede, Directeur Général Adjoint - Communauté Urbaine de Strasbourg

Floriane Torchin, Directrice des Transports et des Déplacements - Région Alsace

Professionnels de l'ADEUS :

Colette Koenig, Directrice d'études

Vincent Picquerel, Chargé d'études principal

Benjamin Puccio, Chargé d'études

Janine Ruf, Chargée d'études

Benoit Vimbert, Directeur d'études



Directrice de publication : **Anne Pons, Directrice générale de l'ADEUS**
Équipe projet : **Benjamin Puccio (chef de projet), Colette Koenig, Vincent Picquerel, Maryline Roussette, Janine Ruf, Benoît Vimbert**
Photos : **Jean Isenmann** - Mise en page : **Hélène Vincent**
© ADEUS - Décembre 2011

Notes et Actualités de l'urbanisme sont consultables sur le site de l'ADEUS www.adeus.org